

132

Transportministeriet. København, den 28. april 2008.

- a. Transportministeriet anmoder hermed om Finansudvalgets tilslutning til følgende:
- Indgåelse af aftale i 2008 med den vindende operatør om tre optioner på årligt i alt ca. 12,5 mio. kr. i 2009 stigende til ca. 16,2 mio. kr. i 2017.
 - Mulighed for at Trafikstyrelsen kan indgå aftale i 2008, inden for en ramme på 1 mio. kr. årligt, om yderligere optioner med virkning fra driftsstart i 2009.
 - En merbevilling til Trafikstyrelsen på 1,4 mio. kr. i 2008.
- Udgifterne i 2008 finansieres af udbudsgevinsten.
- b. I medfør af akt 13 af 17. august 2006 om Trafikstyrelsens igangsættelse af udbud af togtrafikken mellem Helsingør og Peberholmen fik Trafikstyrelsen hjemmel til at indgå kontrakt med den operatør, der afgav et konditionsmæssigt tilbud, der var det økonomisk mest fordelagtige. Hjemlen blev givet under forudsætning af, at udbuddet ville resultere i en mindredgift for staten.
- Udbuddet blev vundet af DSBFirst (i Danmark ved Kystbanen A/S) den 27. juni 2007, og kontrakten var planlagt underskrevet den 10. juli 2007. Ved udløbet af klagefristerne var der imidlertid modtaget tre klager, heraf to i Danmark og en i Sverige, hvoraf en havde opsættende virkning. Den 20. december 2007 var alle klager afvist eller trukket tilbage i både Danmark og Sverige.
- Det er i kontrakten forudsat, at operatøren har ca. 18 måneder til at forberede sig forud for driftsstart. Grundet klagesagerne var der i januar 2008 kun ca. 12 måneder. Kystbanen A/S varslede overfor Trafikstyrelsen, at den i kontrakten planlagte driftsstart alene ville kunne opfyldes mod kompensation af meromkostninger som følge af den forkortede forberedelsesperiode.
- På den baggrund underskrev Trafikstyrelsen og Kystbanen A/S den 11. januar 2008 hovedkontrakten med en tillægskontrakt. Tillægskontrakten sikrer, at Kystbanen A/S umiddelbart kan igangsætte sine forberedende arbejder i Danmark og muliggør, at driften kan startes som planlagt i januar 2009. Skånetrafiken og Öresundstrafiken AB underskrev samme dag.
- Tillægskontrakten indebærer, at dokumenterede forceringsomkostninger på grund af den kortere forberedelsestid kompenseres med op til 26 mio. kr.
- De samlede forberedelsesomkostninger bliver herefter 47,7 mio. kr., hvilket er inden for rammerne til forberedelsesomkostninger på op til 70 mio. kr., jf. akt 13 af 17. august 2006.
- Udbudet indebærer, afhængigt af indtægtsudviklingen, en umiddelbar mindredgift for staten på knap 1 mia. kr., jf. tabel 1. Heraf er 231,3 mio. kr. medgået til finansiering af Aftale om trafik for 2007.

Tabel 1. Øresundstrafikkens økonomi

Mio.kr. i 2008-PL-niveau	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	I alt 7 år	I alt 9 år
Udgifter	49,1	603,9	590,4	582,5	573,9	572,1	568,9	567,1	567,3	565,9	4107,9	5241,1
Heraf:												
Kontraktbetaling	47,7	357,5	348,7	345,0	337,0	334,7	330,9	328,5	328,3	326,0	2430,0	3084,3
Foreslåede optioner ¹⁾		13,5	14,0	14,1	14,1	14,7	15,5	15,9	16,2	17,2	101,8	135,2
Kvalitetsbonus		38,5	33,1	32,8	32,0	31,8	31,4	31,2	31,2	31,0	230,8	293,0
Stationsdrift mv. ²⁾		11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	11,5	80,5	103,5
Øvrige optioner ³⁾		16,7	16,9	12,9	13,1	13,2	13,4	13,8	13,9	14,0	100,0	127,9
Leje af togsæt		162,2	162,2	162,2	162,2	162,2	162,2	162,2	162,2	162,2	1135,4	1459,8
Merbevilling til Trafikstyrelsen ⁵⁾	1,4	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	29,4	37,4
Trafikindtægter		-417,3	-420,0	-422,7	-425,8	-429,1	-432,3	-435,6	-438,9	-442,2	-2982,8	-3863,9
Effekt af udbuddet ⁴⁾	49,1	186,6	170,4	159,8	148,1	143	136,6	131,5	128,4	123,7	1125,1	1377,2
Reduktion i DSBs forhandlede kon- trakt, § 28.61.01		-269,0	-262,3	-261,2	-256,9	-262,0	-263,6	-263,6	-263,6	-263,6	-1838,6	-2365,8
Resultat for staten, inkl. kontraktreduk- tion for DSB	49,1	-82,4	-91,9	-101,4	-108,8	-119	-127	-132,1	-135,2	-139,9	-713,5	-988,6

¹⁾ Optioner, der foreslås indgået med dette aktstykke: flere togsæt pr. afgang mellem myldretiderne, opretholdelse af serviceniveau, videoovervågning mv. samt ramme til yderligere optioner, der kan iværksættes i 2008 med virkning fra 2009

²⁾ Stationsdrift, rejsekort, samarbejde bus /tog samt erstatningsbefordring

³⁾ Øvrige mulige optioner: forøgede passagerrettigheder, tog hvert 10. minut mellem Kokkedal og Helsingør, tog om natten Helsingør-Østerport, ekstratog i sommerferie

⁴⁾ Effekt af udbuddet isoleret set. Der er så vidt muligt angivet de maksimale udgifter. For indtægtskønnet, hvor der er en ganske stor usikkerhed, er regnet med forsigtige stigninger, bl.a. fordi der efter de seneste kraftige stigninger i trafikken over Øresund reelt kun er ledig plads i togene uden for myldretiderne

⁵⁾ Merbevilling til Trafikstyrelsen: administration af indtægter og bruttokontrakt.

Opgørelsen af den umiddelbare mindreudgift er omfattet af stor usikkerhed. I opgørelsen af den økonomiske konsekvens er det forudsat, at der udbetales maksimal kvalitetsbonus, samt at samtlige optioner om tilkøbsydelse udnyttes fuldt ud; i praksis vil udmøntningen bero på transportministerens konkrete vurdering. I forhold til statens forhandlede kontrakt med DSB for perioden 2005-2014 forventes den økonomiske effekt af udbuddet at blive en mindreudgift for staten på godt 80 mio. kr. i 2009 stigende til knapt 140 mio. kr. i 2017. Set over den samlede periode svarer dette til en gevinst på i gennemsnit ca. 115 mio. kr. eksklusiv forberedelsesomkostninger i 2008. Stigningen opstår primært på grund af en faldende kontraktbetaling i DSB First's tilbud samt en vækst i takstindtægterne, der tilfalder staten fordi den udbudte kontrakt med Kystbanen A/S er en bruttokontrakt.

Mindreudgiften opstår, fordi der parallelt med påbegyndelse af den udbudte trafik, sker en reduktion af den forhandlede kontrakt med DSB, som frigøres fra forpligtelsen til at drive trafikken på Kystbanen og den danske del af Øresund. Reduktionen af DSBs forhandlede kontrakt i årene 2009-2014 er større end Trafikstyrelsens nettoudgifter til indkøb af den pågældende trafik. Ved opgørelse af mindreudgiften er det forudsat, at en videreførelse af den forhandlede trafik i hvert af årene 2015-2017 ville have kostet staten den samme udgift som i 2014.

Reduktionen af kontraktbetalingen er fastlagt forud for udbuddet i samråd med DSB. Det er sket på grundlag af de indtægter og udgifter for Øresundstrafikken og Kystbanen, der var indeholdt i det tiårsbudget, som lå til grund for fastlæggelse af betalingen for den forhandlede kontrakt. Engangsomkostninger i forbindelse med omstilling til et lavere aktivitetsniveau i DSB indgår dog ikke i opgørelsen.

Kontrakten er baseret på, at Trafikstyrelsen lejer 43 togsæt af DSB og stiller dem til rådighed for Øresundstrafikken. Disse togsæt er fuldt udnyttet i myldretiderne, mens der i et vist

omfang er materiel til at køre større tog og ekstratog uden for myldretiderne. Kontrakten indeholder mulighed for at gøre brug af forskellige optioner.

Der anmodes om Finansudvalgets tilslutning til at gøre brug af følgende optioner fra driftsstart primo 2009:

- Indsættelse af flere togsæt pr. afgang mellem myldretiderne: Den stærkt stigende passagermængde har medført, at DSB på en række afgange uden for myldretiderne allerede har indsat ekstra togsæt. Opretholdelse af den nuværende kvalitet fra 2009 forudsætter derfor udnyttelse af optionen, som udgør 9,6 mio. kr. i 2009 stigende til 13,3 mio. kr. i 2017.
- Særlige myldretidstog: I den nuværende køreplan er der indsat ekstra myldretidstog mellem Malmö Syd Svågertorp og Kastrup morgen og eftermiddag af hensyn til den store passagertilvækst. Togene videreføres til København og videre ad Kystbanen som led i den ordinære køreplan. For at opretholde dette serviceniveau er der behov for at udnytte en option på 0,4 mio. kr. pr år.
- Videoovervågning i alle tog i Øresundstrafikken: Der ønskes skabt øget tryghed i togene. Samtidig indbygges mobiltelefonforstærkere. Optionen er en del af en samlet investering i togenes informations- og servicesystemer, som de svenske og danske materielejere samt DSBFirst foretager. DSB vil forestå installationen. Omkostningerne på ca. 2,5 mio. kr. årligt dækkes ved øget lejebetaling i kontraktperioden. Ejerne af de svenske tog har medio marts 2008 truffet beslutning om installation.

For i øvrigt at kunne iværksætte de tilpasninger af trafikbetjeningen, som nødvendiggøres af en stigende passagermængde, anmodes om, at Trafikstyrelsen kan få mulighed for at indgå aftale i 2008 om yderligere optioner med virkning i 2009 og frem - inden for en ramme på 1 mio. kr. årligt.

De yderligere optioner, som kan udnyttes i kontraktperioden efter en konkret vurdering, omfatter:

- Option på øgede passagerrettigheder
- Optioner på udvidelse af trafikken uden for myldretiderne

Transportministeriet vil på finanslovsforslaget for 2009 anmode om hjemmel til at gøre brug af optioner ud fra trafikale, passager- og servicemæssige hensyn inden for en nærmere fastsat ramme.

I forlængelse af forudsætningerne i Akt 13 af 17. august 2006 anmodes der endelig med dette aktstykke om Finansudvalgets tilslutning til en merbevilling til Trafikstyrelsen på 1,4 mio. kr. i 2008, hvoraf 1,1 mio. kr. udgør lønudgifter. Fra 2009 og frem udgør merbevillingen 4,0 mio. kr., hvoraf 2,1 mio. kr. udgør lønsum, hvilket forventes indarbejdet på finansloven for 2009. Udgiften indgår i opgørelsen af økonomien i tabel 1, og finansieres således af den mindredgift, som udbuddet har medført.

Merbevillingen vedrører en række konkrete opgaver, der primært følger af, at der er tale om en bruttokontrakt, hvor Trafikstyrelsen på statens vegne oppebærer trafikindtægterne. Trafikstyrelsen skal således varetage opgaver vedrørende deling af den udbudte kontrakts indtægter, herunder indtægtsdeling med andre operatører i hovedstadsområdet og takstfastsættelse. I 2008 skal det sikres, at alle processer for håndtering af billetindtægter er på plads, herunder særligt indgåelse af aftaler med parterne i hovedstadsområdet om billettyper og -priser samt rejseregler i mere bred forstand, f.eks. rejsegaranti mv.

Merbevillingen vedrører endvidere generelt Trafikstyrelsens opgaver i forhold til at følge op og understøtte markedsudviklingen og dermed sikre det statslige indtægtsgrundlag.

Som forudsat i akt 13 af 17. august 2006 vil konsekvenserne af udbudet i form af kontraktbetaling, lejeudgifter, trafikindtægter, kontraktadministration m.m. blive indbudgetteret på finanslovsforslaget for 2009.

Udgiften til operatørens forberedelsesomkostninger kan i 2008 specificeres på følgende under- og standardkonto:

§ 28.61.03. Indkøb af offentlig service jernbanetrafik (<i>Reservationsbev.</i>)	
40. Udbud af togtrafikken mellem Helsingør og Peberholm	
46. Tilskud til anden virksomhed og investeringstilskud	47,7 mio. kr.

Udgiften til Trafikstyrelsen kan i 2008 specificeres som følger:

§ 28.62.01. Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (<i>Driftsbev.</i>)	
10. Almindelig virksomhed	
Udgift	1,4 mio. kr.
Heraf løn	1,1 mio. kr.

- c. Der skal være mulighed for at gøre brug af tre optioner allerede i foråret 2008, hvis de skal kunne gennemføres til januar 2009.

Med aktstykket gives samtidig en orientering om resultatet af udbuddet af togtrafikken på Kystbanen (Helsingør og Peberholmen), jf. akt 13 af 17. august 2006.

- e. Der anmodes om hjemmel til i 2008 at indgå aftale med operatøren om optioner op til årligt i alt ca. 12,5 mio. kr. i 2009 stigende til 16,2 mio. kr. i 2017.

Endvidere anmodes det om at give Trafikstyrelsen mulighed for, inden for en ramme på 1 mio. kr. årligt, at indgå aftale i 2008 om yderligere optioner med virkning fra driftsstart i 2009.

Endelig anmodes om tilslutning til, at der på forslag til lov om tillægsbevilling for 2008 opføres følgende:

§ 28.62.01. Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (<i>Driftsbev.</i>).....	Udgift 1,4 mio. kr.
---	------------------------

- f. Finansministeriets tilslutning forligger.

CARINA CHRISTENSEN

/ Peder Lundquist

Til Finansudvalget.