

Lovforslag nr. L 94. Fremsat den 27. november 1996 af trafikministeren (Jan Trøjborg)

Forslag

til

Lov om Banestyrelsen m.v.

§ 1. Trafikministeren opretter med virkning fra 1. januar 1997 en Banestyrelse under Trafikministeriet med det formål at varetage statens jernbaneinfrastruktur.

§ 2. Banestyrelsen varetager bl.a. følgende opgaver:

- 1) Drift og vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur.
- 2) Udbygning af statens jernbaneinfrastruktur.
- 3) Styling af trafikken på jernbanenetet.
- 4) Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet til de enkelte jernbaneoperatører.
- 5) Opkrævning af afgifter for jernbaneoperatørers benyttelse af jernbaneinfrastrukturen.

§ 3. Trafikministeren kan pålægge Banestyrelsen yderligere opgaver og fastsætte nærmere regler for Banestyrelsens organisation og virksomhed.

§ 4. Trafikministeren bemyndiges til at oprette et koordineringsorgan med deltagelse af repræsentanter for jernbaneoperatørerne og Banestyrelsen. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler for koordineringsorganets sammensætning og opgaver m.v.

§ 5. Trafikministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EU-forordninger og EU-direktiver vedrørende forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen, herunder dels tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af jernbaneinfrastrukturafgifter, dels udstedelse af licenser.

Stk. 2. Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte en afgift for benyttelsen af statens jernbaneinfrastruktur.

§ 6. I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 757 af 6. august 1996, foretages følgende ændringer:

1. I overskriften til § 53 indsættes efter »på«: »Banestyrelsen og«.

2. I § 53 indsættes efter »for«: »Banestyrelsen og«.

§ 7. I lov nr. 206 af 23. maj 1979 om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved DSB foretages følgende ændringer:

1. I lovens titel ændres »DSB« til: »Banestyrelsen«.

2. I lovens tekst ændres »DSB« til: »Banestyrelsen«.

§ 8. I lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v. foretages følgende ændringer:

1. I § 6, stk. 1, ændres »18« til: »19«.

2. I § 6, stk. 2, indsættes efter »Forbrugerrådet,«: »Banestyrelsen,«.

§ 9. I lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik, jf. lovbekendtgørelse nr. 492 af 16. juni 1995, foretages følgende ændring:

1. I § 5, stk. 1, indsættes efter »samarbejde med«: »Banestyrelsen og«.

§ 10. I lov om den lokale og regionale kollektive persontrafik uden for hovedstadsområdet, jf. lovbekendtgørelse nr. 493 af 16. juni 1995, foretages følgende ændring:

1. I § 2, *stk.* 2, indsættes efter »Hovedstadsområdetets Trafikselskab«: », Banestyrelsen«.

§ 11. I lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden m.v., som ændret ved lov nr. 1091 af 21. december 1994 og lov nr. 1074 af 20. december 1995, foretages følgende ændring:

1. I § 3, *stk.* 4, ændres »DSB's« til: »Banestyrelsens«.

§ 12. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Baggrunden for lovforslaget

I november 1994 indgik regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den nugældende aftale om DSB's økonomiske rammer for perioden 1995-1998. I aftalen tilkendes en målsætning om »at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed således, at udbuddet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed modsvarer borgernes og erhvervslivets voksende krav«.

Med henblik på ajourføring af denne aftale har regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti i oktober 1996 indgået en supplerende aftale. I aftalen konstateres det, at »jernbanerne må effektiviseres, hvis banetransport i fremtiden skal være en levedygtig transportform. Effektive jernbaner har en vigtig rolle at spille som en del af en miljømæssig bæredygtig dansk transportstruktur«.

I henhold til aftalen skal der til dette formål gennemføres en adskillelse af DSB's togdrift på den ene side og drift, vedligeholdelse og anlæg af den danske jernbaneinfrastruktur på den anden side. Sigtet er at skabe to økonomisk og organisatorisk adskilte enheder.

DSB's ansvar for infrastrukturens forvaltning, udbygning m.v. overgår til Banestyrelsen. Banestyrelsen forpligtes til at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed for DSB såvel som for andre operatører mod betaling og på ikke-diskriminerende vilkår. Det forhold, at jernbaneinfrastrukturen er til rådighed for flere operatører, kan give en mere effektiv udnyttelse af de store investeringer i jernbaneanlæg og gennem konkurrence skabe større effektivitet hos operatørerne. Et af midlerne til at effektivisere forvaltningen og udbygningen af infrastrukturen er at udbyde opgaverne.

I europæisk sammenhæng er flere nationale jernbaneselskaber blevet opdelt i en infrastruktur- og en operatørdel. Allerede i 1988 gennemførte Sverige som første land en sådan opdeling. Siden er tilsvarende ændringer med noget forskelligt indhold gennemført i en lang række lande herunder Finland, Storbritannien og Tyskland.

I Danmark oprettede DSB i 1993 en infrastrukturvirksomhed, DSB bane. Heri samledes bl.a. de dele af DSB, som varetog vedligeholdelse og udbygning af den faste infrastruktur samt styring af jernbanetrafikken. Dette skete dels for at sikre større klarhed om rollefordelingen i DSB, dels for at skabe fleksible, effektive og selvstændige enheder, der samlede kompetencen på et område. Samtidig blev der gennemført en regnskabsmæssig adskillelse mellem operatør og infrastrukturforvalter.

I 1995 tog man det næste skridt mod en økonomisk adskillelse af infrastruktur- og transportopgaver gennem oprettelsen på finansloven af selvstændige hovedkonti uden overførselsadgang mellem de to dele af DSB.

Nu gennemføres en egentlig økonomisk og organisatorisk adskillelse, idet infrastrukturdelen udskilles fra DSB i en Banestyrelse.

DSB vil fortsat være en jernbaneoperatør. Senest i 1998 etableres DSB som en selvstændig offentlig virksomhed, jf. Post Danmark modellen. Under DSB etableres hurtigst muligt DSB intercity og DSB S-tog som to aktieselskaber med egne bestyrelser. Senest pr. 1. januar 1999 skal driftstilskuddet til DSB fastsættes med udgangspunkt i kontrakter, hvori aftales omfang, kvalitets- og serviceniveau for de trafikale ydelser samt – eventuelt efter udbud – betaling herfor.

2. Lovforslagets indhold

Trafikministeren har ansvaret for den statslige jernbaneinfrastrukturens forvaltning, planlægning og udbygning. Trafikministeren varetager bl.a. ansvaret for planlægning og udbygning gennem investeringsplaner for infrastrukturen, fremsættelse af forslag til love, herunder bidrag til bevillingslove, m.v. Forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen varetages af Banestyrelsen på ministerens vegne.

Banestyrelsen oprettes som statsvirksomhed under ledelse af en direktør og varetager den statslige jernbaneinfrastruktur.

Banestyrelsen skal forvalte statens jernbaneinfrastruktur økonomisk, effektivt og med et serviceni-

veau, der giver en god og tidssvarende betjening af operatørerne og samfundet.

Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur og styring af trafikken på jernbanenet. Banestyrelsen deltager i udbygning af statens jernbaneinfrastruktur med rådgivning af Trafikministeriet, herunder i planlægningsfasen, som bygherre og ved udførelse af de arbejdsopgaver, som vindes efter offentligt udbud.

Banestyrelsen tildeler på grundlag af trafikministerens retningslinier jernbaneoperatørerne infrastrukturkapacitet, d.v.s. retten til at benytte jernbaneinfrastrukturen i forbindelse med udførelse af en specificeret transportydelse. Herudover opkræver Banestyrelsen som infrastrukturforvalter den af trafikministeren fastsatte infrastrukturafgift for brug af jernbanenet.

Som infrastrukturforvalter forestår Banestyrelsen drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt og landanlæggene i forbindelse med den faste forbindelse over Øresund, herunder Kastруп-banen, ligesom den opkræver afgift af operatørerne for benyttelse af anlæggene. Varetagelsen af disse opgaver på Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst-anlæg forventes at ske i et samarbejde mellem Banestyrelsen og infrastrukturforvalteren på den svenske side.

Trafikministeren kan herudover pålægge Banestyrelsen yderligere opgaver.

For at sikre de bedst mulige betingelser for en styrkelse af jernbanetrafikken er der behov for en koordinering mellem operatørerne og Banestyrelsen. Til dette formål opretter Trafikministeren et koordineringsorgan med deltagelse af Banestyrelsen og repræsentanter for operatørerne. Koordineringsorganet skal løse de praktiske problemer i forbindelse med bl.a. køreplanlægning, trafikstyring og -information samt sikre integration af operatørernes ønsker i Banestyrelsens vedligeholdelses- og investeringsplanlægning m.v.

Banestyrelsen etableres ved udskillelse fra DSB af DSB bane (herunder DSB trafikstyring, DSB infrastruktur, DSB rådgivning og Baneforvaltningen) samt relevante dele af de nuværende fællesfunktioner.

Banestyrelsen er underlagt de almindelige bevillingsmæssige regler for statsvirksomheder med de frihedsgrader som fastlægges på bevillingslovene.

For at sikre økonomisk gennemsigtighed og klarhed om rollefordelingen i Banestyrelsen etableres en organisatorisk og økonomisk adskillelse mellem styrelsens væsentligste enheder, således at de dele, der konkurrerer på markedsvilkår, er adskilt fra de dele, som varetager myndighedsopgaver.

I tilknytning til oprettelsen af Banestyrelsen gennemføres en række tiltag, der skal sikre, at den ny Banestyrelse effektiviseres mest muligt. Således iværksættes en række initiativer til omstilling og efteruddannelse m.v. for at nedbringe personaletallet. Der skal også ske stigende anvendelse af offentlige udbud. Nyanlæg udbydes fra styrelsens oprettelse. Banestyrelsens løbende drifts- og vedligeholdelsesarbejder overgår gradvis til udbud, således at alle styrelsens projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder på længere sigt udbydes. Banestyrelsens udførende enheder vil selv have adgang til at byde på udførelsen af de pågældende arbejder.

Banestyrelsen kan, i lighed med hvad der har været tilfældet for DSB bane, udføre arbejder for fremmede. Af hensyn til muligheden for konkurrence på lige fod med udenlandske virksomheder kan Banestyrelsen også få mulighed for at udføre opgaver i udlandet.

3. Forholdet til EU-retten

En større integration af Fællesskabets transportsektor er et vigtigt led i det indre markeds fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital. Jernbanerne udgør en væsentlig del af transportsektoren og skal derfor gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked.

For at gøre jernbanerne konkurrencedygtige i forhold til andre transportformer stræbes der efter en liberalisering af markedet for jernbanetransport.

Det hidtil væsentligste skridt hertil blev taget med vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Direktivet, som er implementeret i Danmark, fastsætter bestemmelser om adskillelse mellem staten og jernbaneselskaberne, om regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører samt om adgangen til jernbanetransportmarkedet for internationale sammen slutninger af jernbanevirksomheder og selskaber, der driver kombineret trafik.

Liberaliseringen kan dog ikke siges at være mere end påbegyndt. Direktivet er fortsat ikke implementeret i alle medlemsstaterne og har således ikke reelt haft nogen større effekt på markedet for jernbanetransport inden for EU-området. En tilpasning af jernbaneselskabernes struktur til mere kommercielt orienteret drift kan dog spores i de fleste lande.

For at sikre ensartede vilkår for udnyttelsen af den adgang til medlemsstaternes jernbanemarkeder, som direktiv 91/440/EØF giver mulighed for, vedtog Rådet i 1995 direktiverne om udstedelse af licenser (95/18/EF) og om fælles regler for infrastrukturkapacitetstildeling og for infrastrukturafgifter (95/19/EF).

F. t. 1. om Banestyrelsen m.v.

I Rådets direktiv 95/18/EF opstilles en række generelle principper for udstedelse af licens til jernbanevirksomheder. For dels at sikre pålidelighed, dels at beskytte kunderne skal jernbanevirksomhederne til enhver tid opfylde visse krav med hensyn til hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence, ligesom det skal sikres, at de er tilstrækkeligt forsikrede eller har truffet tilsvarende foranstaltninger til dækning af deres erstatningsansvar. En licens udstedt af en medlemsstat anerkendes som gyldig i hele Fællesskabet.

Med Rådets direktiv 95/19/EF tilstræbes det, at tildelingen af infrastrukturkapacitet sker på en tilstrækkelig fleksibel måde, så infrastrukturen bliver anvendt effektivt. Direktivet giver mulighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik – f.eks. samfundsbegrundet transport. De jernbanevirksomheder, der i henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF benytter infrastrukturen, betaler en afgift for dette. Det ledende princip for udformningen af infrastrukturafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

EU-Kommissionen har med udsendelsen af sin hvidbog af 30. juli 1996 med titlen »Strategi til revitalisering af jernbanerne i Fællesskabet« fremhævet, at der er behov for en ny og mere forretningsorienteret jernbanestruktur for at imødekomme borgernes og erhvervslivets transportbehov og for at vinde markedsandele i forhold til andre transportformer.

I hvidbogen peges på nødvendigheden af at etablere en klar ansvarsopdeling mellem stat og jernbaneselskab, der muliggør kommerciel drift og fleksibilitet for jernbaneselskaberne.

Satsning på jernbanen skal således ifølge Kommissionen bygge på strukturændring, markedsorientering, effektivitet og forøgede investeringer i jernbaneinfrastruktur, der kan medvirke til at skabe forbedret driftsøkonomi for operatørselskaberne. En række EU-lande har da også gennem de seneste år investeret betydelige beløb i banemodernisering med henblik på at sikre jernbanetrafikken øgede markedsandele.

Kommissionens hvidbog understreger behovet for, at der skabes fri adgang til medlemslandenes jernbaneinfrastruktur. Derved vil nye jernbaneselskaber få adgang til medlemslandenes jernbanenet, og en større grad af markedsorientering vil blive skabt.

Kommissionen giver i sin hvidbog udtryk for nødvendigheden af et organ, der er uafhængigt af operatørinteresser, til at sikre en ikke-diskriminerende fordeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet blandt operatørerne. Kommissionen finder også, at adskillelsen

mellem operatør og infrastrukturforvalter bør udvides fra at være regnskabsmæssig til at blive organisatorisk, således at infrastruktur selskabet har egen ledelse og økonomi.

4. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Lovforslaget indebærer, at der åbnes for konkurrence vedrørende først udbygning og siden vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur.

Med lovforslaget sikres endvidere en fri og lige behandling af jernbaneoperatører inden for de grænser, der er gældende i EU-retten.

Den effektivisering af jernbanedriften i Danmark, som forventes at blive konsekvensen af adskillelse af drift og infrastruktur, kan bidrage til at reducere transportomkostningerne til gavn for erhvervslivet og borgerne.

5. Statsfinansielle og administrative konsekvenser

I medfør af lovforslaget overføres DSB banes drifts- og anlægsbevillinger samt øvrige relevante bevillinger til den selvstændige statsvirksomhed Banestyrelsen. Oprettelsen af Banestyrelsen har ingen selvstændige statsfinansielle konsekvenser, men påvirker indirekte DSB's økonomi ved en anden momsafløftning. DSB holdes bevillingsmæssigt neutral herfor.

Det stigende udbud af Banestyrelsens opgaver forventes at effektivisere styrelsen og at billiggøre udførelsen af dennes opgaver.

I aftalen om DSB, som regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti indgik i oktober 1996, blev der afsat en pulje på indtil 300 mill. kr. til finansiering af de ændringer af DSB's struktur, som følger af aftalen. Puljen, som tilvejebringes ved ejendomsalg, skal bl.a. medgå til finansiering af en række initiativer til omstilling og efteruddannelse m.v. for at nedbringe personaletallet. Banestyrelsens andel af denne pulje vil senere blive fastlagt.

Banestyrelsens oprettelse som statsvirksomhed optages på finansloven for 1997. De øvrige bevillingsmæssige konsekvenser heraf vil blive forelagt for Folketingets Finansudvalg primo 1997. Det drejer sig bl.a. om fordelingen af jernbanetekniske anlæg, bygninger og arealer mellem Banestyrelsen og DSB samt overflytningen af relevante dele af DSBs nuværende fællesfunktioner.

Der overføres 6 (seks) årsværk med tilhørende lønsom m.v. fra det samlede DSB til Trafikministeriets departement. Disse årsværk skal medgå til løsning af departementets øgede opgaver i forbindelse med forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen – herunder projekt- og økonomiopfølgning, investerings-

planlægning, administrativ rekurs vedrørende tilde-
ling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkræv-
ning af infrastrukturafgifter m.m. – fastsættelse af in-
frastrukturafgifter, og gennemførelse af de øvrige
punkter i den politiske aftale af 24. oktober 1996,
herunder bl.a. forhandling af kontrakter med opera-
tørerne og opfølgning af disse, DSB's overgang til
status som en selvstændig offentlig virksomhed og
etablering af aktieselskaberne DSB intercity og DSB
S-tog m.v.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget skønnes ikke at have miljømæssige
konsekvenser.

7. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Stats-
ministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet,
DSB og Privatbanerne. Det er samtidig med frem-
sættelsen sendt til høring hos berørte organisationer,
hvis udtalelser vil blive oversendt til Folketingets
Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtal-
elserne måtte give anledning til.

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Banestyrelsen, der er jernbaneinfrastrukturforval-
ter, oprettes som en statsvirksomhed fra 1. januar
1997 ved udskillelse fra DSB af DSB bane (herunder
DSB trafikstyring, DSB infrastruktur, DSB rådgiv-
ning og Baneforvaltningen) samt relevante dele af de
nuværende fællesfunktioner.

Samtidig med den organisatoriske udskillelse fra
DSB overgår forvaltningen af den statslige jernba-
neinfrastruktur til Banestyrelsen.

Trafikministeren fastsætter afgrænsningen af den
statslige jernbaneinfrastruktur, d.v.s. delingen af det
nuværende DSB's jernbanetekniske anlæg, bygning-
er og arealer m.v. mellem Banestyrelsen og DSB.

Banestyrelsen er som statsvirksomhed undergivet
de til enhver tid gældende regler og anvisninger ved-
rørende statens budget- og bevillingssystem med de
undtagelser, der fremgår af bevillingslovene. De
undtagelser, der i dag gælder for DSB, herunder
DSB bane, søges videreført for såvel Banestyrelsen
som DSB. De vigtigste af disse for Banestyrelsen er:

- a. Trafikministeren bemyndiges til at lade Banesty-
relsen indgå i leasingaftaler på op til 25 mill. kr.
som led i sædvanlige forretningsmæssige disposi-
tioner.
- b. Trafikministeren bemyndiges til på et forretnings-
mæssigt grundlag at lade Banestyrelsen garantere

eller indskyde ansvarlig kapital inden for en sam-
let årlig ramme på 25 mill. kr. i selskaber, der ope-
rerer inden for Banestyrelsens forretningsområde
eller i naturlig forlængelse heraf. Midlerne skaffes
ved omdisponeringer inden for nettobevillingen.
Bemyndigelsen er et forsøg, som løber i den nu-
værende rammeaftaleperiode, dvs. til og med
1998.

- c. Banestyrelsen kan frem til 1. januar 1999 uden
særskilt forelæggelse for Finansudvalget sælge
ejendomme med en nettosalgsindtægt på under
3 mill. kr. og en bruttosalgsindtægt på under
6 mill. kr. uden offentligt udbud. Dette vedrører
restarealer, ledigarealer, lediggjorte driftsarealer,
boliger, pakhuse og driftsbygninger samt tidligere
eksproprierede arealer til ikke-realiserede bane-
formål. Det forudsættes, at salgssummens størrel-
se og handelsvilkårene i øvrigt kan tiltrædes af
Told- og Skattestyrelsen uden bemærkninger.
- d. Banestyrelsen kan uden særskilt forelæggelse for
Finansudvalget iværksætte nye projekter og pro-
jekter finansieret af en rådighedspulje, når total-
udgiften ikke overstiger 30 mill. kr. Ved ændrin-
ger af projekter opført på finansloven er Banesty-
relsen alene omfattet af reglen om særskilt fore-
læggelse for Finansudvalget, når der er tale om
projekter, hvor totaludgiften ændres med 10 pct.
eller mere, dog mindst 10 mill. kr., i forhold til det
på finansloven budgetterede niveau.

Til § 2

Banestyrelsen varetager bl.a. følgende opgaver:
Drift og vedligeholdelse af statens jernbaneinfra-
struktur, udbygning af statens jernbaneinfrastruktur,
styring af trafikken på jernbanenet, tildeling af
jernbaneinfrastrukturkapacitet til de enkelte jernba-
neoperatører og opkrævning af afgifter for jernbane-
operatørers benyttelse af jernbaneinfrastrukturen i
Danmark.

Oplistingen af Banestyrelsens opgaver er ikke
udtømmende. Trafikministeren kan i medfør af § 3
pålægge Banestyrelsen yderligere opgaver.

Med henblik på at effektivisere Banestyrelsens ar-
bejde udbydes en væsentlig del af de opgaver, som
er omfattet af listens to første punkter. Nyanlæg ud-
bydes fra styrelsens oprettelse. De løbende drifts- og
vedligeholdelsesarbejder overgår gradvist til udbud,
således at alle styrelsens projekterings-, anlægs- og
vedligeholdelsesarbejder på længere sigt udbydes.
Banestyrelsens udførende enheder vil selv have ad-
gang til at byde på udførelsen af de pågældende ar-
bejder. Myndighedsudøvelse vil ikke være genstand
for udbud.

For at sidestille Banestyrelsen med dens konkurrenter kan trafikministeren give Banestyrelsen mulighed for også at udføre opgaver i udlandet. Ministeren kan opstille særlige vilkår for sådanne aktiviteter.

Som myndighed er Banestyrelsen infrastrukturforvalter for de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt og landanlæggene i forbindelse med den faste forbindelse over Øresund, herunder Kastrup-banen. Opgaven som infrastrukturforvalter på Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst-anlæg forventes at blive varetaget i et samarbejde med infrastrukturforvalteren på den svenske side.

Som infrastrukturforvalter varetager Banestyrelsen den internationale koordination af tildeling af infrastrukturkapacitet til international jernbanetrafik, ligesom den udarbejder normer for statens jernbaneinfrastruktur.

I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet til operatørselskaberne indgår Banestyrelsen som infrastrukturforvalter aftaler med den enkelte operatør vedrørende samarbejdsrelationerne (f.eks. forhold i forbindelse med arbejder på jernbaneinfrastrukturen, ansvar for skader på denne såvel som det rullende materiel samt konsekvenser af og ansvar for togforsinkelser). Aftalerne skal medvirke til at sikre, at jernbanetrafikken er konkurrencedygtig over for andre transportformer.

Til § 3

Trafikministeren kan pålægge Banestyrelsen yderligere opgaver og fastsætte nærmere regler for Banestyrelsens organisation og virksomhed. Ministeren vil således f.eks. kunne give retningslinier for løsning af styrelsens opgaver.

For at give ministeren det bedst mulige grundlag for dette udarbejder Banestyrelsen årligt forretningsplaner for den kommende femårsperiode, ligesom Banestyrelsen kvartalvis rapporterer vedrørende bl.a. den driftsøkonomiske udvikling, realiseringen af investeringsprogrammer, omfanget af udbud af drifts- og vedligeholdelsesarbejder m.v.

Til § 4

Trafikministeren bemyndiges til at oprette et koordineringsorgan, der kan varetage behovet for koordinering mellem operatørerne og Banestyrelsen. Banestyrelsen har formandskab og sekretariatsfunktion for koordineringsorganet.

Koordineringsorganet skal løse de praktiske problemer i forbindelse med bl.a. køreplanlægning, trafikstyring og information samt sikre integration af

operatørernes ønsker i Banestyrelsens vedligeholdelses- og investeringsplanlægning m.v.

De nærmere bestemmelser om koordineringsorganet fastsættes ved bekendtgørelse.

Til § 5

Trafikministeren kan fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EF-forordninger og EF-direktiver vedrørende forvaltning af jernbaneinfrastrukturen.

Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed samt Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter gennemføres i dansk ret ved bekendtgørelse.

Jernbaneoperatører skal være i besiddelse af en licens for at opnå adgang til at drive jernbanedrift, men den giver ikke i sig selv ret til adgang til jernbaneinfrastrukturen.

Trafikministeren fastsætter regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Disse regler skal både sikre en lige og ikke-diskriminerende fordeling samt en effektiv udnyttelse af infrastrukturen. Ministeren skal i den forbindelse sikre en offentlig trafikbetjening på et rimeligt niveau.

Trafikministeren fastsætter en infrastrukturafgift. Denne afgift er betaling for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur. Provenuet fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til jernbaneinfrastrukturen.

Infrastrukturafgiften skal udformes således, at enhver form for forskelsbehandling mellem jernbaneoperatører og mellem jernbanetransporter af samme art udført på samme måde undgås. Afgiften skal fastsættes således, at den understøtter en bæredygtig transportpolitik, f.eks. ved at indeholde incitamenter til omlægning af trafik fra vej til bane.

Infrastrukturafgifter og prioriteringskriterier ved tildeling af infrastrukturkapacitet vil fremgå af bilag til bekendtgørelsen om implementering af direktiv 95/19/EF.

Til § 6-11

De foreslåede ændringer er en konsekvens af, at Banestyrelsen udskilles fra DSB.

De i § 8 foreslåede ændringer giver Banestyrelsen plads i Jernbanerådet, der har til opgave at rådgive og afgive udtalelse til trafikministeren om spørgsmål af jernbanepolitisk betydning. Trafikministeren beskikker efter indstilling 1 repræsentant for Banestyrelsen.

Til § 12

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Der vil primo 1997 derefter til Folketingets Finansudvalg blive fremsendt et aktstykke om de bevillingsmæssige forhold vedrørende udskillelsen af Banestyrelsen fra DSB.

Skriftlig fremsættelse (27. november 1996)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.
(Lovforslag nr. L 94).

I november 1994 indgik regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti den nugældende aftale om DSB's økonomiske rammer for perioden 1995-98. I aftalen tilkendes en målsætning om »at udvikle DSB til en moderne og effektiv transportvirksomhed således, at udbuddet og kvaliteten af DSB's serviceydelser til stadighed modsvarer borgernes og erhvervslivets voksende krav«.

Med henblik på ajourføring af denne aftale har regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti i oktober 1996 indgået en supplerende aftale. I aftalen konstateres det, at »jernbanerne må effektiviseres, hvis banetransport i fremtiden skal være en levedygtig transportform.- Effektive jernbaner har en vigtig rolle at spille som en del af en miljømæssig bæredygtig dansk transportstruktur«.

Lovforslaget indebærer, at der oprettes en Banestyrelse som en statsvirksomhed under Trafikministeriet med virkning fra den 1. januar 1997.

Banestyrelsen oprettes som en statsvirksomhed under ledelse af en direktør til varetagelse af den statslige jernbaneinfrastruktur. Der gennemføres en adskillelse af DSB's togdrift og drift, vedligehold og anlæg af den danske jernbaneinfrastruktur. Sigtet er at skabe to økonomisk og organisatorisk adskilte virksomheder.

I medfør af lovforslaget bemyndiges trafikministeren til at oprette et koordineringsorgan med deltagelse af repræsentanter for jernbaneoperatørerne og Banestyrelsen.

Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler med henblik på anvendelse eller gennemførelse af EF-forordninger og EF-direktiver vedrørende forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Rådets direktiv 95/18 EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomhed samt Rådets direktiv 95/19 EF af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter gennemføres i dansk ret ved bekendtgørelse.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvilige behandling.