

steringerne. Der er i 2002 et investeringsbehov på ca. 2,2 mia. kr. til betaling af bl.a. nye S-tog, Øresundstog og IC4-tog. 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 lånerammer fastlægges af Folketingets Finansudvalg i en toårig procedure på grundlag af fremlagte likviditetsbudgetter, og DSB's låneoptagelse styres gennem følgende rammer, der fremgår af virksomhedens vedtægter:

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 fremgår 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.
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 tosystemslokomotiver, 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. kr. til finansiering af udbygning af kombiterminalen i Taulov.

Ved salget af DSB Gods bortfaldt den del af lånerammen, som vedrører indkøb af tosystemslokomotiver 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. Provenuets fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 997 af 17. december 1998 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane (senest ændret ved bekendtgørelse 1072 af 17. december 2001) 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 i den forhandlede kontrakt, dog med fratræk af et beløb, svarende til den marginale