



Notat til Statsrevisorerne om
beretning om Kystbanen

December
2012

revision
revision

revision

Opfølgning i sagen om Kystbanen (beretning nr. 12/2010)

3. december 2012

RN A609/12

1. I dette notat følger jeg op på sagen om Kystbanen, som blev indledt med en beretning i 2011.

Notatet indeholder følgende konklusion:

Jeg finder, at Transportministeriet og DSB på tilfredsstillende vis har redegjort for udviklingen med hensyn til DSB's økonomiske resultater, den mulige statsstøttesag og rettidigheden på Kystbanen. Det er derfor min opfattelse, at opfølgningen på disse punkter kan afsluttes.

Denne del af min konklusion bygger jeg på følgende:

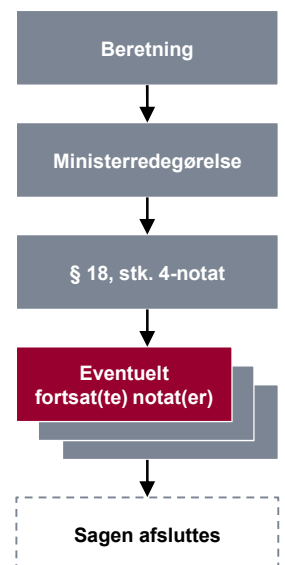
- Det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011.
- Europa-Kommissionen har på det foreliggende grundlag besluttet ikke at gå videre med en mulig statsstøttesag i forhold til de konkurrenceudsatte aktiviteter i DSB.
- Rettidigheden på Kystbanen var i de første 8 måneder af 2012 på 91,1 % og var dermed over målsætningen på mindst 90 %.

DSB og Transportministeriet har igangsat initiativer i relation til henholdsvis intern samhandel i DSB-koncernen og tilsynet med DSB. Disse aktiviteter er endnu ikke afsluttet.

Jeg vil derfor fortsat følge udviklingen og orientere Statsrevisorerne om:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.
- Transportministeriets tilsyn med DSB og ministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

Sagsforløb for en større undersøgelse



Du kan læse mere om forløbet og de enkelte step på www.rigsrevisionen.dk

I. Baggrund

2. Jeg afgav i september 2011 en beretning om Kystbanen. Rigsrevisionen udarbejdede i forlængelse af beretningen et notat til Statsrevisorerne om DSB i oktober 2011. Notatet uddybede en række regnskabstekniske forhold, som ikke ændrede grundlaget for eller konklusionerne i beretningen om Kystbanen.

3. Beretningen handler om DSBFirsts økonomi og udbuddet af togtrafikken på Kystbanen. Trafikstyrelsen forestod udbuddet af togtrafikken på Kystbanen og valget af DSBFirst som operatør. DSBFirst overtog togdriften på Kystbanen i januar 2009. Formålet med undersøgelsen var at give et overblik over DSBFirsts økonomi og besvare 8 spørgsmål, som Statsrevisorerne havde stillet om udbuddet af togtrafikken på Kystbanen.

Beretningen viste, at økonomistyringen i DSBFirst var yderst mangelfuld, og at det økonomiske resultat for DSBFirst Sverige AB og DSBFirst Danmark A/S blev et betydeligt underskud i 2010.

Rigsrevisionen og DSB's øvrige eksterne revisorer tog i marts 2011 forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB's koncern- og årsregnskab for 2010, da DSB ikke håndterede samhandlen med DSBFirst med tilstrækkelig forståelse for og behørig hensyntagen til de særlige krav, der er for DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter.

Transportministeriet orienterede i marts 2011 Europa-Kommissionen om en mulig statsstøttesag i forhold til de konkurrenceudsatte aktiviteter. DSB genåbnede i april 2011 årsregnskabet for 2010 og nedjusterede resultatet med 725 mio. kr. for at kunne imødegå eventuelle tab og tilbagebetalingskrav i forbindelse med DSBFirst. Rigsrevisionen og DSB's øvrige revisorer fastholdt forbeholdet vedrørende forvaltningsrevisionen og tog endvidere forbehold for regnskabets fuldstændighed og for størrelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst i erklæringen vedrørende DSB's koncern- og årsregnskab for 2010. DSB besluttede, at DSBFirst Sverige AB i december 2011 skulle stoppe med at køre togtrafik i Sverige.

4. Beretningen viste videre, at Transportministeriet frem til foråret 2011 ikke modtog dækkende oplysninger om udviklingen i DSBFirsts økonomi. Transportministeriet udførte et tilfredsstillende tilsyn på baggrund af de oplysninger, som DSB gav ministeriet om økonomien i DSBFirst.

Beretningen viste endelig, at udviklingen i rettidigheden på Kystbanen var særdeles utilfredsstillende, og at køreplanen blev ændret fra august 2010 på grund af den dårlige rettidighed.

5. Da Statsrevisorerne behandlede beretningen, konstaterede de, at formålet med udbuddet af togtrafikken på Kystbanen langt fra var indfriet. De økonomiske resultater var så negative, at DSBFirst fandt det nødvendigt at trække sig som operatør i Sverige allerede i december 2011. Endvidere var togenes rettidighed på Kystbanen fortsat utilfredsstillende lav.

6. Som svar på beretningen afgav transportministeren 2 redegørelser til Statsrevisorerne i henholdsvis januar og februar 2012. Heri oplyste ministeren, at ministeren tog beretningens konklusioner og anbefalinger samt Statsrevisorerne bemærkninger til efterretning. Det fremgik også, at DSB's bestyrelse tog Rigsrevisionens beretning til efterretning.

Ministerredegørelserne indeholdt også en række initiativer og overvejelser i relation til beretningen, som jeg gennemgår i kap. II og III.

7. På baggrund af ministerredegørelserne afgav jeg i marts 2012 et notat i henhold til rigsrevisorlovens § 18, stk. 4, hvori jeg fremlagde mine planer for den videre opfølgning på beretningen. Notatet findes i Endelig betænkning over statsregnskabet for 2010.

I notatet lovede jeg, at jeg ville følge udviklingen på følgende områder:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011
- Europa-Kommissionens fortsatte behandling af en mulig statsstøttesag
- Transportministeriets tilsyn med DSB's økonomi og overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB
- udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

8. I dette notat redegør jeg for resultaterne af min opfølgning. Notatet har i udkast været forelagt Transportministeriet og DSB, som ikke havde bemærkninger til udkastet.

Hele sagen og dens dokumenter kan følges på www.rigsrevisionen.dk og på www.ft.dk/Statsrevisorerne.

II. DSB's initiativer

9. Jeg gennemgår i det følgende DSB's initiativer i forhold til de udestående punkter. Gennemgangen er baseret på møder og brevveksling med Transportministeriet og DSB.

DSB's samhandelsprojekt

10. Beretningen viste, at DSB primo april 2011 iværksatte et samhandelsprojekt for at følge op på, udrede og fjerne årsagerne til, at DSB's eksterne revisorer i marts 2011 tog forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision. Samhandelsprojektet omfattede en gennemgang af styringen af og ansvaret for den interne samhandel. DSB nedsatte en taskforce til at sikre fremdriften i samhandelsprojektet. Taskforcens arbejde skulle strække sig frem til ultimo december 2011, hvorefter der ville ske en forankring af gældende retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.

I mit notat til Statsrevisorerne af 9. marts 2012 oplyste jeg, at taskforcens arbejde endnu ikke var afsluttet, og jeg ville følge resultatet af taskforcens arbejde og det videre arbejde med at afslutte samhandelsprojektet og forankre de nye regler i organisationen.

11. DSB har oplyst, at DSB som et resultat af samhandelsprojektet har udarbejdet en "Politik for intern samhandel i DSB" i maj 2012, og at DSB nu er i færd med at forankre arbejdet med forretningsgange for den interne samhandel i DSB. "Politik for intern samhandel i DSB" fra maj 2012 beskriver håndteringen af intern samhandel i DSB. Den indeholder beskrivelser af, hvad intern samhandel er, hvordan roller og ansvar er placeret og dokumentation af processerne, der understøtter den interne samhandel.

Det fremgår af politikken, at formålet er, at DSB til enhver tid har overblik over de handelsproblemstillinger, der måtte være mellem de forskellige dele af organisationen, og at organisationen har et særligt fokus på samhandlen mellem de konkurrenceudsatte dele og de ikke-konkurrenceudsatte dele. Herudover er det ifølge DSB magtpåliggende til enhver tid at overholde den lovgivning og de regler, som regulerer den interne samhandel.

12. Efter aftale med DSB deltog de valgte statsautoriserede revisorer (Deloitte og KPMG) og DSB Intern Revision i en arbejdsgruppe med sparring på udvalgte områder i relation til den interne samhandel. Revisorerne udarbejdede i juni 2012 et "Notat vedrørende opgave om gennemgang af intern samhandel i DSB koncernen", som opsummerede det hidtil udførte arbejde, foreløbige konklusioner herpå og eventuelle anbefalinger.

Gennemgangen omfattede bl.a. overordnede styringsprincipper, forretningsgange og dokumentationsstandarder samt udvalgte kontrakter og dokumentation for samhandelspriser.

Konklusionen på gennemgangen var, at der for de samhandelsforhold, hvor dokumentationen nu var udarbejdet i henhold til de definerede styringsprincipper og dokumentationsstandarder, var sket væsentlige forbedringer. Det blev også konstateret, at det med den foreliggende dokumentation for de udvalgte stikprøver var sandsynliggjort, at samhandlen opfyldte armslængdeprincippet og de skattemæssige krav til transfer pricing-dokumentation. Ud fra en forvaltningsmæssig synsvinkel var der dog ifølge revisorerne fortsat behov for yderligere fokus på udarbejdelse af prisfastsættelsesprincipper og dokumentation af prisberegningerne.

13. Jeg finder det tilfredsstillende, at DSB har iværksat en række initiativer i relation til den interne samhandel i DSB-koncernen. Jeg vil følge DSB's fortsatte arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen.

Økonomisk resultat for DSB og DSBFirst

14. DSB genåbnede i april 2011 sit årsregnskab for 2010 og nedjusterede resultatet for 2010 med 725 mio. kr. til et underskud på 551 mio. kr. før skat. Dette skete for at kunne imødegå eventuelle tab på trafikkontrakter og tilbagebetalingskrav i forbindelse med statsstøtte mv. Opgørelsen af de 725 mio. kr. var forbundet med væsentlig usikkerhed, og DSB forventede, at det hensatte beløb blev 200-250 mio. kr. mindre som følge af en aftale med de svenske trafikmyndigheder om DSBFirst Sverige AB.

15. Statsrevisorerne bemærkede ved behandlingen af beretningen, at DSBFirst i budgettet for sit tilbud regnede med et mindre overskud, men at der viste sig væsentlige meromkostninger til personale og vedligeholdelse af tog. Hertil kom, at økonomistyringen i DSBFirst var yderst mangelfuld. Det økonomiske resultat i 2010 for DSBFirst Danmark A/S viste et underskud på ca. 270 mio. kr. efter skat, og det foreløbige resultat for DSBFirst Sverige AB var et underskud på ca. 318 mio. kr. efter skat.

16. Det fremgår af mit notat til Statsrevisorerne af 9. marts 2012 på baggrund af ministerredegørelserne, at de betydelige hensættelser medvirkede til at forværre DSB's i forvejen kriseramte økonomi væsentligt. Det negative resultat skyldtes i høj grad problemerne i DSB-First. Tabet på DSBFirst var imidlertid en – om end betydelig – engangsudgift, som ifølge transportministeren ikke direkte havde betydning for DSB's dårlige løbende driftsøkonomi. Tabet på DSBFirst havde dog haft betydning i forhold til at forværre DSB's likviditetssituation. Ministeren oplyste også, at DSB's ledelse havde meddelt, at DSB skulle forbedre resultatet før afskrivninger med 500 mio. kr. i 2012, 750 mio. kr. i 2013 og 1.000 mio. kr. i 2014, og at DSB som et led i opfyldelsen af denne nødvendige målsætning havde indgået en række aftaler med flere af de faglige organisationer, som indebærer betydelige personalereduktioner i DSB. DSB's ledelse havde derved ifølge ministeren taget skridt til at bringe DSB's økonomi i balance.

17. Jeg oplyste i notatet, at jeg ville følge det videre forløb og orientere Statsrevisorerne om det økonomiske resultat for 2011 for DSB og DSBFirst i løbet af 2012.

18. Rigsrevisionen og DSB's øvrige eksterne revisorer tog som nævnt forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB's koncern- og årsregnskab for 2010, ligesom revisorerne tog forbehold for regnskabets fuldstændighed og for størrelsen af de indregnede nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSBFirst.

På baggrund af udviklingen i DSB i 2011, herunder DSBFirst's ophør med at køre togtrafik i Sverige, fandt revisionen ikke anledning til at tage forbehold vedrørende DSB's koncern- og årsregnskab for 2011.

19. DSB har oplyst, at det økonomiske resultat (før skat) for DSB blev et underskud på 551 mio. kr. i 2010 og et underskud på 858 mio. kr. i 2011. DSB's halvårsregnskab for 2012 viste et negativt resultat (før skat) på 125 mio. kr., hvori der var indregnet personaleomkostninger på 183 mio. kr. til fratrædelsesordninger. DSB forventede i halvårsregnskabet, at resultatet for 2012 (før skat og før omkostninger til fratrædelsesordninger) vil blive positivt.

20. Det samlede resultat i 2010 for DSBFirst Danmark A/S blev et underskud på ca. 270 mio. kr. efter skat, hvorefter der var en negativ egenkapital på ca. 191 mio. kr. Resultatet skyldtes i væsentlig grad tab på tilgodehavender hos DSBFirst Sverige AB. DSB har oplyst, at resultatet for DSB Øresund A/S (tidligere DSBFirst Danmark A/S) i 2011 blev et underskud før skat på 37 mio. kr. og en egenkapital på 13,1 mio. kr.

Det fremgår af "Årsrapport 2011" for DSB Øresund A/S, at den statsautoriserede revisor afgav revisionspåtegning uden forbehold, men med supplerende oplysninger om den økonomiske udvikling og en eventuel ulovlig statsstøtte. Ifølge "DSB Halvårsrapport 2012" havde DSB Øresund A/S et underskud på 8 mio. kr. før skat i 1. halvår 2012, men ledelsen forventer en positiv udvikling med driftsoverskud såvel i 2012 som samlet i den resterende løbetid for Kystbanekontrakten med Trafikstyrelsen frem til 2016.

21. Det samlede resultat i 2010 for DSBFirst Sverige AB blev et underskud på ca. 388 mio. svenske kr. (ca. 318 mio. danske kr.) efter skat, hvorefter der var en negativ egenkapital på ca. 369 mio. svenske kr. (ca. 302 mio. danske kr.). DSBFirst Sverige AB overdrog driften til Veolia i december 2011 og afsluttede dermed driftsaktiviteterne i selskabet.

DSB har foretaget en revurdering af de nedskrivninger og hensættelser på 725 mio. kr., der blev afsat i 2010. Rigsrevisionens notat fra oktober 2011 til Statsrevisorerne om DSB indeholdt en oversigt over nedskrivninger og hensættelser i 2010. Denne oversigt er videreført i tabel 1, som viser de samlede nedskrivninger og hensættelser i 2010 og anvendelsen heraf i 2011 samt de resterende midler til nedskrivninger og hensættelser, som ikke er blevet anvendt.

Tabel 1. Oversigt over nedskrivninger og hensættelser til tab vedrørende DSB Øresund A/S (Mio. kr.)

	2010	Anvendt i 2011	Ikke anvendt i 2011
Nedskrivning af kapitalandele	75	75	-
Nedskrivning af mellemregning mellem DSB og DSB Øresund A/S	232	232	-
Forventet tab på performancegarantier over for trafik købere	167	-	167
Tilskud til forventet driftsunderskud	113	93	20
Nedskrivning af igangværende it-projekter	45	44	1
Afledte estimerede uundgåelige direkte omkostninger i DSB og DSB Sverige AB	20	20	-
Tilbagebetaling af statsstøtte	41	0	41
Procesomkostninger mv.	32	10	22
Yderligere anvendt til dækning af driftstab og nedskrivninger	-	29	+29 ¹⁾
Samlede nedskrivninger og hensættelser før skat	725	503	222

¹⁾ De 29 mio. kr. er angivet med et minus af regnetekniske årsager, da beløbet ikke var indtænkt i de første 8 områder.

Det fremgår af tabel 1, at DSB foretog samlede nedskrivninger og hensættelser på 725 mio. kr. i 2010 før skat. DSB har anvendt 503 mio. kr. af de 725 mio. kr., mens 222 mio. kr. ikke blev anvendt. De 222 mio. kr. er tilbageført som indtægt i DSB's regnskab for 2011.

Tabel 1 viser de 8 områder, hvor der i april 2011 efter DSB's vurdering og skøn var risiko for tab vedrørende DSB Øresund A/S. DSB vurderede, at opfyldelsen af trafikkontrakterne var forbundet med væsentlig usikkerhed, hvilket betød, at værdien af kapitalandele på 75 mio. kr. og mellemregninger på 232 mio. kr. sandsynligvis ville blive tabt og derfor måtte nedskrives. Det fremgår af tabellen, at DSB i 2011 nedskrev med de pågældende beløb.

Desuden fandt DSB, at der var risiko for, at trafik køberne (den danske og den svenske stat) ved en eventuel hurtig nedlukning af aktiviteterne ville gøre krav på de stillede performancegarantier på 167 mio. kr. for manglende opfyldelse af forpligtelser i forbindelse med rettidighed, som DSB herefter ville være forpligtet til at indfri. Trafik køberne har ikke gjort krav på performancegarantierne, og det forventede tab på 167 mio. kr. blev derfor ikke realiseret af DSB.

DSB foretog derudover hensættelser på 251 mio. kr. til bl.a. forventet driftsunderskud og andre nedskrivninger samt et foreløbigt opgjort tilbagebetalingskrav omkring statsstøtte. DSB anvendte 167 mio. kr. af de forventede hensættelser, og 84 mio. kr. kunne derfor tilbageføres i 2011. Driftsunderskud og procesomkostninger mv. blev henholdsvis 20 mio. kr. og 22 mio. kr. lavere end forventet, og nedskrivningen på it-projekter blev 1 mio. kr. lavere. Endelig blev det ikke aktuelt at tilbagebetale statsstøtte på 41 mio. kr.

Som det fremgår af tabel 1, har DSB derudover yderligere anvendt 29 mio. kr. i 2011 til dækning af driftstab og nedskrivninger, som ikke indgår i de første 8 områder.

22. Det er min opfattelse, at punktet kan afsluttes, da Transportministeriet og DSB har redegjort tilfredsstillende for udviklingen i det økonomiske resultat for DSB og DSBFirst for 2011, hvor der bl.a. blev taget stilling til hensættelserne på 725 mio. kr. i regnskabet for 2010. Revisorerne har afgivet revisionspåtegning uden forbehold eller supplerende oplysninger for DSB's koncern- og årsregnskab for 2011.

III. Transportministeriets initiativer

23. Jeg gennemgår i det følgende Transportministeriets initiativer i forhold til de udestående punkter. Gennemgangen er baseret på møder og brevveksling med Transportministeriet og DSB.

Europa-Kommissionens behandling af en mulig statsstøttesag

24. Beretningen viste, at Rigsrevisionen og DSB's øvrige eksterne revisorer i marts 2011 tog forbehold i erklæringen vedrørende den udførte forvaltningsrevision på DSB's koncern- og årsregnskab for 2010. Forbeholdet handlede om, at DSB's håndtering af samhandlen med DSBFirst og overdragelsen af vedligeholdelsen af togsæt på Helgoland ikke var sket med tilstrækkelig forståelse og behørig hensyntagen til de særlige krav, der er for DSB's konkurrenceudsatte aktiviteter.

Det fremgik af beretningen, at Transportministeriet i marts 2011 orienterede Europa-Kommissionen om en mulig statsstøttesag i forhold til de konkurrenceudsatte aktiviteter i DSB. Europa-Kommissionen tog i første omgang orienteringen til efterretning. Det fremgik af mit notat til Statsrevisorerne af 9. marts 2012, at ministeriet havde været i løbende dialog med Europa-Kommissionen, som senest havde bedt ministeriet om endnu en redegørelse vedrørende sagen.

25. Transportministeriet har oplyst, at Kammeradvokaten på vegne af Transportministeriet udarbejdede en redegørelse og var i dialog med Europa-Kommissionen om denne. Europa-Kommissionen besluttede på det foreliggende grundlag ikke at gå videre med en mulig statsstøttesag i forhold til de konkurrenceudsatte aktiviteter i DSB.

26. Det er derfor min opfattelse, at dette punkt kan afsluttes.

Transportministeriets tilsyn med DSB

27. Beretningen viste, at DSB ikke havde givet Transportministeriet dækkende oplysninger om DSBFirsts økonomi, selv om ministeriet siden april 2010 gentagne gange anmodede DSB om at forbedre det materiale, som ministeriet anvender for at følge lønsomheden i DSB.

Statsrevisorerne tilkendegav, at ministeriet havde reageret aktivt og vedholdende i sit tilsyn for at få korrekte oplysninger om DSBFirsts økonomi.

Transportministeren bemærkede i sine redegørelser, at de samlede erfaringer fra udbuddet af Kystbanen og Øresundstrafikken samt erfaringerne fra afviklingen af DSB's engagement i den svenske del af Øresundstrafikken gav anledning til overvejelser om, hvorvidt den danske del af Øresundstrafikken fortsat bør drives af DSBFirst, eller om den med fordel kan lægges ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

28. I mit notat til Statsrevisorerne af 9. marts 2012 oplyste jeg, at jeg ville følge, om Transportministeriet modtager dækkende oplysninger til brug for tilsynet med DSB's økonomi.

29. Transportministeriet har oplyst, at DSB, jf. det gældende regnskabsreglement og de konkurrenceretlige vilkår for DSB, er forpligtet til at udarbejde et produktøkonomiregnskab. Produktøkonomiregnskabet opdeler DSB's aktiviteter i den ikke-konkurrenceudsatte offentlige servicetrafik (område A) og DSB's kommercielle dele (område B).

Ministeriet har videre oplyst, at produktøkonomiregnskabet ikke giver en tilstrækkelig indsigt i og forståelse af DSB's økonomi. Der eksisterer således ikke et tilstrækkeligt gennemsigtigt styringsværktøj for hverken DSB's direktion/bestyrelse eller Transportministeriet. Transportministeriet har derfor bedt DSB om at udvikle en strækningsøkonomimodel, som skal skabe den tilstrækkelige gennemsigthed i DSB's økonomi, så det bliver muligt at se, hvad det koster at drive togtrafikken i Danmark opdelt på de enkelte strækninger. Overgangen fra den hidtidige produktøkonomimodel til en strækningsøkonomimodel kræver, at regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige vilkår for DSB ændres. Transportministeriet er i samarbejde med DSB og KPMG i gang med at udarbejde et nyt regnskabsreglement og nye konkurrenceretlige vilkår. Samlet skal det nye regnskabsreglement og de nye konkurrenceretlige vilkår sammen med strækningsøkonomimodellen sikre et gennemsigtigt DSB, hvor det er tydeligt at se, hvad togdriften koster, samtidig med at det sikres, at der ikke tilføres ulovlig statsstøtte til DSB's konkurrenceudsatte område (område B).

30. DSB har oplyst, at strækningsøkonomimodellen har til formål at skabe en platform for den økonomisk rapportering, så den daglige ledelse af virksomheden og rapporteringen til Transportministeriet kan bygge på samme platform og samme økonomiske system. Strækningsøkonomimodellen blev i sin første udgave præsenteret for Transportministeriet ultimo juni 2012, og der pågår p.t. arbejde med at videreudvikle modellen.

31. Transportministeriet har oplyst, at der endnu ikke er fundet en endelig model for den fremtidige økonomirapportering fra DSB til ministeriet. Transportministeriet har oplyst, at ministeriet gennem det seneste år har oplevet et betragteligt løft i kvaliteten og mængden af de oplysninger, der tilgår ministeriet om DSB's økonomi.

Jeg vil fortsat følge udviklingen i Transportministeriets tilsyn med DSB.

32. Det fremgik videre af mit notat af 9. marts 2012, at jeg ville følge Transportministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

33. Transportministeriet har oplyst, at der vil blive taget stilling til muligheden for at tilbageføre Kystbanen og/eller Øresundstrafikken til DSB i forbindelse med arbejdet med at indgå en ny kontrakt med DSB om offentlig servicetrafik. DSB's nuværende kontrakt udløber med udgangen af 2014.

Jeg vil fortsat følge Transportministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.

Udvikling i rettidigheden på Kystbanen

34. Beretningen viste, at Kystbanens rettidighed i gennemsnit udgjorde ca. 85 % i perioden 2009-2010 og dermed lå lavere end gennemsnittet på 91,6 % i perioden 2003-2004. I 2010 blev der indgået en politisk aftale, hvor målsætningen var en rettidighed på mindst 90 % inden udgangen af 2010.

Statsrevisorerne konstaterede ved behandlingen af beretningen, at togenes rettidighed på Kystbanen fortsat var utilfredsstillende lav.

Transportministeren bemærkede i sine redegørelser, at den kundeoplevede regularitet på Kystbanen og Øresundsbanen generelt ikke havde været tilstrækkelig god, og at der til trods for forbedringer stadig var behov for forbedringer, før den kundeoplevede regularitet var tilstrækkelig god – også over længere perioder. Når der i fremtiden skal træffes beslutninger om trafikeringssomfanget på banen, vil afvejningen mellem regularitet og mængden af togafgange indgå i højere grad.

Transportministeren oplyste ikke i redegørelserne, om rettidigheden i 2011 var forbedret som forudsat, og jeg ville derfor følge udviklingen i Kystbanens rettidighed.

35. Transportministeriet har oplyst, at rettidigheden for Kystbanen og Øresundsbanen (strækningen mellem Helsingør og Københavns Lufthavn) i 2011 var på 83,6 %, og at den ved udgangen af august 2012 var forbedret til 91,1 % og dermed lå over målsætningen på mindst 90 %.

DSB har oplyst, at forbedringerne i rettidigheden bl.a. skyldes en robust køreplan, en stabil materielsituation, hvor både Øresundstog og IR4-tog leverer en forbedret driftsstabilitet, og at fokus på rettidigheden er blevet styrket på tværs af aktørerne i sektoren. Endvidere er der ifølge DSB sket en styrket procesoptimering og effektiv tilpasning af materiel og personaleplaner. Endelig er samarbejdet med aktørerne på den svenske side af Øresund forbedret.

36. Jeg finder det tilfredsstillende, at rettidigheden er forbedret i de første 8 måneder af 2012 og ligger over målsætningen på mindst 90 %. Det er min opfattelse, at dette punkt kan afsluttes.

Jeg finder det dog væsentligt, at Transportministeriet og DSB fortsat har fokus på udviklingen i rettidigheden på Kystbanen.

IV. Næste skridt i sagen

37. Jeg vil følge udviklingen på følgende områder:

- DSB's samhandelsprojekt og arbejde med at forankre retningslinjer og instrukser for samhandel i organisationen
- Transportministeriets tilsyn med DSB og ministeriets overvejelser om at lægge driften af Kystbanen ind i den forhandlede kontrakt med DSB.