

Banetrafik

28.61. Jernbanetrafik

Ved lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed mv. er styringen af det offentliges indkøb af jernbanepassagertrafik omlagt med virkning fra 1. januar 1999. Trafikministeren kan herefter indgå kontrakter med en eller flere jernbanevirksomheder om at levere den ønskede trafik mod betaling, såkaldt "trafik udført som offentlig service".

Trafikministeren kan herved sikre betjening med passagertrafik i et rimeligt omfang, herunder i relation til udstrækning af serviceniveau.

Kontrakten(-erne) er i første omgang indgået med DSB og DSB S-tog a/s efter forhandling, såkaldt "forhandlet trafik".

Fra 1. januar 2003 forudsættes 15 % af passagertrafikken uden for S- togsnettet, der udføres som offentlig service trafik, at blive bragt i udbud.

Fra 1. januar 1999 afholdes statens udgifter til indkøb af offentlig service togtrafik via kontrakter, som trafikministeren indgår med DSB eller andre jernbanevirksomheder.

Med lov om jernbanevirksomhed er der herudover sket en ændring af rammevilkårene for at drive jernbanetrafik. Således kan enhver godkendt jernbanevirksomhed fra 1. januar 1999 drive godstrafik på statens jernbanenet. Fra 1. januar 2000 har der desuden været mulighed for at drive passagertrafik uden kontrakt med staten, dvs. uden tilskud fra staten, såkaldt fri trafik.

Ny selskabsform i DSB fra 1. januar 1999

DSB er pr. 1. januar 1999 etableret som en selvstændig offentlig virksomhed.

Staten har indskudt den af statsvirksomheden DSB hidtil drevne virksomhed med tilhørende aktiver og passiver i DSB. Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB overgået til regnskabsføring efter årsregnskabsloven. Samtidigt har virksomheden fået låneadgang.

Dette indebærer, at DSB's investeringer kan lånefinansieres, og materielanskaffelser mv. vil derfor alene belaste kontraktbetalingerne fra staten til DSB med årets afskrivning og forrentning.

Ved omdannelsen til en selvstændig offentlig virksomhed gælder de normale regler for aktieselskaber. DSB skal således betale selskabsskat og diverse arbejdsgiverafgifter, ligesom der er fastsat et vist udbytte til staten.

Godsdivisionen er placeret som en division under DSB.

DSB S-tog er etableret som et af DSB helejet datterselskab, DSB S-tog a/s.

Lånerammer og bevillingsregler

DSB vil fremover lånefinansiere sine investeringer. Kontraktbetalingen til DSB for udførelsen af offentlig service trafik dækker ud over driftsomkostninger også afskrivning og forrentning af investeringerne, og der opstår således et finansieringsbehov i 2001 på ca. 2 mia. kr. til betaling af bl.a. nye S-tog, Øresundstog og tosystemsgodsløkomotiver. Ud over dette er der etableret en driftskredit på op til 1 mia. kr. til finansiering af kortfristede udsving i likviditeten.

DSB's låneadgang er udformet således, at DSB kan levere den i kontrakterne med trafikministeren forudsatte trafik samt foretage rentable investeringer i øvrigt uden at komme i likviditetsvanskeligheder.

DSB's låneramme fastlægges i en toårig procedure på grundlag af fremlagte likviditetsbudgetter, og DSB's låneoptagelse styres gennem følgende rammer:

1. Investeringer, som ønskes foretaget af DSB eller datterselskaber heraf, og som overstiger en beløbsmæssig grænse på 100 mio. kr., skal forelægges for Folketingets Finansudvalg til godkendelse. Beløbsgrænsen vil fremgå af virksomhedens vedtægter og kan ændres efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg.
2. Rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af trafikministeren og skal fremgå af virksomhedens vedtægter.