

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 5:

»Vil DSB's stationer overgå til Banestyrelsen? Hvis ikke, hvordan vil ministeren sikre reel konkurrence på infrastrukturen, og hvordan vil ministeren sikre overholdelsen af EU's direktiver om adgang til medlemsstaternes jernbanemarkeder og regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører?«

Svar:

De strukturændringer i DSB, som blev aftalt i forbindelse med den politiske aftale af 26. oktober 1996, sigter ikke mindst på at sikre et kommercielt og kundeorienteret DSB.

I udmøntning af aftalen er det valgt at foreslå, at stationerne og godsterminalerne tilhører DSB og ikke Banestyrelsen. På den måde får DSB mulighed for at fortsætte sit arbejde med at gøre stationerne og godsterminalerne til en integreret og brugervenlig del af togproduktet.

Stationerne og godsterminalerne skal være til rådighed for alle de operatører, der i fremtiden ønsker at køre på de danske skinner. Det forudsættes derfor, at:

- 1) Eksisterende stationer har *modtagepligt*, dvs. at stationerne skal stilles til rådighed for andre operatører på lige vilkår med DSB-virksomheder, f.eks. hvad angår plads til billet salg, indretning af lokaler og forplads i overensstemmelse med operatørens rejsekoncept, husleje osv. Der udarbejdes standardvilkår for fremmede operatørers leje af faciliteter.
- 2) Banestyrelsen udøver opmandsfunktion ved eventuelle klager fra operatører over diskrimination.
- 3) Infrastrukturinstallationer i stationer tilhører Banestyrelsen, som skal have uhindret adgang hertil.
- 4) Såfremt der skal anlægges nye stationer, er udgangspunktet, at jernbaneoperatøren finansierer bygninger, hvorimod Banestyrelsen afholder udgifterne til den nødvendige jernbaneinfrastruktur. Sådanne anlægsar-

bejder skal aftales mellem parterne med en rimelig tidsfrist. Modtagepligten påvirkes ikke af operatørens investering.

I øvrigt kan oplyses, at ifølge Rådets direktiv 91/440/EØF, art. 3, er definitionen af jernbaneinfrastruktur, som den blev fastlagt i Kommissionens forordning nr. 2598/70, bilag I, del A, ændret således, at »lokaler og anlæg til opkrævning af befordringsgebyrer« ikke længere er omfattet af definitionen på jernbaneinfrastruktur.

Kravet i Rådets direktiv 91/440/EØF om regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører er allerede opfyldt i den nærværende DSB-struktur.

Den allerede eksisterende adgang til jernbaneinfrastrukturen i følge Rådets direktiv 91/440/EØF sikres dels gennem trafikministerens regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, dels ved Banestyrelsens tildeling af denne til de enkelte operatører.

Spørgsmål 6:

»Vil ministeren i forbindelse med udnyttelsen af de i loven hjemlede bemyndigelser høre erhvervs- og brugerorganisationer samt nationale og internationale jernbaneoperatører, der har interesserer i den danske jernbaneinfrastruktur?«

Svar:

De berørte organisationer og virksomheder bliver hørt i overensstemmelse med gældende praksis.

Spørgsmål 13:

»Vil ministeren drage omsorg for, at Banestyrelsen i sine kommende kommercielle aktiviteter i konkurrence med private virksomheder skal overholde de samme erhvervmæssige love og regler som de private virksomheder, således at situationer som eksempelvis dem med Post Danmarks forhold til lov om vagtvirksomhed undgås?«