

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for lovforslaget

I november 1994 indgik regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den nugældende aftale om DSB's økonomiske rammer for perioden 1995-1998. I aftalen tilkendes en målsætning om »at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed således, at udbuddet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed modsvarer borgernes og erhvervslivets voksende krav«.

Med henblik på ajourføring af denne aftale har regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti i oktober 1996 indgået en supplerende aftale. I aftalen konstateres det, at »jernbanerne må effektiviseres, hvis banetransport i fremtiden skal være en levedygtig transportform. Effektive jernbaner har en vigtig rolle at spille som en del af en miljømæssig bæredygtig dansk transportstruktur«.

I henhold til aftalen skal der til dette formål gennemføres en adskillelse af DSB's togdrift på den ene side og drift, vedligeholdelse og anlæg af den danske jernbaneinfrastruktur på den anden side. Sigtet er at skabe to økonomisk og organisatorisk adskilte enheder.

DSB's ansvar for infrastrukturens forvaltning, udbygning m.v. overgår til Banestyrelsen. Banestyrelsen forpligtes til at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed for DSB såvel som for andre operatører mod betaling og på ikke-diskriminerende vilkår. Det forhold, at jernbaneinfrastrukturen er til rådighed for flere operatører, kan give en mere effektiv udnyttelse af de store investeringer i jernbaneanlæg og gennem konkurrence skabe større effektivitet hos operatørerne. Et af midlerne til at effektivisere forvaltningen og udbygningen af infrastrukturen er at udbyde opgaverne.

I europæisk sammenhæng er flere nationale jernbaneselskaber blevet opdelt i en infrastruktur- og en operatørdel. Allerede i 1988 gennemførte Sverige som første land en sådan opdeling. Siden er tilsvarende ændringer med noget forskelligt indhold gennemført i en lang række lande herunder Finland, Storbritannien og Tyskland.

I Danmark oprettede DSB i 1993 en infrastrukturvirksomhed, DSB bane. Heri samledes bl.a. de dele af DSB, som varetog vedligeholdelse og udbygning af den faste infrastruktur samt styring af jernbanetrafikken. Dette skete dels for at sikre større klarhed om rollefordelingen i DSB, dels for at skabe fleksible, effektive og selvstændige enheder, der samlede kompetencen på et område. Samtidig blev der gennemført en regnskabsmæssig adskillelse mellem operatør og infrastrukturforvalter.

I 1995 tog man det næste skridt mod en økonomisk adskillelse af infrastruktur- og transportopgaver gennem oprettelsen på finansloven af selvstændige hovedkonti uden overførselsadgang mellem de to dele af DSB.

Nu gennemføres en egentlig økonomisk og organisatorisk adskillelse, idet infrastrukturdelen udskilles fra DSB i en Banestyrelse.

DSB vil fortsat være en jernbaneoperatør. Senest i 1998 etableres DSB som en selvstændig offentlig virksomhed, jf. Post Danmark modellen. Under DSB etableres hurtigst muligt DSB intercity og DSB S-tog som to aktieselskaber med egne bestyrelser. Senest pr. 1. januar 1999 skal driftstilskuddet til DSB fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, hvori aftales omfang, kvalitets- og serviceniveau for de trafikale ydelser samt – eventuelt efter udbud – betaling herfor.

#### 2. Lovforslagets indhold

Trafikministeren har ansvaret for den statslige jernbaneinfrastrukturens forvaltning, planlægning og udbygning. Trafikministeren varetager bl.a. ansvaret for planlægning og udbygning gennem investeringsplaner for infrastrukturen, fremsættelse af forslag til love, herunder bidrag til bevillingslove, m.v. Forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen varetages af Banestyrelsen på ministerens vegne.

Banestyrelsen oprettes som statsvirksomhed under ledelse af en direktør og varetager den statslige jernbaneinfrastruktur.

Banestyrelsen skal forvalte statens jernbaneinfrastruktur økonomisk, effektivt og med et serviceni-