

[Svend Heiselberg]

Venstre vil ikke senere på året på nævnte grundlag kunne indgå i en fornyet 3-årig DSB-aftale, medmindre ministeren stopper DSB's monopoliserende virksomhed.

Svar (30/6 94):

Trafikministeren (Trøjborg):

Der er ikke som nævnt i spørgsmålet tale om, at DSB Busser overtager private vognmandsforretninger. Derimod har en række kommuner, amter og fællesskommunale trafik-selskaber udbudt buskørsel i licitation.

Ligesom andre – private og offentlige – busvirksomheder har DSB Busser deltaget som tilbudsgiver i disse licitationer.

I alle de tilbud, DSB har afgivet, er tilbudspriserne fastsat ud fra princippet: »Fuld omkostningsdækning som aktieselskab« – opgjort efter principperne i årsregnskabsloven – tillagt fortjeneste.

I overensstemmelse hermed er tilbudspriserne i første omgang beregnet efter nøgletal, der er baseret på DSB Bussers nuværende omkostninger pr. køreplantime, pr. køreplankilometer og pr. bus.

Herefter er tilbudspriserne korrigeret for de mer-/mindreomkostninger, DSB Busser vil få efter årsregnskabslovens regler – blandt andet med hensyn til forsikringer, lønsumsafgifter, moms, pensionsudgifter, husleje, forrentning og afskrivninger m.v.

Af hensyn til konkurrencesituationen finder jeg det ikke rigtigt, at DSB skal oplyse om enkeltheder fra tilbudsregningen. Jeg kan dog oplyse, at DSB har oplyst, at der i forhold til det af spørgeren indleverede kalkulationsmateriale på flere poster er lavere omkostninger i DSB. Der er eksempelvis regnet med en usædvanlig høj timelønssats for chaufførpersonalet. De ændrede forudsætninger betyder, at DSB får en fortjeneste på ruten og ikke et underskud som vist i kalkulationsmaterialet.

Et eksternt revisionsfirma, KPMG C. Jespersen, har gennemgået DSB Bussers tilbudsmodel og udvalgte tilbud.

Revisionsfirmaet har erklæret, at »modellen omfatter alle de omkostninger, som virksomheden vil få som aktieselskab«, og at der i tilbudene er »indregnet omkostninger, som disse vil være for DSB Busser som aktieselskab, og at tilbudene således giver fuld dækning for afholdte omkostninger med tillæg af avance«.

Denne model er også lagt til grund ved DSB Bussers tilbud til Lemvig Kommune om kørsel på rute 498.

I øvrigt bør det for god ordens skyld bemærkes, at DSB Busser faktisk ikke vandt kørslen på 8-9 andre ruter i Lemvig Kommune, som var udbudt samtidig.

Spm. nr. S 1559

Til trafikministeren (4/7 94) af:

Svend Heiselberg (V):

»Vil ministeren oplyse, hvilke foranstaltninger han har truffet eller agter at træffe for at bringe orden på DSB's kørsel?«

Svar (18/7 94):

Trafikministeren (Erling Olsen, fg.):

DSB har oplyst mig om følgende vedrørende baggrunden for den aktuelle situation og de initiativer, DSB har taget for at sikre tog til tiden.

Regionaltogtrafikken på Sjælland og S-togtrafikken i hovedstadsområdet har i juni måned og den forløbne del af juli måned været præget af omfattende forsinkelser og en række aflysninger.

Årsagen hertil har været en række forhold, der er kommet som en kædereaktion. Det drejer sig primært om for mange fejl i lokomotivførernes nye arbejdsplaner, der trådte i kraft ved køreplansskiftet den 29. maj, stort sygefravær blandt lokomotivførerne i København, tekniske problemer med IC3-tog, således at der ikke har været så mange IC3-tog til rådighed som planlagt, og signaltekniske problemer, især efter det voldsomme tordenvejr den 30. juni. Da selv forholdsvis få forsinkelser har stor afsmittende virkning på den øvrige trafik, opstod de mange ekstraordinære forsinkelser og efterfølgende aflysninger.

DSB oplyser, at fejlene i lokomotivførernes arbejdsplaner er blevet rettet, og der er efter et møde mellem DSB og lokomotivpersonalets fagforening, Dansk Jernbaneforbund, enighed om aftalegrundlaget for tilrettelæggelsen af lokomotivpersonalets arbejdstider.

Sygefraværet blandt lokomotivpersonalet i København er fortsat ca. dobbelt så højt som normalt for årstiden, hvorfor DSB gennemfører samtaler med sygemeldte lokomotivførere efter sædvanlige retningslinjer.