

F. t. 1. om Banestyrelsen m.v.

I Rådets direktiv 95/18/EF opstilles en række generelle principper for udstedelse af licens til jernbanevirksomheder. For dels at sikre pålidelighed, dels at beskytte kunderne skal jernbanevirksomhederne til enhver tid opfylde visse krav med hensyn til hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence, ligesom det skal sikres, at de er tilstrækkeligt forsikrede eller har truffet tilsvarende foranstaltninger til dækning af deres erstatningsansvar. En licens udstedt af en medlemsstat anerkendes som gyldig i hele Fællesskabet.

Med Rådets direktiv 95/19/EF tilstræbes det, at tildelingen af infrastrukturkapacitet sker på en tilstrækkelig fleksibel måde, så infrastrukturen bliver anvendt effektivt. Direktivet giver mulighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik – f.eks. samfundsbegrundet transport. De jernbanevirksomheder, der i henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF benytter infrastrukturen, betaler en afgift for dette. Det ledende princip for udformningen af infrastrukturafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

EU-Kommissionen har med udsendelsen af sin hvidbog af 30. juli 1996 med titlen »Strategi til revitalisering af jernbanerne i Fællesskabet« fremhævet, at der er behov for en ny og mere forretningsorienteret jernbanestruktur for at imødekomme borgernes og erhvervslivets transportbehov og for at vinde markedsandele i forhold til andre transportformer.

I hvidbogen peges på nødvendigheden af at etablere en klar ansvarsopdeling mellem stat og jernbaneselskab, der muliggør kommerciel drift og fleksibilitet for jernbaneselskaberne.

Satsning på jernbanen skal således ifølge Kommissionen bygge på strukturændring, markedsorientering, effektivitet og forøgede investeringer i jernbaneinfrastruktur, der kan medvirke til at skabe forbedret driftsøkonomi for operatørselskaberne. En række EU-lande har da også gennem de seneste år investeret betydelige beløb i banemodernisering med henblik på at sikre jernbanetrafikken øgede markedsandele.

Kommissionens hvidbog understreger behovet for, at der skabes fri adgang til medlemslandenes jernbaneinfrastruktur. Derved vil nye jernbaneselskaber få adgang til medlemslandenes jernbanenet, og en større grad af markedsorientering vil blive skabt.

Kommissionen giver i sin hvidbog udtryk for nødvendigheden af et organ, der er uafhængigt af operatørinteresser, til at sikre en ikke-diskriminerende fordeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet blandt operatørerne. Kommissionen finder også, at adskillelsen

mellem operatør og infrastrukturforvalter bør udvides fra at være regnskabsmæssig til at blive organisatorisk, således at infrastruktur selskabet har egen ledelse og økonomi.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget indebærer, at der åbnes for konkurrence vedrørende først udbygning og siden vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur.

Med lovforslaget sikres endvidere en fri og lige behandling af jernbaneoperatører inden for de grænser, der er gældende i EU-retten.

Den effektivisering af jernbanedriften i Danmark, som forventes at blive konsekvensen af adskillelse af drift og infrastruktur, kan bidrage til at reducere transportomkostningerne til gavn for erhvervslivet og borgerne.

5. Statsfinansielle og administrative konsekvenser

I medfør af lovforslaget overføres DSB banes drifts- og anlægsbevillinger samt øvrige relevante bevillinger til den selvstændige statsvirksomhed Banestyrelsen. Oprettelsen af Banestyrelsen har ingen selvstændige statsfinansielle konsekvenser, men påvirker indirekte DSB's økonomi ved en anden momsafløftning. DSB holdes bevillingsmæssigt neutral herfor.

Det stigende udbud af Banestyrelsens opgaver forventes at effektivisere styrelsen og at billiggøre udførelsen af dennes opgaver.

I aftalen om DSB, som regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgik i oktober 1996, blev der afsat en pulje på indtil 300 mill. kr. til finansiering af de ændringer af DSB's struktur, som følger af aftalen. Puljen, som tilvejebringes ved ejendomsalg, skal bl.a. medgå til finansiering af en række initiativer til omstilling og efteruddannelse m.v. for at nedbringe personaletallet. Banestyrelsens andel af denne pulje vil senere blive fastlagt.

Banestyrelsens oprettelse som statsvirksomhed optages på finansloven for 1997. De øvrige bevillingsmæssige konsekvenser heraf vil blive forelagt for Folketingets Finansudvalg primo 1997. Det drejer sig bl.a. om fordelingen af jernbanetekniske anlæg, bygninger og arealer mellem Banestyrelsen og DSB samt overflytningen af relevante dele af DSBs nuværende fællesfunktioner.

Der overføres 6 (seks) årsværk med tilhørende lønsom m.v. fra det samlede DSB til Trafikministeriets departement. Disse årsværk skal medgå til løsning af departementets øgede opgaver i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen – herunder projekt- og økonomiopfølgning, investerings-