



MINISTEREN

Europaudvalget  
Folketinget

Dato 27. marts 2019  
J. nr. 2019 - 834

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Europaudvalget har i brev af 31. januar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (EUU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Søren Søndergård (EL).

**Spørgsmål nr. 152:**

Ministeren bedes oplyse, om Danmark i overensstemmelse med EU retten kan beslutte at fusionere Banedanmark og DSB, således at der igen er tale om en enhed, sådan som det var tilfældet før 1997?

**Svar:**

Det fremgår af governance-direktivet<sup>1</sup>, at medlemsstaterne frit bør kunne vælge forskellige organisationsmodeller, der spænder fra fuld strukturel adskillelse til vertikal integration af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

Udvikling, vedligeholdelse og finansiering af banenettet vil således som udgangspunkt godt kunne ligge hos en jernbanevirksomhed, der samtidigt benytter banenettet. EU-retten stiller dog krav om adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed. Direktiv 2012/34/EU<sup>2</sup> stiller bl.a. krav om adskillelse af regnskaber og krav om uafhængighed i forbindelse med en infrastrukturforvalters væsentligste funktioner.<sup>3</sup> Det betyder for eksempel, at der skal sikres en fair og lige adgang til de banestrækninger, hvor der skal være adgang for andre konkurrerende jernbanevirksomheder. Det følger heraf, at kapacitetstildeling og afgifter skal fastsættes af et organ, der er helt uafhængigt af den samlede fusionerede virksomhed.

En eventuel sammenlægning af DSB og Banedanmark giver også anledning til en række andre styringsmæssige overvejelser, som dog ikke vedrører EU-retten. Organiseringen af Banedanmark og DSB i dag minder på en måde om organiseringen af Deutsche Bahn. I Tyskland er Deutsche Bahn således et holdingselskab der kontrollerer infrastrukturforvalterrollen gennem et datterselskab og samtidig kontrollerer en eller flere jernbanevirksomheder, der driver

<sup>1</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

<sup>2</sup> EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde

<sup>3</sup> Direktiv 2012/34/EU, kapitel 2, afdeling II



jernbanetjenester på infrastrukturforvalterens net. I Danmark er Banedanmark og DSB underlagt kontrol fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement. I Banedanmarks tilfælde som en styrelse, hvor styringen meget entydigt er bundet op på finansloven og offentlig regulering i øvrigt. I DSB's tilfælde som en selvstændig offentlig virksomhed (SOV). Den nuværende organisering er fleksibel. Departementet kan løbende vælge at bruge kontrolmuligheden eller lade være og dermed lade de to enheder fungere som adskilte organisationer.

Hvis Banedanmark og DSB blev datterselskaber af et holdingselskab efter samme model som Deutsche Bahn, ville departementets kontrol med Banedanmark og DSB skulle udøves gennem et holdingselskab, som ejer både Banedanmark og DSB. Forholdet mellem DSB og Banedanmark ville blive et selskabsinternt anliggende. Det samme ville gælde forholdet mellem holdingselskabet og henholdsvis Banedanmark og DSB.

Banedanmark har tidligere været organiseret som en statsvirksomhed med egen bestyrelse. Med Lov nr. 726 af den 25. juni 2010 om ophævelse af lov om Banedanmark og ændring af lov om jernbane, blev Banedanmark omdannet til en styrelse, Banedanmarks bestyrelse blev nedlagt, og Banedanmark blev underlagt ministerens instruktionsbeføjelse. Organisationsændringen skete i forbindelse med, at anlægsopgaver på jernbaneområdet blev samlet i Banedanmark, hvorved Banedanmark fik tillagt en række myndighedsopgaver. Banedanmark skulle ikke længere alene være en produktionsvirksomhed. Parallelt med organisationsændringen blev ansvaret for den samlede rettidighed på jernbanen ligeledes placeret i Banedanmark. Formålet med organisationsændringen var bl.a. at skabe klare og entydige ansvarsforhold.

Styringsmæssigt vurderes det ikke at være en fordel at skulle styre Banedanmark gennem en anden virksomhed. En sådan organisationsændring ville derimod indføre et dobbelt armslængdeprincip, hvor Transport-, Bygnings- og Boligministeriets departement ville skulle styre Banedanmark gennem et holdingselskab. Ministeren ville kunne udpege medlemmerne i holdingselskabets bestyrelse, men det ville være bestyrelsen i holdingselskabet og holdingselskabets direktion, som ville styre Banedanmark. Endvidere ville der også i forholdet mellem holdingselskabet og henholdsvis Banedanmark og DSB skulle være en tilstrækkelig uafhængighed med henblik på at overholde de EU-retlige krav. Modellen rejser også en række spørgsmål om ansvaret for disponeringen over de til Banedanmark på finansloven tildelte bevillinger.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen