

Faktuelt notat til Statsrevisorerne

om

DSB's drift af jernbanestrækningen mellem København og Ystad

I. Indledning

1. På mødet den 24. januar 2007 anmodede Statsrevisorerne mig om i et notat at redegøre for DSB's drift af jernbanestrækningen mellem København og Ystad. Undersøgelsen skulle omfatte følgende emner:

- om ruten fortsat drives med produktøkonomisk underskud – og om regnskabet herfor omfatter både direkte og indirekte markedsføringsomkostninger ved ruten
- om ruten drives i overensstemmelse med kontrakten mellem det daværende trafikministerium og DSB
- om ruten drives i overensstemmelse med regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer for DSB
- status for Gråhundbus' klager over DSB til EU-Kommissionen.

Notatet omhandler en gennemgang af de ordninger, som har været og er gældende for trafikbetjeningen af jernbanestrækningen mellem København og Ystad. Notatet indeholder ikke en vurdering af reglerne, og Rigsrevisionen har heller ikke vurderet, om reglerne er i overensstemmelse med de EU-retlige regler, der gælder på området,

også fordi EU-Kommissionen i øjeblikket overvejer, om man vil åbne en formel undersøgelsesprocedure af klagerne.

II. Baggrund

2. Jeg har tidligere orienteret Statsrevisorerne om DSB's økonomi ved driften af jernbanestrækningen mellem København og Ystad i notat af 28. oktober 2003. Det fremgik bl.a. af notatet, at regnskabet for 2002 var udarbejdet i overensstemmelse med Akt 32 4/12 2002 og DSB's kontrakt med Transport- og Energiministeriet om togtrafikken mellem København og Ystad udført som offentlig service.

3. Siden mit sidste notat om jernbanestrækningen mellem København og Ystad, er denne rute blevet indarbejdet i den samlede, forhandlede trafikkontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB om fjern- og regionaltrafik udført som offentlig service i perioden 2005-2014.

4. Undersøgelsen af DSB's drift af jernbanestrækningen mellem København og Ystad vil fokusere på den nuværende drift, efter at ruten fra 2005 er blevet indarbejdet i den samlede 10-årige kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB, men indledningsvis vil jeg beskrive de 3 ordninger, som har været anvendt for jernbanestrækningen mellem København og Ystad fra 2000.

5. Transport- og Energiministeriet har redegjort for, at det har været en politisk prioritering at sikre en stabil og sikker trafikbetjeningen af Bornholm med en koordineret drift af jernbanestrækningen mellem København og Ystad og færgebetjeningen mellem Ystad og Rønne.

De 3 ordninger:

1. ordning: Fri trafik (uden tilskud), gældende fra 2. juli 2000 til 4. december 2002

6. DSB's trafikbetjening af jernbanestrækningen mellem København og Ystad startede den 2. juli 2000, dagen efter Øresundsbroens åbning.

Aktiviteten skulle udføres som fri trafik, idet DSB ikke var pålagt at betjene ruten København-Ystad. Dette indebærer, at strækningen set over den samlede investeringsperiode skulle udvise overskud opgjort efter reglerne i "Regnskabsreglement for DSB" af 10. december 1999. Det var dog ikke et krav, at området skulle udvise overskud i det enkelte år.

7. På baggrund af erfaringerne fra Storebælt havde DSB forventet, at Øresundsbroen i kombination med hurtigfærgerne til Bornholm ville medføre et trafikspring i 2000. DSB havde forventet ca. dobbelt så mange rejser som det antal, der rent faktisk blev foretaget i 2. halvår 2000. Ved driftens start var det DSB's vurdering, at ruten dermed isoleret set ville være rentabel efter de produktøkonomiske regnskabsregler, dvs. at ruten kunne generere en sådan omsætning, at både de omkostninger, der direkte var forbundet med rutens drift, og de forholdsmæssige omkostninger til DSB's administration mv. kunne dækkes, samtidig med at kun indtægter, der kom direkte fra ruten og ikke afledte merindtægter fra andre ruter, blev medregnet.

8. Produktøkonomiregnskabet for 2001 viste imidlertid underskud, hvilket var i strid med regnskabsreglementets krav til fri trafik. DSB vurderede dog, at ruten bidrog positivt til DSB's økonomi ud fra en marginaløkonomisk betragtning, bl.a. på grund af indtægterne i "tilbringesystemet".

I produktøkonomiregnskabet for ruten København-Ystad indgik alene indtægter, der kunne henføres direkte til ruten København-Ystad, hvorimod det ikke kunne godskrives ruten, at der fx ved rejsen Odense-Ystad var indtægter fra Odense til København, som kom til på grund af rejsen til Ystad ("tilbringesystemet").

2. ordning: Vederlagsfri kontrakt om forhandlet offentlig servicetrafik på ruten København-Ystad (indirekte tilskud), gældende fra 4. december 2002 til 31. december 2004

9. I maj 2002 foreslog DSB Transport- og Energiministeriet, at ruten København-Ystad kunne videreføres inden for rammerne af en vederlagsfri, grænseoverskridende kontrakttrafik.

Ved en vederlagsfri kontrakt om forhandlet offentlig servicetrafik kunne der ved beregningen af det forretningsmæssige resultat anlægges en marginaløkonomisk be-

tragtning, hvilket medførte, at man indregnede de indtægter og omkostninger, som ”kom til” som følge af den løbende drift af ruten, og som derfor ville ”falde bort” ved en lukning af ruten.

I det marginaløkonomiske regnskab var foruden de direkte indtægter på ruten København-Ystad derfor tillige medtaget billetindtægterne fra rejser i ”tilbringesystemet” med relation til ruten København-Ystad.

Grunden til, at hele indtægten fra ”tilbringesystemet” blev medregnet, beroede på DSB’s vurdering af, at de tilbageværende indtægter i ”tilbringesystemet” ved en lukning af ruten ville være meget begrænsede.

Omkostningerne fra ”tilbringesystemet” blev ikke medregnet i det marginaløkonomiske regnskab for ruten København-Ystad, idet DSB skønnede disse til at være faste i relation til ruten.

Løsningen med en marginaløkonomisk betragtning medførte ikke ændringer af de eksisterende økonomiske forhold mellem Transport- og Energiministeriet og DSB. DSB skulle ikke have særskilt betaling eller anden økonomisk kompensation for kørslen fra Transport- og Energiministeriet, men ved at ændre forretningsområdets karakter fra fri trafik til vederlagsfri, grænseoverskridende kontrakttrafik ville DSB blive frigjort fra kravet om, at ruten set over en samlet periode skulle udvise et overskud opgjort efter reglerne i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer – dvs. et produktøkonomisk overskud. Det var tilstrækkeligt, at ruten ud fra en marginaløkonomisk betragtning gav overskud.

For at sikre politisk opbakning til indgåelse af en sådan kontrakt holdt transport- og energiministeren i oktober 2002 møder med partiernes ordførere, og efterfølgende fik partiernes ordførere mulighed for at fremsende bemærkninger til udkast til aktstykke herom.

10. I november 2002 indgik DSB og Transport- og Energiministeriet en kontrakt om ruten København-Ystad udført som offentlig service (vederlagsfri, grænseoverskridende kontrakttrafik) med forbehold for de bevilgende myndigheders godkendelse.

11. Transport- og energiministeren oplyste i november 2002 Folketingets Finansudvalg om, at der blev ydet indirekte støtte til denne rute, men at dette ikke adskilte sig

fra, hvad der fandt sted ved DSB's indenlandske togforbindelser, som var omfattet af Transport- og Energiministeriets kontrakter med DSB og DSB S-tog a/s.

Folketingets Finansudvalg gav ved Akt 32 4/12 2002 tilslutning til, at Transport- og Energiministeriet indgik kontrakten for ruten København-Ystad, gældende fra 4. december 2002 til 31. december 2004.

12. I Akt 32 4/12 2002 om driften af jernbanestrækningen mellem København og Ystad fremgår, at kontrakten byggede på følgende centrale forudsætninger:

- Transport- og Energiministeriet ydede ikke betaling for ruten.
- Ruten skulle med virkning fra regnskabsåret 2002 bidrage positivt til det samlede økonomiske driftsregnskab for DSB. Der blev anlagt en marginaløkonomisk betragtning af rutens rentabilitet.
- Kontrakten var uafhængig af bestemmelser i statens øvrige kontrakter med DSB.
- DSB skulle opretholde det eksisterende prisniveau i hele kontraktperioden, dog havde DSB i lighed med DSB's øvrige trafik i landet mulighed for at yde rabatter for at sælge ledig kapacitet (Orange-billetter).
- DSB måtte ikke udvide betjeningen til Ystad i forhold til det hidtil gældende omfang.
- Der blev ikke ydet sociale eller andre offentligt støttede rabatter til ruten.
- Foruden det marginale driftsregnskab skulle der som hidtil udarbejdes et produktøkonomiregnskab, som skulle forelægges Transport- og Energiministeriet.

13. De anførte forudsætninger var ifølge aktstykket begrundet i hensynet til ikke at påvirke konkurrencevilkårene i forhold til den eksisterende situation samt et ønske om at opnå den størst mulige regnskabsmæssige gennemsigtighed.

Endelig fremgår det af aktstykket, at Finansudvalget og Trafikudvalget, efter udgangen af hvert kalenderår startende fra 2002, til fortrolig orientering ville modtage henholdsvis et marginaløkonomisk regnskab samt et produktøkonomisk regnskab for ruten med tilhørende bemærkninger, så den faktiske størrelse af det indirekte tilskud blev belyst for udvalgene.

14. Transport- og Energiministeriet har i september 2003 og i august 2004 sendt oplysninger om DSB's resultat for ruten København-Ystad for henholdsvis 2002 og 2003 til fortrolig orientering af Finansudvalget og Trafikudvalget med oplysninger om det marginaløkonomiske regnskab, det produktøkonomiske regnskab og det indirekte tilskud.

Det fremgår af Transport- og Energiministeriets orientering, at driften af ruten København-Ystad ud fra en produktøkonomisk betragtning udviser underskud for henholdsvis regnskabsåret 2002 og regnskabsåret 2003, mens den ud fra en marginaløkonomisk betragtning udviser et overskud.

15. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at produktøkonomiregnskabet og det marginaløkonomiske regnskab for 2004 ikke er blevet sendt til Trafikudvalget og Finansudvalget. DSB og Transport- og Energiministeriet har endvidere oplyst, at de ikke havde været opmærksomme herpå, hvilket de beklager.

Transport- og Energiministeriet har tillige tilkendegivet, at den manglende fremsendelse af regnskaberne ikke har ændret ved det politiske beslutningsgrundlag for, at betjeningen af jernbanestrækningen mellem København og Ystad blev en del af den samlede forhandlede kontrakt mellem DSB og Transport- og Energiministeriet for perioden 2005-2014. Ministeriet har oplyst, at dette for det første skyldes, at den politiske beslutning herom blev truffet, inden regnskaberne skulle være oversendt, og for det andet at DSB's produktøkonomiske regnskab for 2004 stadig udviste et underskud.

16. Det fremgår af regnskaberne for 2004, at driften af ruten København-Ystad ud fra en produktøkonomisk betragtning fortsat udviser underskud, mens den ud fra en marginaløkonomisk betragtning udviser et overskud.

3. ordning: Ruten indarbejdet i den 10-årige kontrakt (direkte tilskud til den samlede trafik omfattet af kontrakten), gældende fra 1. januar 2005 til 31. december 2014

17. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at det fortsat har været en politisk prioritering at betjene Bornholm med en sikker og stabil offentlig trafik. Derfor blev det bestemt, at jernbanetrafikken mellem København og Ystad skal varetages som en

offentlig serviceopgave i forbindelse med, at Transport- og Energiministeriet og DSB i 2004 indgik en ny kontrakt for perioden 2005-2014.

18. I februar og marts 2004 sendte Transport- og Energiministeriet 2 notater til partiernes ordførere, hvor der blev redegjort for den nye 10-årige kontrakt med DSB, herunder kontraktens bestemmelser om trafikbetjeningen af Bornholm. Af notatet fra marts 2004 fremgik, at ministeriet havde forelagt udkastets bestemmelser om togtrafikken mellem København og Ystad (Bornholm) for Konkurrencestyrelsen med anmodning om bemærkninger, herunder til det forhold, at der efter den forhandlede kontrakt ikke længere blev stillet krav om, at ruten skulle bidrage positivt til DSB's samlede resultat, opgjort som et marginaløkonomisk regnskab.

Det fremgik videre, at Konkurrencestyrelsen bekræftede Trafikministeriets opfattelse af, at den forhandlede kontrakt ikke var omfattet af forbuddene i konkurrenceloven. Konkurrencestyrelsen så dog fortsat gerne, at der blev foretaget udbud af sådanne ruter, og at kontraktens varighed blev begrænset.

Togtrafikken mellem København og Ystad er en del af den trafik, der kan besluttes udbudt, jf. trafikaftalen af 5. november 2003 og kontrakten.

19. Folketingets Finansudvalg gav ved Akt 112 24/3 2004 tilslutning til, at jernbanetrafikken mellem København og Ystad i forbindelse med færgebetjeningen til Bornholm indgår som en del af den samlede 10-årige kontrakt med DSB. Ruten indgår herefter på samme vilkår som DSB's øvrige offentlige servicetrafik. Den anden ordning med en vederlagsfri kontrakt mellem DSB og Transport- og Energiministeriet, jf. Akt 32 4/12 2002, og kravet om aflæggelse af særskilt regnskab for denne trafik bortfaldt derfor ved udgangen af 2004, ligesom de 7 centrale forudsætninger for ruten, jf. pkt. 12, ikke mere skulle opfyldes for ruten ved udgangen af 2004 som følge af den nye 10-årige kontrakt.

20. DSB modtager herefter et direkte tilskud til den samlede offentlig serviceopgave fra Transport- og Energiministeriet via den 10-årige kontrakt, hvori jernbanestrækningen mellem København og Ystad indgår. Der er ikke umiddelbart adgang til sociale eller andre offentligt støttede rabatter til ruten, men der er ligesom for de øvrige ruter mulighed for at indgå særskilte aftaler herom.

III. Drives ruten fortsat med produktøkonomisk underskud, og omfatter regnskabet både direkte og indirekte markedsføringsomkostninger?

21. DSB har til og med 2004 udarbejdet både produktøkonomiske og marginaløkonomiske regnskaber. Fra 2005 er der alene udarbejdet produktøkonomiske regnskaber, hvilket er i overensstemmelse med Akt 112 24/3 2004 om indgåelse af den 10-årige kontrakt for 2005-2014.

Siden oprettelsen af ruten København-Ystad er denne blevet drevet med produktøkonomisk underskud. For 2001-2004 har DSB udarbejdet marginaløkonomiske regnskaber, hvoraf det fremgår, at der i disse år har været marginaløkonomiske overskud.

22. Omkostninger til den direkte markedsføring af ruten er indeholdt i de marginaløkonomiske regnskaber, hvorimod de indirekte markedsføringsomkostninger ved ruten ikke er indeholdt heri. I de produktøkonomiske regnskaber er både direkte og indirekte markedsføringsomkostninger ved ruten medtaget.

23. Jeg kan konstatere, at ruten København-Ystad fortsat drives med produktøkonomisk underskud, at både de direkte og indirekte markedsføringsomkostninger ved ruten er medtaget i det produktøkonomiske regnskab, og at de enkelte ruter inden for den 10-årige kontrakt kan drives med produktøkonomisk underskud.

IV. Drives ruten i overensstemmelse med kontrakten mellem det daværende trafikministerium og DSB?

24. Den vederlagsfrie kontrakt mellem DSB og det daværende trafikministerium om ruten, jf. Akt 32 4/12 2002, bortfaldt ved udgangen af 2004. I henhold til Akt 112 24/3 2004 indgår trafikken mellem København og Ystad i forbindelse med færgetjeningen til Bornholm herefter som en del af kontrakten med DSB for perioden 2005-2014. Ved indgåelse af denne kontrakt indgår strækningen på samme vilkår som DSB's øvrige offentlige servicetrafik. Dette betyder, at ruten nu er en del af den samlede trafik, som DSB skal levere i henhold til den forhandlede kontrakt med Transport- og Energiministeriet. Der ydes ifølge kontrakten ikke særskilt vederlag for denne rute, dvs. hverken compensation af merudgifter eller et beregnet kapitalaf-

kast. Derimod yder Transport- og Energiministeriet et direkte tilskud for de i kontrakten definerede ydelser i form af en samlet kontraktbetaling, der omfatter alle ydelserne, herunder ruten København-Ystad.

For denne trafik gælder ud over kontrakten tillige regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer.

25. Kontrakten indeholder alene specifikke krav til ruten København-Ystad for så vidt angår omfanget af togbetjeningen af denne. I henhold til kontrakten skal DSB sikre en direkte togforbindelse mellem København og Ystad i overensstemmelse med den til kontrakten vedlagte trafikeringsplan. Det følger af trafikeringsplanen, at frekvensen på ruten København-Ystad alle dage skal være 2 tog pr. døgn (hele året), og herudover skal der køres 1 ekstra tog fredage og søndage (hele året) samt 2 ekstra tog alle dage i højsæsonen. Køreplanen for disse afgangse skal i henhold til kontraktens pkt. 1.3.8 koordineres med sejlplanen for færgeruten Ystad-Rønne.

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at vurderingen af DSB's trafikering af København-Ystad skal ses i sammenhæng med færgebetjeningen mellem Ystad og Rønne. DSB's standsningssted i Ystad ligger i tæt forbindelse med færgelejet til hurtigfærgen, hvorimod færgelejet til de øvrige færger ligger længere væk. DSB's togservice er på den baggrund lagt an på benyttelse af hurtigfærgen. Når denne ikke sejler, typisk på grund af værftseftersyn, indsætter DSB i stedet bus til og fra erstatningsfærgerne. DSB's togbetjening af jernbanestrækningen mellem København og Ystad og færgebetjeningen af Bornholm skal ifølge ministeriet ses som et samlet koncept i forhold til DSB's opfyldelse af kontrakten.

Ministeriet har endvidere oplyst, at DSB i en række tilfælde har kørt både flere og færre tog end kontrakten foreskriver, og at det skyldes, at antallet af hurtigfærgens daglige afgangse varierer i forhold til det antal daglige togture, som kontrakten fastsætter.

På ovenstående baggrund er det Transport- og Energiministeriets vurdering, at DSB har opfyldt kontrakten i det omfang færgesejladsen har muliggjort det. I andre tilfælde har DSB stillet passende alternativ transport til rådighed.

26. Jeg kan konstatere, at kontrakten mellem det daværende trafikministerium og DSB for perioden frem til den 31. december 2004 er bortfaldet, og at ruten Køben-

havn-Ystad nu indgår som en del af trafikkontrakten mellem Transport- og Energiministeriet og DSB for perioden 2005-2014.

Transport- og Energiministeriet har oplyst, at ruten ikke er blevet betjent med nøjagtigt det antal daglige togafgange, som fremgår af kontrakten, idet DSB i en række tilfælde har haft både flere og færre togafgange. Togafgangene er blevet tilpasset færgebetjeningen af Bornholm, og DSB har stillet alternativ transport – busser – til rådighed, når erstatningsfærger for hurtigfærger har været i drift. Det er ministeriets vurdering, at DSB på den baggrund har opfyldt kontrakten, i det omfang færgesejladsen har muliggjort det.

Det er min vurdering, at ruten på denne baggrund drives i overensstemmelse med kontrakten, i det omfang færgesejladsen har muliggjort det.

V. Drives ruten i overensstemmelse med regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer for DSB?

27. Transport- og Energiministeriet har i ”Regnskabsreglement for DSB” af 10. december 1999 fastsat nærmere regler for udarbejdelsen af interne virksomhedsregnskaber i DSB, herunder for hvilke forretningsområder der skal aflægges særskilt regnskab.

I tilslutning til regnskabsreglementet har transport- og energiministeren fastlagt ”Konkurrenceretlige retningslinjer for DSB”. Retningslinjerne vedrører bl.a. forbud mod krydssubsidiering mellem ikke-kommercielle aktiviteter og aktiviteter, som udføres på ren forretningsmæssig basis, regulering af forhold omkring dominerende stilling samt forhold vedrørende ikke-diskriminering.

Regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer er udstedt af transport- og energiministeren i henhold til lov om jernbanevirksomhed, jf. lov nr. 289 af 18. maj 1998 med senere ændringer.

28. Transport- og Energiministeriets seneste udgaver af ”Regnskabsreglement for DSB” og ”Konkurrenceretlige vilkår for DSB” trådte i kraft den 15. juli 2006 med virkning for DSB’s regnskabsaflæggelse for 2006.

29. Ifølge lovgivningen for DSB revideres DSB af rigsrevisor og en statsautoriseret revisor. Det fremgår af regnskabsreglementet for DSB, at DSB senest 10 arbejdsdage

inden virksomhedsmødet i DSB skal sende en erklæring fra DSB's statsautoriserede revisor om, hvorvidt DSB's regnskabsførelse og forretningsvirksomhed er sket i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser samt de tilhørende konkurrenceretlige vilkår for DSB. Herudover skal den statsautoriserede revisor udstede en erklæring om, hvorvidt produktøkonomimodellen overholder de principper og metoder, som er specificeret i "Regnskabsreglement for DSB". Endvidere skal DSB's statsautoriserede revisor fra regnskabsåret 2006 afgive erklæringer om andre regnskabstekniske forhold i relation til regnskabsreglementet.

30. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at "Regnskabsreglement for DSB", de "Konkurrenceretlige retningslinjer for DSB" og "Konkurrenceretlige vilkår for DSB", som trådte i kraft den 15. juli 2006 i stedet for "Konkurrenceretlige retningslinjer for DSB", gælder for al den forhandlede trafik udført af DSB, der er omfattet af den 10-årige kontrakt med Transport- og Energiministeriet. Disse regler gælder derfor også for ruten København-Ystad. Det indebærer, at DSB's indtjening på den forhandlede trafikkontrakt ikke kan overflyttes til andre forretningsområder, og der er derfor ikke mulighed for krydssubsidiering til DSB's kommercielle forretninger.

31. Ruten København-Ystad er ikke længere en del af DSB's kommercielle forretninger, men derimod en del af den forhandlede trafik, og kan som sådan drives med et produktøkonomisk underskud.

32. Den statsautoriserede revisor har for regnskabsåret 2005 afgivet en erklæring om, at DSB's produktøkonomimodel overholder de principper og metoder, som er specificeret i regnskabsreglementets bestemmelser, samt en erklæring om, at DSB's regnskabsførelse og forretningsvirksomhed er sket i overensstemmelse med regnskabsreglementets bestemmelser samt de tilhørende konkurrenceretlige retningslinjer for DSB.

Begge erklæringer er afgivet uden forbehold, men med en supplerende oplysning. Det fremgik af den supplerende oplysning, at DSB havde foretaget en række fortolkninger af regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer. Fortolkningerne var baseret på drøftelser med Transport- og Energiministeriet og på ministeriets udkast til det opdaterede "Regnskabsreglement for DSB" og "Konkurrenceretlige

vilkår for DSB". Den supplerende oplysning vedrørte således generelle forhold i regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer og var ikke affødt af spørgsmål vedrørende ruten København-Ystad.

For regnskabsåret 2006 har den statsautoriserede revisor afgivet erklæringer i relation til regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige vilkår for DSB uden forbehold eller supplerende oplysninger.

33. På baggrund heraf er det min vurdering, at ruten København-Ystad drives i overensstemmelse med regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer/vilkår for DSB. Endvidere kan jeg konstatere, at ruten er en del af den forhandlede trafik og som sådan kan drives med produktøkonomisk underskud.

VI. Status for Gråhundbus' klager over DSB til EU-Kommissionen

34. Europa-Kommissionen (herefter Kommissionen) modtog i februar 2003 en klage fra busselskabet Gråhundbus. Klagen vedrører spørgsmålet, om DSB har modtaget ulovlig statsstøtte, og er specielt rettet mod den kontrakt, der er indgået mellem Transport- og Energiministeriet og DSB om offentlig servicetrafik på ruten København-Ystad i henhold til Akt 32 4/12 2002.

35. Kommissionen anmodede i marts 2004 de danske myndigheder om inden 20 arbejdsdage at forelægge Kommissionen deres bemærkninger til hvert enkelt klagepunkt, ledsaget af fuldstændige oplysninger, samt besvare en række spørgsmål. De danske myndigheder svarede på henvendelsen i juni 2004.

I juli 2005 modtog den danske regering et brev fra Kommissionen, idet Kommissionen ikke mente at have modtaget svar på henvendelsen fra marts 2004. De danske myndigheder svarede Kommissionen den 25. juli 2005 og henviste til ministeriets svar fra juni 2004. Kommissionen foretog sig herefter ikke yderligere i denne anledning.

36. De danske myndigheder modtog i februar 2006 endnu en anmodning fra Kommissionen om at besvare en række spørgsmål inden for en frist på 20 arbejdsdage. Baggrunden for denne henvendelse var, at busselskabet Gråhundbus havde indsendt en yderligere klage vedrørende påstået ulovlig statsstøtte til DSB i forbindelse med

ruten København-Ystad, efter at denne rute ved Akt 112 24/3 2004 var blevet overført til en ny ordning (den 3. ordning, jf. den forhandlede kontrakt mellem Transport- og Energiministeriet og DSB om transport udført som offentlig service, gældende i perioden 2005-2014).

Ministeriet fik ad 2 omgange udsættelse af svarfristen, hvoraf den sidste var til den 28. april 2006. I mellemtiden blev der afholdt et møde mellem de danske myndigheder og Kommissionen i anledning af spørgsmålene. Efter mødet anmodede ministeriet om en udsættelse af svarfristen til den 22. maj 2006. Ministeriet svarede på henvendelsen fra Kommissionen den 30. maj 2006.

37. Kommissionen anmodede herefter i oktober 2006 Transport- og Energiministeriet om en version af svaret fra maj 2006, hvor fortrolige oplysninger var udtaget. Baggrunden for Kommissionens henvendelse var, at Gråhundbus havde anmodet Kommissionen om en kopi af dette svar. Kommissionen havde ikke fastsat en tidsfrist for modtagelsen af den ikke-fortrolige version af ministeriets svar.

Den 18. december 2006 bad Kommissionen ministeriet om at få tilsendt en ikke-fortrolig udgave af ministeriets svar inden 10 arbejdsdage.

Endelig fremgik det af brevet, at Kommissionen ville være nødt til at udlevere ministeriets svar fra maj 2006 i sin fulde ordlyd til Gråhundbus, hvis ministeriet ikke fremsendte den ikke-fortrolige udgave.

Ministeriet har oplyst, at det normalt er tilbageholdende med at give indsigt i korrespondance med Kommissionen i denne type sager, idet det kan svække den danske regerings muligheder for at opnå en løsning igennem en forhandlings- og forligsproces med Kommissionen, og at dette også er Kommissionens holdning. Ifølge ministeriet er der derfor ikke præcedens for fremsendelse af ikke-fortrolige versioner i verserende sager med Kommissionen. Ministeriet har forklaret, at dette var baggrunden for, at ministeriet var afventende med at udlevere den ikke-fortrolige version.

Ministeriet sendte den ikke-fortrolige udgave af ministeriets svar til Kommissionen den 19. december 2006.

Ministeriet har oplyst, at der ikke er sket yderligere i denne sag.

38. Jeg kan konstatere, at Gråhundbus i februar 2003 forelagde sagen for Kommissionen, og at Gråhundbus efterfølgende i 2006 har indgivet en yderligere klage.

Status i sagen er, at det er op til Kommissionen at vurdere, hvad den vil foretage sig i anledning af de oplysninger, som den er i besiddelse af. Transport- og Energiministeriet har oplyst, at Kommissionen ikke har åbnet en formel undersøgelsesprocedure med henblik på at tage egentlig stilling til klagerne.

Kommissionen har endnu ikke tilkendegivet, om man vil indlede en egentlig undersøgelse af klagesagerne. Det er på det foreliggende grundlag min vurdering, at Kommissionens sagsbehandling af klagerne fra Gråhundbus i 2003 og 2006 forekommer langsommelig.

VII. Sammenfatning

39. Jeg kan konstatere, at ruten København-Ystad fortsat drives med produktøkonomisk underskud, og at både de direkte og indirekte markedsføringsomkostninger ved ruten er medtaget i det produktøkonomiske regnskab.

Det er endvidere min vurdering, at ruten drives i overensstemmelse med kontrakten, i det omfang færgesejladser har muliggjort det.

Det er endelig min vurdering, at ruten København-Ystad drives i overensstemmelse med regnskabsreglementet og de konkurrenceretlige retningslinjer for DSB.

Kommissionen overvejer i øjeblikket oplysningerne i sagen og har ikke åbnet en formel undersøgelsesprocedure af de nævnte klager.

Den oprindelige klage fra Gråhundbus er indgivet til Kommissionen i februar 2003, og det er min vurdering, at Kommissionens sagsbehandling af klagerne fra Gråhundbus vedrørende påstået ulovlig statsstøtte til DSB i forbindelse med ruten København-Ystad forekommer langsommelig.

Henrik Otbo