

## F. t. finanslov for 2002

2. Rammer for optagelse af lån til driftsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af trafikministeren.
3. Rammer for optagelse af lån til investeringsformål for DSB og datterselskaber heraf fastsættes af trafikministeren efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg.
4. Trafikministeren kan på statens vegne efter godkendelse i Folketingets Finansudvalg garantere for forpligtelser, som DSB og datterselskaber heraf har over for leverandører og långivere i forbindelse med investeringer over den beløbsmæssige grænse, der er angivet i vedtægterne.

Der er ved Akt 90 af 4. december 1998 godkendt en driftskreditramme uden statsgaranti for DSB og datterselskaber heraf på op til 1 mia. kr. Herudover er der ved Akt 161 af 6. april 1999 godkendt, at DSB og datterselskaber heraf kan etablere lån med statsgaranti for maksimalt 9,4 mia. kr. til finansiering af investeringer i 112 nye S-tog, 13 tosystemsgodsløkomotiver, 17 Øresundstogsæt samt klargøringscenter Kastrup. Den samlede projektlåneramme blev forhøjet ved Akt 248 af 11. juni 1999 og ved Akt 113 af 28. november 2000. I alt var der godkendt en statsgaranti på maksimalt 15,0 mia. kr.

Der er desuden ved Akt 248 af 11. juni 1999 godkendt, at DSB kan etablere lån uden statsgaranti for et samlet beløb på 113 mio. mr. til finansiering af udbygning af kombiterminalen i Taulov.

Ved salget af DSB Godt bortfaldt den del af lånerammen, som vedrører indkøb af tosystemsgodsløkomotiver og værkstedsbygninger, hvorfor lånerammen blev nedsat til maksimalt 14,8 mia. kr., jf. Akt F af 4. april 2001.

### Baneafgifter

DSB betaler i lighed med andre jernbaneoperatører baneafgifter for anvendelsen af jernbanenettet. Baneafgifterne opkræves af infrastrukturforvalteren/Banestyrelsen, jf. 28.63.06. Provenuet fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 indførtes en betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt. Fra september 1998 indførtes betaling for benyttelse af Kastrupbanen, og ved bekendtgørelse nr. 997 af 17. december 1998 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane samt senere ændring ved bekendtgørelse nr. 879 af 4. december 1999 og bekendtgørelse 1227 af 18. december 2000 er der indført betaling for benyttelse af det samlede statslige jernbanenet i Danmark.

For kontrakttrafikken bliver udgifterne til baneafgifter modsvaret af en tilsvarende kontraktbetaling. Den fri trafik - herunder godstrafikken - bliver derimod direkte belastet af afgifterne. For godstrafikken vil belastningen dog alene bestå af betalingen for benyttelsen af de faste forbindelser. De resterende baneafgifter tilbageføres til godstrafikken via et miljøtilskud til de virksomheder, der anvender togtransport af gods. Der vil på finansloven for 2004 blive foretaget eventuelle reguleringer i DSB's kontrakttilskud som følge af ændringer i trafikomfanget og de heraf indbetalte baneafgifter i 2002, jf. 28.63.05. Kontrakttilskuddet vil blive reguleret med et beløb, svarende til mer/mindreindbetalingen af baneafgifter i 2002 i forhold til det forudsatte niveau, dog med fratræk af et beløb, svarende til den marginale mer/mindreomkostningsbelastning af jernbanenettet som følge af det ændrede trafikomfang.

### Personaleforhold

Ved omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed har medarbejderne fortsat deres ansættelsesforhold i DSB og bevaret de rettigheder og pligter, der var gældende for dem under ansættelsen i statsvirksomheden DSB.

DSB havde ved udgangen af 2000 6.190 tjenestemænd (inkl. medarbejderne ved DSB Gods og DSB S-tog a/s). For disse tjenestemænd har omdannelsen indebåret, at tjenestemandsløvgivningen fortsat finder anvendelse.

De statstjenestemænd, der ved etableringen af S-tog a/s gjorde tjeneste i DSB S-tog er forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet, men har bevaret deres ansættelsesforhold i DSB. Tjeneste-