

Et af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 1 og trafikministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra S og SF

Spørgsmål 1:

Ministeren bedes oplyse, hvilke partier der stod bag aftalen om opdeling af DSB i selskaber, herunder DSB og DSB S-tog.

Svar:

Den politiske aftale om forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S blev den 30. april 1998 indgået mellem den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre), Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrumdemokraterne og Kristeligt Folkeparti. Til orientering vedlægges kopi af aftalen.

Jeg gør i forlængelse af det af Poul Andersen (S) anførte i forbindelse med 1. behandlingen den 10. marts 2004 af lovforslag L 162 opmærksom på, at det er indeholdt i aftalen af 30. april 1998, at forligspartierne er enige om at gennemføre loven i et tæt samarbejde.

Aftalen af 30. april 1998 indeholder derimod ikke, som f.eks. den politiske aftale af 21. november 1997 om lov om jernbanevirksomhed, en forudsætning om, at eventuelle ændringer af den vedtagne lov kræver enighed mellem aftalparterne. Som jeg anførte i forbindelse med 1. behandlingen af lovforslag L 162 er der med fremsættelsen af L 162 derfor ikke tale om aftalebrud.

Aftale mellem Regeringen, Det Konservative Folkeparti, Venstre, Centrumdemokraterne og Kristeligt Folkeparti om forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og DSB S-tog A/S 30. april 1998.

I supplementsaftalen af 24. oktober 1996 til DSB-rammeaftalen 1995-98 fastlagdes det, at DSB inden udgangen af 1998 skulle omdannes til en selvstændig offentlig virksomhed efter Post Danmark-modellen. I supplementsaftalen bestemtes det desuden, at S-togsdivisionen hur-

tigst muligt skulle omdannes til et aktieselskab under DSB, DSB S-tog A/S.

Som opfølgning på det aftalte fremsætter regeringen nu forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S (DSB-loven). Forligspartierne er enige om at gennemføre loven i et tæt samarbejde.

I henhold til lovforslaget omdannes DSB den 1. januar 1999 til en selvstændig offentlig virksomhed, og samtidig etableres DSB S-tog A/S som et helejet datterselskab af DSB. Med lovforslaget skabes der en klar adskillelse mellem DSB som jernbanevirksomhed og staten som indkøber af trafikale ydelser og regulerende myndighed på området. Det øger DSBs mulighed for at handle forretningsorienteret og effektivt og medfører, at DSB og andre fremtidige jernbaneoperatører kommer til at virke på lige vilkår inden for de rammer, som fastlægges i forslag til lov om jernbanevirksomhed mv. (L27 af 26. marts 1998, jernaneloven), som er under behandling i Folketinget.

DSBs vil som sin største aktivitet udføre passagertrafik med jernbane på kontrakt med staten i henhold til reglerne i jernaneloven. DSBs godsstrafik vil som andre godsoperatørers trafik blive drevet uden kontrakt og kontrakttilskud. DSB Gods havde i 1997 et betydelig underskud, men det forudsættes, at godsdivisionen gennem omstruktureringsforanstaltninger, herunder en ledelsesmæssig fokusering på divisionens problemer, bringes i regnskabsmæssig balance efter årsregnskabslovens principper inden udgangen af 2002.

DSB får mulighed for dække underskud og udgifter til omstruktureringsforanstaltninger i perioden 1999-2002 gennem et træk på egne reserver (en hensættelse) inden for en i DSB-lovforslaget forudsat ramme på 1 mia.kr.

Der er enighed om, at træk på hensættelsen til DSB Gods er betinget af, at forligspartierne tiltræder den omstruktureringsplan, som DSBs bestyrelse forventes at træffe beslutning om, og løbende kan tiltræde fremdriften i planen. Trafik-