

DSB-Rammeaftale 1995-1998.

Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti har indgået følgende aftale om rammer for DSB 1995-1998.

1. Indledning.

Ved ændringen i 1993 af lov om styrelsen af DSB blev den departementale funktion udskilt fra DSB og overført til Trafikministeriets departement med det formål at styrke den overordnede trafikpolitiske styring og koordination og samtidig danne grundlag for en større frihed til forretningsmæssige dispositioner i DSB.

Omstilling af DSB til en mere forretningsmæssig virksomhed forudsætter, at rammerne for DSB's økonomi fastlægges for de kommende år, således at der kan gennemføres en styrkelse af den kollektive trafik med henblik på at opnå forøgede markedsandele samtidig med, at driftstilskuddet til DSB gradvis reduceres i aftaleperioden.

Der skal satses på 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.

DSB skal gennem en forbedret regularitet og en fortsat kvalitetsudvikling øge antallet af tilfredse kunder. Dette er den væsentligste forudsætning for at opnå såvel vækst i passager- og godsmængden, som en samlet forbedret kapacitetsudnyttelse og økonomi for DSB.

Udviklingen i DSB skal ske i overensstemmelse med Trafikplan 2005, hvorefter der skal satses på jernbanens stærke sider og relative styrke i forhold til andre transportmidler.

Dette gælder især de lange godstransporter og for passagertransport i de tætbefolkede bymæssige områder og over mellemlange afstande f.eks. mellem Øst- og Vestdanmark.

Der skal endvidere satses på et øget samarbejde med andre kollektive trafikvirksomheder ikke mindst på det regionale trafikniveau.

Der er enighed om, at forretningsområderne DSB Busser og DSB Rederi snarest overgår til aktieselskabsform med henblik på gennem fri og lige konkurrence at sikre en høj aktivitet og beskæftigelse.

DSB's varetagelse af samfundsmæssige transportopgaver vil i aftaleperioden med henblik på en fortsat tilpasning til EU's transportpolitik blive nærmere fastlagt i kontrakter mellem trafikministeren og DSB's ledelse. Kontrakterne fastlægger de forpligtelser, DSB pålægges, og det statslige tilskud hertil.

2. EU-forhold.

Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udviklingen af Fællesskabets jernbaner indebærer, at jernbanevirksomhederne skal tilpasse deres aktiviteter til markedets krav og drives efter de principper, som gælder for kommercielle virksomheder. Direktivet stiller således krav om en effektivisering gennem en forretningsorienteret drift, samt om en forvaltningsmæssig adskillelse af regulerings- og operatørrollen.

Direktivet pålægger medlemsstaterne at give internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder, der ikke er etableret i den pågældende stat, adgang til at udføre transittrafik på deres område, ligesom udenlandske jernbanevirksomheder har adgang til at udføre international kombineret godstransport.

Direktivet pålægger ikke en medlemsstat at give en udenlandsk jernbanevirksomhed adgang til at udføre rent nationale transporters, og det forventes ikke, at der i de nærmeste år vil blive vedtaget regler herom i EU.

I forlængelse af Rådets direktiv 91/440/EØF forhandles for tiden yderligere 3 direktivforslag. Et om udstedelse af licens til jernbane-

virksomheder, der udfører den internationale trafik, der er omhandlet i direktiv 91/440.

Et andet direktivforslag om tildeling af infrastrukturkapacitet (skinnekapacitet) og opkrævning af infrastrukturafgifter. Infrastrukturen skal fordeles retfærdigt og ikke-diskriminerende, og infrastrukturafgifter skal fastsættes og opkræves i overensstemmelse med ikke diskriminerende principper.

Det tredje direktivforslag vedrører fastlæggelse af fælles tekniske specifikationer med henblik på opnåelse af interoperabilitet for grænseoverskridende jernbanetrafik på højhastighedsnet. Direktivforslaget skal ses som et yderligere tiltag i forsøget på at skabe et fælles jernbanesystem med mulighed for deraf følgende lavere drifts- og investeringsomkostninger for international trafik.

3. DSB's driftstilskud.

Der fastsættes følgende driftstilskud i aftaleperioden

Mill.kr.	1995	1996	1997	1998
Driftstilskud	1300	1150	1000	900
Kompensation A/S- omdannelser *	690	770	685	800
I alt	1990	1920	1685	1700

* Kompensation for A/S-omdannelser af de 2 DSB-virksomheder til aktieselskaber omfatter alene de nettobidrag til det samlede DSB, som fremgår af FFL 95 om DSB Busser og DSB Rederi for 1995-98. Tallene er eksklusiv moms.

De konkrete kompensationer til DSB ved A/S-omdannelserne vil fremgå af de kommende lovforslag.

DSB forventes i 1994 at få et driftsresultat, der bliver 100 mill.kr. ringere end forudsat på finansloven for 1994. Denne ubalance i DSB's økonomi er opstået over de seneste par år og kan bl.a. tilskrives konjunkturudviklingen, hvortil kommer en nedgang i indtjeningsmulighederne indenfor rederidriften. Ubalancen skal DSB udligne i aftaleperioden.

Parterne er enige om, at driftstilskuddet fra slutningen af aftaleperioden fastsættes med udgangspunkt i kontrakter vedrørende de underskudsgivende dele af DSB baseret på information fra DSB's nye regnskabssystem m.v., som igangsættes pr. 1. januar 1996. Dette system vil kunne give et billede af over- og underskudsgivende enheder i DSB.

Som led i kontraktstyringen af DSB er det hensigten, at man på finansloven flytter de relevante dele af tilskuddet til DSBs trafikdel fra DSB's bevilling til en bevilling under Trafikministeriets departement. Denne bevilling vil danne grundlag for at købe kollektive trafikydelse hos DSB.

Ved udskillelse af virksomhedsdele til aktieselskaber i aftaleperioden justeres driftstilskuddet til DSB, således at de tilbageværende aktiviteter ikke påvirkes af udskillelsen.

Den regnskabsmæssige adskillelse mellem DSB Bane (infrastruktur) og trafikvirksomheden (operatører) gennemføres fuldt ud og danner grundlag for indførelse af en ordning med infrastrukturafgifter, hvorefter transportvirksomheden betaler for benyttelsen af de faste anlæg. Indførelsen af denne afgift skal være neutral for DSB's samlede økonomi i aftaleperioden.

4. DSB's anlægsramme.

På anlægssiden har DSB behov for at kunne disponere ud fra en langsigtet investeringsramme.

Med henblik på at sikre et moderne og velfungerende produktionsapparat opprioriteres investeringsniveauet i DSB.

I overensstemmelse med EUs jernbanedirektiv opdeles DSB's anlægsinvesteringer i henholdsvis infrastruktur (DSB-Bane) og investeringer i DSB's trafikdel m.v.

Fordelingen af rammerne bliver herefter følgende:

Mill.kr.	1995	1996	1997	1998
Trafikdel:	1000	1097	1430	1555
Infrastruktur:	1168	1255	1070	845
Ialt:	2168	2352*	2500	2400

* Beløbet er forøget i forhold til eksisterende aftale om anlægsrammer herunder til opgradering og elektrificering af strækningen Tinglev-Sønderborg samt fremrykning af udbygningen af Frederiksbundsbanen.

Investeringer i trafikdelen m.v..

I rammeaftaleperioden påbegyndes udskiftning af S-togene i København for alvor. En udskiftning, der tilsigter et kvalitetsmæssigt løft og større kapacitet, planlægges gennemført i en takt, der muliggør en totalfornyelse år 2008 svarende til 120 togsæt.

Herudover indgår materielanskaffelser til udnyttelse af de faste forbindelser. Dette gælder en vis supplerende anskaffelse til Storebæltsforbindelsen og anskaffelser til brug for banen til Kastrup Lufthavn og selve Øresundsforbindelsen.

Der sker en videreførelse af vedligeholdelsen af DSB's rullende materiel.

Fordelingen af anlægsrammen til trafikaktiviteterne forventes at blive følgende:

Mill. kr.	1995	1996	1997	1998
-----------	------	------	------	------

S-togsæt	100	140	430	870
Øvr. rullende materiel	300	200	400	250
Vedligehold, MR renovering m.v.	600	757	600	435
I alt:	1000	1097	1430	1555

Investeringer i infrastruktur (DSB-Bane).

Inden for den aftalte investeringsramme for infrastruktur fortsættes vedligeholdelsesindsatsen, således at DSB's tekniske installationer kan bidrage til en bedre regularitet.

Investeringen i miljø og sikkerhed prioriteres. Det gælder bl.a. støjbekæmpelse, ATC og krydsning mellem vej og bane. Den styrkede støjbekæmpelsesindsats rettes mod de områder, hvor støjgenerne er størst. Dette gælder f.eks. banestrækningen gennem Valby og Hvidovre.

DSB vil styrke indsatsen for at forbedre arbejdsmiljøforholdene i rammeaftaleperioden.

Elektrificering af banestrækningen Odense-Padborg afsluttes i løbet af 1996. Herefter fortsættes umiddelbart på strækningen Tinglev-Sønderborg.

DSB færdiggør første etape af dobbeltsporet på strækningen Vojens-Tinglev i Sønderjylland i aftaleperioden. Resten af dobbeltsporet afventer indtil det er fundet nødvendigt for afviklingen af den øgede trafik i forbindelse med åbning af de faste forbindelser over henholdsvis Storebælt og Øresund.

I aftaleperioden påbegyndes endvidere arbejdet med udbygning af stations- og sporkapaciteten på Frederikssundsbanen, der med det nuværende enkeltspor er en af de mest kapacitetsbelastede S-togsstrækninger i hovedstadsregionen. Denne udbygning skal ses i sammenhæng med S-togsudskiftningen.

Der iværksættes snarest et analysearbejde vedrørende opgradering, herunder elektrificering, af DSBs hovedstrækninger i Jylland. Når resultatet heraf foreligger optages der forhandlinger med henblik på at påbegynde en opgradering af hovedstrækninger og en videreførelse af elektrificeringen i henhold til lov nr. 206 af 23. maj 1979.

I aftaleperioden gennemføres også undersøgelser af udbygningsbehov og -muligheder for strækningen København-Ringsted. Når resultatet af disse undersøgelser foreligger, optages der forhandlinger herom.

Endelig afsættes midler til serviceforbedrende tiltag til gavn for DSB's passagerer. Herunder til handicapformål, venterumsfaciliteter, elevatorer og andre kundeorienterede formål.

Fordelingen af anlægsrammen til infrastruktur forventes at blive følgende:

	1995	1996	1997	1998
Vedligehold	340	485	345	260
Miljø- og sikkerhed herunder arbejds- miljø og ATC	300	350	400	300
Elektrificering og opgrade- ring	180	130	50	100
Nye baneanlæg	200	150	155	105
Kundetiltag	148	140	120	80
I alt:	1168	1255	1070	845

5. Særlige forhold.

5.1. DSB's betaling til A/S Storebælt.

I følgegruppen om Storebælt er aftalt følgende vedrørende DSB's betaling for benyttelsen af jernbaneforbindelsen over Storebælt:

Der skal alene være tale om en ændring af DSB's betalinger i 1997 og 1998.

Trafikantafgifter og tilbagebetalingstid for Storebæltsforbindelsens vejdel må ikke blive påvirket.

DSB skal fortsat betale jernbaneforbindelsen over 30 år fra ibrugtagningstidspunktet.

Der bliver derfor kun tale om en ændret tidsprofil i DSB's betalinger.

Medio år 1998 tages betalingsmodellen for DSB op til fornyet drøftelse i lyset af erfaringerne fra de første 2 år.

Der indrømmes DSB et nedslag på i alt 880 mio. kr. (PL niveau 1995) fordelt således:

Mio. kr. i 1995-pris-niveau	1997	1998
Normalvederlag:	1130	1130
Årligt nedslag:	490	390
DSB's betaling:	640	740

5.2. Vedr DSB gods.

I overensstemmelse med Trafik 2005 er parterne enige om, at DSB-Gods markedsandel for øst-vest trafikken og den internationale godstrafik, bør styrkes mest muligt.

Målsætningen om at skabe balance i DSB-Gods økonomi skal først og fremmest sikres ved at fortsætte den betydelige effektivisering- og

rationaliseringsindsats - herunder investeringer - som DSB-Gods allerede har iværksat.

Målsætningen er på grundlag af regnskaberne for 1997 at vurdere i foråret 1998 om DSB-Gods kan omdannes til et aktieselskab, herunder om de økonomiske forudsætninger vil kunne tilvejebringes. Som led heri udarbejder DSB-Gods fra 1996 sideløbende regnskaber og beretning efter årsregnskabsloven.

5.3. Omdannelse af DSB-virksomheder til aktieselskaber.

Trafikministeren fremsætter snarest lovforslag om udskillelse af DSB Rederi og DSB Busser fra statsvirksomheden DSB og omdannelse af disse til aktieselskaber. Parterne er enige om, at den nødvendige lovgivning gennemføres snarest muligt.

I 1998 foretages salg af indtil 25 pct. af aktierne i selskaberne. Der kan tegnes medarbejderaktier, og der skal iøvrigt sikres en betydelig spredning af aktierne.

Vilkårene for salget af aktier i selskaberne forelægges Folketingets finansudvalg til godkendelse.

DSB's kommende bestyrelse tager snarest muligt stilling til, om det vil være hensigtsmæssigt ud fra forretningsmæssige overvejelser at udskille DSB Rejsebureau som A/S.

5.4. Takstfastsættelse.

Ifølge skattereformen stiger benzinafgifterne trinvis frem til slutningen af 1997 med i alt 58 øre, svarende til en stigning i benzinpriserne på omkring 15 procent over perioden. I den situation skal DSB føre en takstpolitik, der i videst mulig omfang styrker den kollektive trafiks konkurrencesituation.

DSB's takster skal stige langsommere end de samlede omkostninger ved konkurrerende transportformer, herunder individuel transport.

5.5. Bestyrelse.

Parterne er enige om snarest at tilvejebringe det lovgivningsmæssige grundlag for etablering af en professionel bestyrelse for DSB.

Ministeren udpeger efter drøftelse med forligsparterne en bestyrelse for DSB.

5.6. Øvrige forhold.

Parterne er enige om, at DSB i 1996 tilføres 300 mill. kr. til dækning af merudgiften til Århus-Kalundborg i 1991-92 på godt 300 mill. kr.

Ved afslutning af hvert finansår udarbejder DSB og Trafikministeriet en status for opfyldelse af aftalens forudsætninger og mål. Statusredegørelsen fremsendes til Folketingets Trafikudvalg.

De enkelte elementer i aftalen kan tages op til nærmere vurdering i aftaleperioden, såfremt en af parterne måtte ønske det.

I 1997 indledes drøftelser om en ny rammeaftale.