

kr. vil derfor få direkte effekt på DSB's samlede overskud pr. år.

Ved DSB's ophør af kørsel på de udbudte strækninger er der en række omkostninger, som ikke umiddelbart vil kunne tilpasses. Disse vedrører kapacitetsomkostninger samt lønomkostninger til overtallige medarbejdere, der ikke umiddelbart kan omplaceres. En af de væsentligste årsager til, at DSB ikke på kort sigt kan tilpasse disse omkostninger, er forpligtelsen til at køre helt frem til udgangen af 2002, og en tilpasning kan således først starte i 2003.

Det vurderes, at disse omkostninger udgør ca. 40 mio. kr. i det første år efter overdragelse af opgaven nedtrappende til ca. 20 mio. kr. fra det andet år. Det skal bemærkes, at disse beløb er excl. betaling af rådighedsløn m.v. til overtallige ansatte på tjenestemandsvilkår, som man måtte være nødsaget til at afskedige. Den gennemsnitlige udgift til rådighedsløn og pension for en tjenestemand, der afskediges, udgør knap 2 mio. kr.

Den samlede reduktion på DSB's overskud skønnes således til ca. 95 mio. kr. i 2003 og ca. 75 mio. kr. de følgende år.

Med venlig hilsen
Flemming Kristensen

Spm. nr. S 284

Til trafikministeren (11/1 02) af:

Jytte Wittrock (S):

»Vil ministeren oversende »politikerudgaven« af kontrakten med servicemål til Trafikudvalget?«

Svar (17/1 02)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg går ud fra, at der med spørgsmålet tænkes på en beskrivelse af den incitamentsstruktur for service og trafik kvalitet, som er lagt til grund for udbuddet af togtrafikken i Midt- og Vestjylland. Derfor vedlægges et notat som kortfattet gengiver hovedindholdet, samt selve bilag 3 fra udbudsmaterialet. (Bilag 3 ikke optrykt her).

Trafikministeriet

14. januar 2002

Notat

Bod/bonus i ARRIVAs kontrakt

I kontrakten med ARRIVA om togbetjeningen i Midt- og Vestjylland vil der være indeholdt en incitamentsstruktur i form af en bod og bonusordning vedrørende trafikens regularitet og pålidelighed hhv. kundernes tilfredshed.

Kontraktvederlaget kan i alt variere med op til 10 pct. mellem den bedst mulige samtidige opfyldelse af trafik kvaliteten og kundetilfredshed hhv. en ringe opfyldelse. ARRIVAs får således et meget kraftigt økonomisk incitament til at sikre en så god kvalitet i trafikafviklingen og kundebetjeningen som mulig. Incitamentet forstærker det generelle incitament, der ligger i at yde en god service for at maksimere billetindtægterne.

Incitamenterne er væsentlig større end de, som gælder for DSB i den nuværende kontrakt. De præcise bestemmelser er anført i bilag 3 til kontrakten. Hovedtrækkene er gengivet i det følgende.

Regularitet og pålidelighed

Hvert kvartal opgøres der en regularitet og pålidelighed for togtrafikken. De to forhold sammenvejes i et mål og såfremt dette mål er under 95 pct. opfyldt udløses en bod på 2,5 pct. af det samlede vederlag ved fradrag i kontraktbetalingen. Omvendt kan ARRIVA påregne en bonus på 2,5 pct. som tillæg til kontraktbetalingen såfremt regulariteten og pålideligheden er særlig god dvs. over 97 pct. opfyldt. Den konkrete udmåling af intervallet 95 - 97 pct. som grænseværdier for hhv. bods og bonusbetaling har taget udgangspunkt i de faktiske forhold i år 2000.

Tog, som aflyses, og hvor ansvaret for aflysningen kan henføres til ARRIVA indgår i opgørelsen med en 6 dobbelt vægt af en forsinkelse. Udover påvirkning af bod/bonusopgørelsen korrigeres også i vederlaget for uretmæssigt aflyste tog.

Ved måling af regulariteten korrigeres for udefra kommende påvirkninger af regulariteten som ARRIVA er uden skyld i, således at bod/-bonus alene henføres til ARRIVAs præstationer.