



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 8. maj 2014  
J. nr. 2014-1301

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. marts 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 510:**

Ministeren bedes oplyse, hvorfor der ikke er bindende sanktionsmuligheder over for DSB i de tildelte kontrakter, når DSB ikke opfylder kravet om, at alle passagerer i togene kan få en siddeplads (belægning mindre end 100 pct.) hen-set til, at der i de udbudte kontrakter er sanktionsmuligheder, når der ikke er tilstrækkeligt med togmateriel eller siddepladser?

**Svar:**

For god ordens skyld skal jeg præcisere, at der ikke i kontrakten mellem DSB og Transportministeriet om fjern- og regionaltog er noget krav om, at alle pas-sagerer skal have en siddeplads på alle afgange.

Jf. kontrakten mellem DSB og Transportministeriet, pkt. 1.6.1, gælder følgende krav til belægningen: *"DSB er forpligtet til at tilrettelægge togproduktionen således, at alle passagerer kan få siddeplads (belægning < 100 pct.) ved 90 pct. af togafgangene i myldretiden og i 95 pct. af de øvrige togaftogafgange"*.

Jeg kan ikke redegøre for, hvorfor den tidligere regering valgte at indgå en kon-trakt med DSB med de bestemmelser, der fremgår af den nuværende kontrakt mellem DSB og Transportministeriet.

DSB har dog opfyldt kontraktkravet i hele indeværende kontraktperiode. Det havde således ikke gjort nogen forskel, om der havde været bindende sankti-onsmuligheder i kontrakten eller ej.

Bindende sanktionsmuligheder kan forekomme i flere varianter, herunder bod eller forholdsmæssigt afslag, hvor kontraktbetalingen til den pågældende ope-ratør reduceres. En bindende sanktionsmulighed kan imidlertid også være, at togoperatøren mister dele af en kontrakt.

I vurderingen af sanktionsmulighederne må man også inddrage, at staten ejer DSB, og at der derfor er sammenhængende økonomiske strømme mellem evt.



bodsudbetalinger, kontraktbetalingen og DSB's udbytte til staten. Derfor kan nogle sanktionsmuligheder være mere virkningsfulde over for en privat operatør end over for DSB.

Side 2/2

Eftersom det er vigtigt at skabe fornuftige incitamentsstrukturer i togkontrakter, ser jeg frem til at drøfte disse forhold nærmere i forbindelse med fastlæggelsen af indholdet i den nye DSB-kontrakt.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke