

Lovforslag nr. L 27. Fremsat den 26. marts 1998 af trafikministeren (Sonja Mikkelsen)

## Forslag

til

# Lov om jernbanevirksomhed m.v.

### Kapitel 1

#### Formål

§ 1. Denne lovs formål er gennem fastlæggelse af rammerne for jernbanevirksomhed at fremme opfyldelsen af samfundets transportbehov på et bæredygtigt grundlag under hensyn til

- 1) miljø,
- 2) samfundsøkonomi,
- 3) trafikikkerhed,
- 4) fremkommelighed og
- 5) sociale hensyn.

Stk. 2. Ved jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods m.v. på jernbane.

### Kapitel 2

#### Lovens anvendelsesområde

§ 2. Loven gælder for al jernbanevirksomhed, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Loven gælder ikke for jernbanevirksomhed, der udføres på letbaner, som anlægges i medfør af lov om Ørestaden m.v.

Stk. 3. Bestemmelserne i kapitel 4 og 5 gælder alene for jernbanevirksomhed, som udføres på statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Stk. 4. Trafikministeren kan bestemme, at loven i sin helhed skal gælde for al jernbanevirksomhed.

### Kapitel 3

#### Retten til at drive jernbanevirksomhed

§ 3. Ret til at drive jernbanevirksomhed kræ-

ver tilladelse udstedt af Jernbanetilsynet efter denne lov samt sikkerhedscertifikat udstedt i medfør af lov om jernbanesikkerhed m.v.

Stk. 2. Tilladelse udstedt af andre medlemsstater i Den Europæiske Union i medfør af EU-regler gælder i Danmark.

§ 4. Tilladelse til at drive jernbanevirksomhed kan meddeles virksomheder, der

- 1) ønsker at drive personbefordring eller gods-transport på jernbane som virksomhedens hovedaktivitet,
- 2) har økonomisk grundlag for at drive virksomheden forretningsmæssigt forsvarligt,
- 3) ikke er erklæret konkurs,
- 4) ikke har forfalden gæld til det offentlige på 50.000 kr. eller derover,
- 5) ikke er blevet idømt straf for alvorlige lovovertrædelser, herunder for overtrædelser i erhvervsforhold eller på transportområdet,
- 6) ikke er blevet dømt for alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser på det social- og arbejdsretlige område, herunder forpligtelser i henhold til lovgivningen om beskyttelse af arbejdstagere,
- 7) i faglig henseende er kvalificeret til at drive jernbanevirksomhed, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation,
- 8) er i besiddelse af en gyldig ansvarsforsikring, jf. § 17, og
- 9) råder over trækraft.

Stk. 2. Betingelserne i stk. 1, nr. 3, 5 og 6 skal ligeledes være opfyldt af direktørerne og alle bestyrelsesmedlemmerne.

Stk. 3. En tilladelse er gyldig, så længe virksomheden opfylder de i denne lov angivne vilkår. Jernbanetilsynet kan, hvis Tilsynet finder

anledning hertil, bestemme, at der skal foretages en fornyet vurdering af, om vilkårene er opfyldt. En fornyet vurdering skal dog senest finde sted 5 år efter udstedelsen af tilladelsen.

*Stk. 4.* Jernbanetilsynet kan suspendere eller tilbagekalde tilladelsen, hvis virksomheden ikke længere opfylder vilkårene i stk. 1 og 2. Nærmere regler om suspension og tilbagekaldelse fastsættes af trafikministeren.

*Stk. 5.* Trafikministeren kan bestemme, at der kan knyttes særlige vilkår til tilladelser, herunder at tilladelser udstedes for en begrænset periode. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om udstedelse af tilladelser.

*Stk. 6.* Jernbanetilsynet kan opkræve et gebyr i forbindelse med udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomhederne.

**§ 5.** Ikke-erhvervsmæssige jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov, skal opfylde bestemmelserne om sikkerhedsgodkendelse i lov om jernbanesikkerhed m.v. og de krav om forsikringsdækning, som trafikministeren måtte foreskrive i henhold til § 17, stk. 4.

**§ 6.** Trafikministeren sikrer, at jernbanevirksomhederne mod betaling kan få uddannet jernbaneteknisk personale på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

**§ 7.** Trafikministeren fastsætter i et regnskabsreglement nærmere regler for udarbejdelse af interne virksomhedsregnskaber for jernbanevirksomheder, herunder for hvilke forretningsområder, der skal aflægges særskilt regnskab.

*Stk. 2.* Regnskaber, udarbejdet i henhold til et regnskabsreglement, sendes til trafikministeren, men er ikke offentligt tilgængelige.

*Stk. 3.* Trafikministeren opstiller i tilknytning til fastsættelsen af en jernbanevirksomheds regnskabsreglement retningslinier og vilkår for overholdelse af konkurrenceretlige forhold.

#### Kapitel 4

##### *Udførelse af jernbanetrafik som offentlig service*

**§ 8.** Trafikministeren sikrer jernbanetrafikbetjeningen for passagerer i et af ministeren nærmere fastlagt omfang gennem indgåelse af kon-

trakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Trafikministeren sikrer i den forbindelse en passende køreplanskoordinering.

*Stk. 2.* Trafikministeren bemyndiges til at bringe kontrakter om passagertrafik udført som offentlig service i udbud.

*Stk. 3.* Enhver virksomhed, herunder DSB, der måtte have tilladelse til at drive jernbanevirksomhed i henhold til kapitel 3, kan deltage på lige og ikke-diskriminerende vilkår i udbudsforretninger om trafik udført som offentlig service, når den bydende enhed udgør en selvstændig økonomisk enhed. Trafikministeren fastsætter nærmere regler herom.

*Stk. 4.* DSB er efter trafikministerens beslutning forpligtet til at stille rullende materiel til rådighed for trafik udført som offentlig service, der bringes i udbud. Materiellet stilles til rådighed på lejevilkår og for en periode svarende til kontraktens længde. Trafikministeren fastlægger nærmere vilkår for DSBs forpligtelse.

*Stk. 5.* Trafikministeren kan pålægge DSB at udføre trafik som offentlig service mod betaling.

*Stk. 6.* For trafik udført som offentlig service fastsættes regler om takster, befordringspligt, billetteringssystemer og køreplanskoordinering m.v. i kontrakterne.

*Stk. 7.* Træffes der i medfør af § 2, stk. 4 bestemmelse om, at kapitel 4 skal gælde for den trafik, der ved lovens ikrafttræden varetages af privatbanerne i medfør af koncession, kan trafikministeren aftale med anden offentlig myndighed, at denne varetager trafikministerens forpligtelse i medfør af stk. 1 og 2 for denne trafik. Trafikministeren kan endvidere bestemme, at privatbanerne pålægges forpligtelser svarende til dem, der er pålagt DSB i medfør af stk. 4 og 5.

#### Kapitel 5

##### *Adgangen til jernbaneinfrastrukturen og betaling herfor*

**§ 9.** Infrastrukturkapacitet tildeles af det pågældende baneafsnits infrastrukturforvalter.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren kan efter trafikministerens nærmere bestemmelse reservere infrastrukturkapacitet til særlige formål, herunder til internationale godstogskorridorer.

*Stk. 3.* I de tilfælde, hvor der foreligger modstridende ønsker om jernbaneinfrastrukturkapacitet på et baneafsnit, fordeler infrastrukturfor-

valteren kapaciteten efter nærmere regler fastsat af trafikministeren. Fortrinsret gives inden for nærmere fastsatte rammer til offentlig service trafik og derefter til godstrafik i internationale godstogskorridorer, jf. stk. 2. Resterende kapacitet fordeles til ansøgende jernbanevirksomheder således, at der tages hensyn til virksomhedernes hidtidige kapacitetsrettigheder, at der inden for nærmere fastsatte rammer stilles kapacitet til rådighed for jernbanevirksomheder, som for første gang ansøger om rettigheder til baneafsnittet, og at infrastrukturen i øvrigt udnyttes på den samfundsmæssigt mest hensigtsmæssige måde.

*Stk. 4.* Tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet medfører ikke eneret til benyttelse af et givet jernbaneafsnit, men trafikministeren kan meddele en jernbanevirksomhed eneret til afsætning og optagning af passagerer på udvalgte stationer og på udvalgte tidspunkter.

*Stk. 5.* I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår jernbanevirksomheden aftale med infrastrukturforvalteren om samarbejdsrelationer, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

*Stk. 6.* Trafikministeren bekendtgør årligt hvilke strækninger, der vil være åbne for færdsel, og på hvilke betingelser det vil være tilfældet, herunder vedrørende maksimalt akseltryk, maksimalhastighed, m.v.

§ 10. Stationer og jernbanevirksomhedsejede kombiterminaler eller dele heraf, skal kunne benyttes af jernbanevirksomheder, der befærder det baneafsnit, hvor faciliteterne er beliggende, på lige og ikke-diskriminerende vilkår og mod betaling. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler herfor.

§ 11. Trafikministeren fastsætter baneafgifter som jernbanevirksomhedernes betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, miljø- og regionaltilskud til godstransport på jernbane samt regler for opkrævning af baneafgifter og udbetaling af tilskud.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder mod særskilt betaling kan købe særlige ydelser af infrastrukturforvalteren.

## Kapitel 6

### Forretningsbetingelser og takster

§ 12. Jernbanevirksomhederne udarbejder forretningsbetingelser, hvori angives virksomhedens regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v., og anmelder disse til Banestyrelsen.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan udstede nærmere regler for udformningen af jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser og i den forbindelse gøre retten til at drive jernbanevirksomhed betinget af opfyldelse af disse.

*Stk. 3.* En jernbanevirksomheds forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

*Stk. 4.* Jernbanevirksomhederne kan inden for rammer fastsat af trafikministeren frit fastsætte takster for befordring af passagerer. Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i hovedstadsområdet, er dog underlagt Hovedstadsrådets Trafikskabs takstkompetence for disse befordringsydelser, jf. lov om hovedstadsrådets kollektive persontrafik.

*Stk. 5.* Jernbanevirksomheder har pligt til at sælge personbefordringsydelser for andre jernbanevirksomheder mod betaling fra disse.

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at jernbanevirksomheder, der driver passagertrafik, skal bidrage til et centralt system for kundeoplysning med informationer om egen togdrift og takster m.v. Trafikministeren fastsætter i givet fald nærmere regler for administrationen af dette system.

## Kapitel 7

### Forsikringspligt, erstatning og farligt gods

§ 13. Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på passagerer, for hvem der ikke på grund af tjenesteforhold til jernbanevirksomheden eller infrastrukturforvalteren gælder særlige erstatningsregler, hvis skaden er en følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dens ind- eller udstigning.

*Stk. 2.* Jernbanevirksomheden skal endvidere erstatte skader på og tab af genstande, som passagereren medfører som håndbagage, hvis ska-

den er følge af en begivenhed i forbindelse med jernbanebefordring under passagerens ophold i tog eller under dennes ind- eller udstigning.

*Stk. 3.* Erstatning i medfør af stk. 2 kan ikke overstige 10.000 kr. for hver passager. Erstatningsbeløbet reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 100 delelige kronebeløb. Trafikministeren bekendtgør hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

**§ 14.** Erstatningen for personskade eller tab af forsørger kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde forsætligt har medvirket til skaden. Erstatningen kan endvidere nedsættes og i særlige tilfælde bortfalde, hvis skadelidte eller afdøde ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

*Stk. 2.* Erstatningen for tingskade kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsætligt eller uagtsomt har medvirket til skaden.

**§ 15.** Jernbanevirksomheden skal erstatte skader på ejendom eller personer, der ikke befordres med jernbanevirksomheden, og som foranlediges ved påkørsel af andet end løsgående dyr. Ved sådanne skader finder bestemmelserne i § 14, stk. 1 og 2, og § 16 tilsvarende anvendelse.

**§ 16.** Jernbanevirksomheden kan gøre regres mod infrastrukturforvalteren i det omfang, skaden er forvoldt ved fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

**§ 17.** Krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en ansvarsforsikring.

*Stk. 2.* Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsørger på op til 150 mill. kr. og tingskade på op til 100 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

*Stk. 3.* De i stk. 2 nævnte beløb reguleres hvert år pr. 1. januar med 2 pct. tillagt tilpasningsprocenten for det gældende finansår, jf. lov om en satsreguleringsprocent. De herefter fremkomne beløb afrundes til nærmeste med 1 million delelige kronebeløb. Trafikministeren bekendtgør

hvert år, hvilke reguleringer der skal finde sted.

*Stk. 4.* Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om jernbanevirksomhedernes forsikringsdækning.

*Stk. 5.* Bestemmelserne i nærværende kapitel finder tilsvarende anvendelse på skader, som forårsages af infrastrukturforvalternes jernbanekøretøjer.

*Stk. 6.* Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i Fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane (CIM). For stykgods gælder dog den i Konvention om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej (CMR) fastsatte maksimale erstatning.

**§ 18.** Trafikministeren kan fastsætte regler om transport af farligt gods, herunder om afsenders erstatningsansvar over for jernbanevirksomheden, såfremt der ved indlevering af gods afgives urigtig, unøjagtig eller ufuldstændig betegnelse eller der sker overtrædelse af gældende sikkerhedsforskrifter.

## Kapitel 8

### *Færdsel og ophold på jernbanevirksomhedernes område*

**§ 19.** Uden den pågældende jernbanevirksomheds eller infrastrukturforvalters tilladelse må ingen

- 1) færdes eller lade dyr færdes på de dele af jernbaneområdet, som ikke er åbne for offentligheden, eller
- 2) tage ophold i erhvervsøjemed, optage film eller fotograferer i erhvervsøjemed eller til undervisningsbrug, foretage indsamlinger, omdele tryksager eller lignende på jernbaneområdet.

**§ 20.** Det er forbudt at hindre den automatiske dørlukning i tog. Når tog eller togdel er i bevægelse, er det endvidere forbudt at stige på eller af vognene eller at hjælpe andre dertil eller at åbne vognenes døre.

*Stk. 2.* Ind- og udstigning skal ske på den dertil bestemte side af toget og på de dertil bestemte eller anviste steder på stationer og færges.

*Stk. 3.* Der må ikke udkastes affald eller andre genstande fra tog.

*Stk. 4.* Nødbremsen i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger.



§ 21. Enhver, der søger adgang til eller opholder sig på en jernbanevirksomheds område, skal rette sig efter de forskrifter til opretholdelse af orden og sikkerhed, der meddeles af jernbanevirksomhedens personale, eller som af jernbanevirksomheden er bekendtgjort ved opslag på jernbanevirksomhedens område eller på anden hensigtsmæssig måde.

Stk. 2. Enhver, der overtræder bestemmelserne i §§ 19, 20 og 21, stk. 1, kan af jernbanevirksomhedens personale udvises, om fornødent udsættes, fra jernbanevirksomhedens område.

Stk. 3. Politiet skal efter anmodning bistå jernbanevirksomhederne i håndhævelsen af jernbanevirksomhedernes ordens- og sikkerhedsbestemmelser.

## Kapitel 9

### *Straffebestemmelser, kontrolafgift m.v.*

§ 22. Med bøde straffes den, der

- 1) driver jernbanevirksomhed uden tilladelse i medfør af § 3,
- 2) overtræder §§ 19, 20 eller 21, stk. 1,
- 3) forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller kort, eller
- 4) tilsidesætter vilkår for tilladelser efter § 19.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

§ 23. Trafikministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billet og kort). Beløbene tillægges udpantningsret.

Stk. 2. Ubetalt kontrolafgift og ekspeditionsgebyr efter stk. 1, kan med tillæg af renter og omkostninger inddrives af Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning (Hypotekbanken). Hypotekbanken kan inddrive skyldige beløb ved indeholdelse i løn m.v. hos den pågældende efter reglerne om inddrivelse af personlige skatter i kildeskatteloven. Hypotekbanken kan endvidere inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden i forbindelse med lønindeholdelsen.

Stk. 4. Hypotekbanken kan indhente de oplysninger hos skattemyndighederne og andre of-

fentlige myndigheder, som er nødvendige for at varetage inddrivelsen af de i stk. 1 nævnte beløb, herunder oplysninger om indkomst- og formueforhold.

Stk. 5. Hypotekbankens afgørelser efter stk. 1-3 kan indbringes for finansministeren.

Stk. 6. Fogedretten træffer efter begæring afgørelse om indsigelser, som skyldneren fremsætter over for Hypotekbanken om kravets berettigelse, berettigelsen af et meddelt pålæg om lønindeholdelse og om berettigelsen af en gennemført modregning i overskydende skat. Begæringen fremsættes over for Hypotekbanken, som indbringer indsigelsen for fogedretten. Afgørelsen træffes efter reglerne i retsplejelovens §§ 499-503.

Stk. 7. Afgørelse efter stk. 6 træffes af fogedretten i den retskreds, hvor skyldnerens bopæl er beliggende.

Stk. 8. Fristen for begæring om indbringelse af indsigelser efter stk. 6 er 4 uger, fra skyldneren har modtaget meddelelse om lønindeholdelse eller modregning.

Stk. 9. Overskrides den i stk. 8 nævnte frist, afviser fogedretten sagen. Fogedretten kan dog undtagelsesvis indtil 1 år efter meddelelsen om lønindeholdelse eller modregning tillade, at en indsigelse behandles. Begæring herom skal i så fald indleveres til fogedretten inden 4 uger efter tilladelsens meddelelse. Fogedrettens afgørelse om indsigelser kan kæres til landsretten efter reglerne i retsplejelovens kapitel 53.

Stk. 10. Jernbanevirksomheden kan fastsætte regler om pligt for passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billet og kort), til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

## Kapitel 10

### *Klageadgang, Jernbaneklagenævnet m.v.*

§ 24. Klager over afgørelser i medfør af §§ 4 og 8-11 samt klager over afslag på ansøgning om adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale i medfør af § 6, kan indgives til Jernbaneklagenævnet.

Stk. 2. Nævnet består af 4 medlemmer, der beskikkes af trafikministeren. Formanden skal opfylde de almindelige betingelser for at kunne blive dommer. De 3 andre medlemmer skal repræsentere henholdsvis jernbaneteknisk, samfundsøkonomisk og konkurrenceretlig ekspertise. Der

beskikkes suppleanter for formanden og de øvrige medlemmer.

*Stk. 3.* Afgørelser i Jernbaneklagenævnet træffes ved stemmeflerhed. Ved stemmelighed er formandens stemme udslagsgivende.

*Stk. 4.* I sager, der vedrører priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i medfør af §§ 6, 8, stk. 3 og 4, og § 10, indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

*Stk. 5.* Afgørelser, i medfør af § 24, stk. 4, kan indbringes for Konkurrenceankenævnet, jf. lov nr. 384 af 10. juni 1997 (konkurrenceloven.) Nævnets øvrige afgørelser kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

*Stk. 6.* Trafikministeren kan bestemme, at andre klager end de i stk. 1 nævnte kan indbringes for Jernbaneklagenævnet.

*Stk. 7.* Trafikministeren fastsætter nærmere regler for gebyr for indgivelse af klage.

## Kapitel 11

### *Internationale konventioner*

§ 25. Trafikministeren kan indgå konventioner med andre stater om befordring af personer, bagage og gods med jernbane. Bestemmelserne i sådanne konventioner gælder her i landet efter bekendtgørelse i Lovtidende.

§ 26. Trafikministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om jernbanevirksomheder, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på jernbaneområdet.

## Kapitel 12

### *Jernbanehjemmeværn m.v.*

§ 27. Trafikministeren kan efter forhandling med forsvarsministeren træffe beslutning om oprettelse af virksomhedshjemmeværn (jernbanehjemmeværn) samt fastsætte regler om, at virksomheder med tilknytning til jernbane og jernbanedrift mod økonomisk kompensation skal give ansatte frihed til at deltage i virksomhedshjemmeværnet.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler om virksomhedshjemmeværnets adgang til og brug af jernbanearealer, herunder jernbanetekniske anlæg samt stationsbygninger

etc. til øvelsesformål m.v. samt om, at virksomhederne mod økonomisk kompensation skal stille materiel samt lokaler til rådighed for virksomhedshjemmeværnet.

§ 28. Jernbanevirksomhederne forpligtes til under ekstraordinære forhold og mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter trafikministerens bestemmelser.

## Kapitel 13

### *Jernbanerådet*

§ 29. Jernbanerådet, der består af op til 20 medlemmer, har til opgave at rådgive og afgive udtalelse til trafikministeren om spørgsmål af jernbanepolitisk betydning.

*Stk. 2.* Rådets formand beskikkes af trafikministeren. 8 medlemmer vælges af Folketinget blandt dettes medlemmer. Ministeren beskikker efter indstilling 2 repræsentanter for Statsansattes Kartel samt 1 repræsentant for henholdsvis Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Forbrugerrådet og Banestyrelsen. Ministeren beskikker endvidere op til 3 repræsentanter for jernbanevirksomheder. Derudover beskikker ministeren 3 medlemmer, der repræsenterer industri, handel og landbrug.

*Stk. 3.* Samtlige valg og beskikkelser gælder for 5 år ad gangen. Genvalg og -beskikkelse kan finde sted. De af Folketinget valgte medlemmer afgår, såfremt de udtræder af Folketinget.

*Stk. 4.* Trafikministeren fastsætter rådets forretningsorden.

## Kapitel 14

### *Lovens ikrafttræden, ophævelse og ændring af andre love, overgangsbestemmelser m.v.*

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

*Stk. 2.* Lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 757 af 6. august 1996, ophæves.

*Stk. 3.* Lov nr. 117 af 11. marts 1921 om erstatningsansvar for skade ved jernbanedrift ophæves.

*Stk. 4.* I lov nr. 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB m.v. ophæves § 6.

*Stk. 5.* Bekendtgørelser, der er udstedt i medfør af de love, der er nævnt i stk. 2-3, forbliver i kraft, indtil de afløses eller ophæves af bestem-

melse fastsat i medfør af denne lov, dog ikke bekendtgørelse nr. 1262 af 20. december 1996 om politibestemmelser m.v. for Banestyrelsen, der ophæves.

§ 31. Kontrakter, aftaler, o.lign., der er gældende for de enkelte jernbanevirksomheder på datoen for lovens ikrafttræden, forbliver i kraft indtil udgangen af 1998, til hvilket tidspunkt jernbanevirksomhederne skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme alle lovens krav. Trafikministeren kan forlænge denne overgangsperiode med op til to år, hvis forholdene taler derfor.

§ 32. Indtil 31. december 1998 kan infrastrukturforvalteren for statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen alene tildele infrastrukturkapacitet til

- 1) trafik, som udføres af eller efter aftale med DSB,
- 2) godstrafik udført af andre jernbanevirksomheder på strækninger, der ikke trafikeres af DSB,
- 3) international kombineret godstrafik, der udføres i overensstemmelse med gældende EU-ret,
- 4) trafik udført af internationale jernbanesammenslutninger mellem de EU-medlemsstater, hvori de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, udført i overensstemmelse med gældende EU-ret samt
- 5) grænseoverskridende godstrafik udført på særlige af trafikministeren godkendte, internationale godstogskorridorer.

Stk. 2. For perioden fra 1. januar 1999 til 31. december 1999 kan infrastrukturforvalteren for statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen alene tildele infrastrukturkapacitet til

- 1) de i stk. 1 nævnte trafikformer samt
- 2) anden godstrafik.

§ 33. Indtil 31. december 1998 skal DSB befordre personer og bagage samt gods, når

- 1) passageren, henholdsvis afsenderen, efterkommer lovens, forretningsbetingelsernes og tariffernes bestemmelser,

2) befordringen er mulig med de befordringsmidler, der normalt er tilstrækkelige til dækning af trafikens behov, og

3) befordringen ikke hindres af forhold, som DSB hverken kan afværge eller afhjælpe.

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

1. I § 4 ændres »DSB, privatbanerne og letbanerne« til: »jernbanevirksomheder og de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber«.

2. I § 5, stk. 1, ændres »DSB og med inddragelse af letbanerne« til: »jernbanevirksomhederne og med inddragelse af de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber«.

3. I § 5, stk. 2, ændres »af DSB med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, og af privatbanerne samt letbanerne« til: »og af jernbanevirksomheder med tog, der alene betjener hovedstadsområdet, samt af de i stk. 1 nævnte letbaneselskaber med tog«.

4. I § 7, stk. 1, ændres »DSB og de berørte privatbaner samt letbanerne« til: »jernbanevirksomhederne og de i medfør af lov om Ørestaden mv. dannede letbaneselskaber«.

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

1. I § 2, stk. 2, ændres »DSB, de inden for amtskommunen værende privatbaner« til: »de jernbanevirksomheder, der driver trafik i amtskommunen,«.

2. § 2, stk. 3, affattes således:

»Stk. 3. Planen skal angive linieføring og kørselsomfang for den trafik, der udføres: 1) som almindelig rutekørsel, jf. § 2, stk. 2, i lov om buskørsel, og som forløber inden for højst to amtskommuner eller en amtskommune og hovedstadsrådet, 2) med tog, der alene løber inden for én amtskommune, samt 3) med tog, der alene forløber inden for 2 amtskommuner, når der

foreligger konkret aftale mellem jernbanevirksomheden og de pågældende amtsråd«.

3. I § 6, stk. 1, ændres »DSB og privatbanerne« til: »jernbanevirksomhederne«.

4. I § 7, stk. 4, ændres »DSB-tog« til: »tog«.

§ 36. I lov om buskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 1270 af 16. december 1996, foretages følgende ændring:

1. I § 7 ændres »DSB og de i området værende privatbaner« til: »jernbanevirksomhederne i området«.

## Bemærkninger til lovforslaget

### Almindelige bemærkninger

#### 1. Baggrunden for lovforslaget

Lovforslaget er en genfremsættelse af L 108, som blev fremsat den 27. november 1997 af trafikministeren. Der er foretaget to ændringer: Med § 9, stk. 6 forpligtes trafikministeren af hensyn til jernbanevirksomhedernes planægning til årligt at bekendtgøre hvilke strækninger, der er åbne for trafik, og på hvilke vilkår. Som § 23, stk. 2 er indsat en bestemmelse om, at ubetalte kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer ligesom tilfældet i dag er for DSB, kan inddrives af Hypotekbanken ved indeholdelse i løn og ved modregning i overskydende skat. Herudover er foretaget visse mindre væsentlige ændringer.

Jernbanerne i de industrialiserede lande og jernbanen i Danmark befinder sig i en periode af afgørende betydning for banernes fremtid. Der er overalt et voksende behov for et transportsystem, der hurtigt og med lave miljøomkostninger kan transportere gods og passagerer. Jernbanen burde kunne yde væsentlige bidrag til at opfylde dette behov. Alligevel tiltrækkes kunderne i stadig stigende omfang af fly, busser, person- og lastbiler, der i mange tilfælde belaster miljøet langt mere end tog.

I henhold til regeringens overordnede transportpolitiske strategioplæg »Trafik 2005« fra 1993 er det målsætningen at øge jernbanens markedsandel på både person- og godstransportområdet. Jernbanetransport indebærer fordele både med hensyn til miljømæssig bæredygtighed og trafikikkerhed. Jernbanen er samtidig et afgørende led i det kollektive trafiksystem, som er forudsætningen for mange unges, ældres og handicappedes mobilitet. Målsætningen er derfor et integreret led i regeringens bestræbelser på at sikre rammerne for en bæredygtig økonomisk vækst.

Der er imidlertid tale om et særdeles ambitiøst mål, fordi det kun kan opfyldes, hvis jernbanen på én gang tiltrækker kunder, som i dag benytter bil og fly, og tiltrækker helt nye kunder i takt med den forventede fremtidige vækst i transportbehovet.

Selv om den samlede persontransport over land er steget med 66 pct. siden 1980, er de danske jernbaners

passagerbefordring kun vokset med ca. 9 pct. i samme periode. Resultatet er, at jernbanens markedsandel er faldet fra ca. 9 pct. til ca. 6 pct. siden 1980. Jernbanen har ikke kunnet følge med samfundets stigende transportbehov. Personbilen er i stadig stigende omfang blevet borgernes foretrukne transportmiddel – på de længere strækninger understøttet af motorvejsudbygninger og fremkomsten af hurtigfærger.

Jernbanen er også blevet svækket på godstransportområdet, men her er udviklingen mindre dramatisk med et fald i markedsandelen inden for landtransport med 1½ procentpoint fra 16 ½ pct. i 1980 til i dag knap 15 pct.

Der er med disse udviklingstendenser næppe tvivl om, at opfyldelsen af målsætningen stiller krav til en fundamental ændring af vilkårene for jernbanevirksomhed.

Først og fremmest må jernbanen blive mere attraktiv for kunderne. Det fordrer en fornyelse af jernbanens produktionsanlæg - skinnenet og materiel - og en klarere fokusering på jernbanens stærke sider, især transport af gods over lange afstande, hurtig befordring af personer over mellemlange afstande og befordring af mange passagerer i og omkring de større byer.

Banennettets kapacitet er i almindelighed tilstrækkelig til at klare en vækst i trafikken, men nettets hovedstruktur er fastlagt i midten af forrige århundrede. Der er flaskehalse, som begrænser udnyttelsen af det samlede system, og forholdsvis snævre grænser for at reducere rejsetiderne. Materielstandarden er god, men den har en begrænset maksimalhastighed i forhold til standarden i sammenlignelige lande, og sidebanemateriellets standard vanskeliggør konkurrencesituationen i forhold til privatbilen.

For at gøre banen mere kundevenlig må der arbejdes på at reducere rejsetider, forbedre køreplaner, regularitet og komfort og sikre direkte forbindelser.

Regeringen og Folketinget har på denne baggrund truffet en række beslutninger for at sikre den nødvendige fornyelse på både infrastruktur- og materiel siden.

Planerne for investeringer i banennettet vil i løbet af

Figur 1. Det danske banenet.



Note: Det danske jernbanenet har en i international sammenhæng relativt omfattende udstrækning målt i forhold til landets størrelse med heraf følgende stor generel kapacitet. Kortet viser Banestyrelsens, de faste forbindelsers, privatbanernes strækninger samt de strækninger, der er under anlæg af Ørestadsselskabet.



en årrække kunne styrke og forbedre kapaciteten, styrke regulariteten og nedbringe rejsetider på nettet. Med vedtagelsen af en anlægslov om udbygningen med dobbeltspor på strækningen Ballerup-Frederiksund og projekteringslove om en opgradering af

strækningerne København-Ringsted og Eriknuer-Skanderborg er der allerede taget betydelige skridt til at bygge videre på den kvalitetsforbedring af nettet, som de faste forbindelse over Storebælt og Øresund medfører.



1996 argumenteret for ændringer i den retning. Som helhed har resultaterne dog været begrænsede.

Fra dansk side har man støttet EU-kommissionens bestræbelser, og man er også på visse punkter gået videre end krævet i de allerede vedtagne EU-direktiver. Overordnet betragtet må man imidlertid sige, at netop jernbanelområdet i Danmark ligesom i de fleste øvrige europæiske lande skiller sig ud fra andre dele af transportområdet ved en meget begrænset åbenhed og få valgmuligheder for kunderne. En enkelt meget dominerende virksomhed - DSB - har vidtstrakt eneret på trafikken, og rammerne for DSBs virksomhed er uklare, fordi der ikke sker en udtrykkelig sondring mellem de forretningsmæssige og de bredere transportpolitiske krav til virksomheden.

I den politiske aftale om DSB af 24. oktober 1996 blev der lagt op til en ændring af disse forhold. I aftalen henvises til udenlandske erfaringer med effektiviseringen af de nationale jernbaneselskaber, og det bemærkes, at »et middel til at effektivisere operatørsiden og opnå en større kundefokusering har været at skabe konkurrence på skinnerne ved at give flere operatører adgang til jernbanenet«. Det anføres, at »parterne er enige om at ændre strukturen i DSB i en mere markedsorienteret retning i overensstemmelse med de beskrevne initiativer i andre lande og i overensstemmelse med overvejelserne i EU-Kommissionens Hvidbog »En strategi for et effektivt moderne jernbanesystem« af 30. juli 1996. Strukturændringerne indebærer øget konkurrence på såvel operatør- som infrastrukturensiden og effektivisering af DSB«.

Et første skridt mod en åbning af nettet blev taget med udskillelse af DSBs infrastruktur i en af DSB uafhængig statsvirksomhed, Banestyrelsen, med virkning fra 1. januar 1997 (lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v.). Med udskillelsen af infrastrukturen blev der i princippet mulighed for på en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende måde at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed for alle jernbanevirksomheder.

Som supplement til den åbning for international trafik, som allerede var sket i overensstemmelse med EUs bestemmelser herom, åbnedes i foråret 1997 yderligere for godstrafik på de af statens jernbanestrækninger, som ikke på det seneste har været betjent af DSB.

Med forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. lægger regeringen op til en videre opfølgning på aftalen med en række vidtgående skridt:

- *Godstrafikken* forudsættes i fremtiden drevet på fuldt kommercielle vilkår. Med virkning fra 1. ja-

nuar 1999 åbnes der for, at ikke blot DSB, men også alle andre godkendte jernbanevirksomheder kan bruge statens jernbanenet til enhver form for godstransport. Samtidig indføres miljø- og regionaltilskud, som ydes ikke-diskriminerende til alle godsoperatører. DSB Gods, der i øjeblikket giver underskud efter årsregnskabslovens principper (når forrentning og afskrivning af aktiver medtages i regnskabet), ydes omstrukturings- og investeringstilskud, der nedbringes over en periode. Tidsplanen for nedbringelsen forudsættes fastlagt i forbindelse med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed. Der er ingen tvivl om, at specielt godstrafikken må omskrives under en international synsvinkel.

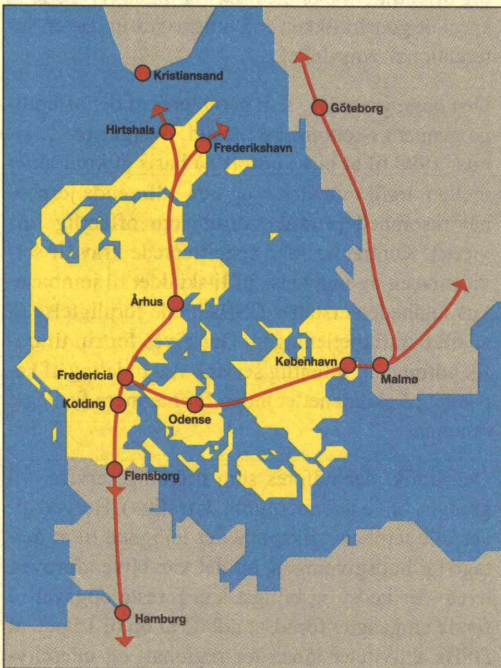
- Den *passagertrafik*, som garanteres af det offentlige gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og den udførende jernbanevirksomhed (»trafik udført som offentlig service«). Kontrakter med specificerede krav til serviceniveau og angivelse af tilskuddet til jernbanevirksomheden erstatter DSBs brede forpligtelse til at sikre trafikbetjeningen. Der gives fortrin til trafik udført som offentlig service ved tildeling af kapacitet på skinnenettet inden for nærmere fastlagte rammer.
- Den trafik, der udføres som offentlig service, vil gradvist blive *udbudt* (»udbudt trafik«). Herved gives alle jernbanevirksomheder lejlighed til at deltage i tilbudsgivningen, og det kan blive afprøvet, hvem der bedst og billigst kan forestå opgaven. I første omgang er forudsat udbud af op til 15 pct. af DSBs aktiviteter inden for regional- og intercitytrafikken over perioden frem til udgangen af 2003, og trafikministeren gives en bemyndigelse til senere at gå videre, hvis erfaringerne er gode. Indtil et eventuelt udbud finder sted, afvikles offentlig service trafikken efter en kontrakt mellem trafikministeren og DSB som såkaldt »forhandlet trafik«
- For at skabe reel mulighed for konkurrence kan DSB af trafikministeren pålægges - mod fuld omkostningsdækning - at stille *rullende materiel* (togsæt, lokomotiver, vogne, m.v.) til rådighed for udbudsforretninger vedrørende passagertrafik udført som offentlig service.
- Fra 1. januar 1999 åbnes der adgang for alle jernbanevirksomheder til at søge om infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur til udførel-



## F. t. l. om jernbanevirksomhed m.v.

På materielsiden investeres i nye S-tog for et betydeligt beløb. Desuden indkøbes elektriske passagertog til Øresundstrafikken i så stort antal, at det samtidig vil indebære en væsentlig serviceforbedring i den sjællandske regionaltrafik. Endelig erhverves nye stærke elgodslokomotiver, så potentialet i den kommende landfaste banekorridor mellem det sydlige Europa og Sverige/Norge kan udnyttes fuldt ud til aflastning for lastbiltrafikken gennem Danmark.

### Figur 2. Planlagt europæisk integration skal styrke godstrafikken.



Note: Danmark arbejder i nordisk regi på at skabe korridorer til hurtige godstog. Kortet illustrerer den danske del af det nordiske pilotprojekt, der senere skal tilknyttes de europæiske godskorridorer.

Skal jernbanen have en ny opblomstring i det næste århundrede, er det imidlertid ikke tilstrækkeligt at foretage nye investeringer i materiel og infrastruktur. Der skal samtidig fokuseres på kundernes behov med bedre tilbud. Desuden skal det gennem effektivisering og målrettet styring sikres, at samfundet får den optimale nytte af de meget betydelige tilskud, der allerede i dag ydes til jernbanedriften, 4-5 mia.kr. årligt.

Effektiviseringen af selve jernbanedriften er en krævende og vidtspændende opgave.

DSB har igennem de seneste år gennemført en række produkt- og driftsjusteringer for at øge evnen til at leve op til kundernes krav og forventninger. Der er i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt gennemført en række forbedringer i den øst-vestgående fjertrafik, som alle har til formål at øge kundetilfredsheden og sikre, at jernbanens forspring på den faste forbindelse omsættes i en varig forøget markedsandel. Som et tredje - omend geografisk afgrænset - eksempel kan nævnes bestræbelserne på at øge passagerernes tryghed på S-togsnettet, bl.a. gennem indsatsen af et forøget antal S-togsrevisorer og servicemedarbejdere.

Samtidig har DSB gennemført en række ændringer af den interne organisation, så virksomheden bedre end hidtil bliver i stand til at opfylde de økonomiske forpligtelser, som blandt andet er udstukket i rammeaftalen for perioden 1995-98.

Som opfølgning på disse bestræbelser på at dreje DSB i retning af større kundeorientering og øget effektivitet påregner regeringen i begyndelsen af 1998 at fremsætte lovforslag om omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed. Med omdannelsen, der ventes at træde i kraft 1. januar 1999, vil DSBs placering som en forretningsorienteret virksomhed blive klargjort. Lovforslaget vil blive endnu et led i udmøntningen af den politiske aftale om DSB, som blev indgået den 24. oktober 1996 mellem den daværende regering, Venstre og Det konservative Folkeparti.

Tilfredshed blandt kunderne er på mange vare- og tjenesteområder et resultat af muligheden for at vælge mellem flere leverandører. For det første opleves valgmuligheden ofte i sig selv som en tilfredsstillelse, for det andet virker kundernes mulighed for at udtrykke tilfredshed eller det modsatte som en katalysator for den enkelte leverandørs bestræbelser på at forbedre sit produkt og effektivisere. Hvor det ikke er hensigtsmæssigt med flere konkurrerende leverandører, kan den valgmulighed, der opnås gennem udbud, have en tilsvarende virkning over for den enkelte leverandørvirksomhed.

På jernbaneområdet har disse mekanismer kun haft ringe muligheder for at slå igennem, såvel i Danmark som inden for EU.

På EU-plan er der gennemført en vis åbning for konkurrence mellem de store nationale jernbanevirksomheder inden for grænseoverskridende trafik, og Kommissionen har bl.a. i sin hvidbog »En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU« fra juli

se af godstrafik. Fra 1. januar 2000 åbnes infrastrukturen tilsvarende for så vidt angår passagertrafik. Det indebærer, at jernbanevirksomhederne fra disse tidspunkter får ret til at få tog indplaceret i køreplanen til enhver form for gods- og passagertrafik (»fri trafik«), hvis der er plads. Som nævnt gives der fortrinsstilling til passagertrafik udført som offentlig service inden for nærmere fastlagte rammer, ligesom godstrafik i internationale gods-korridorer kan prioriteres efter ministerens bestemmelse. Den resterende kapacitet stilles til rådighed for fri trafik, således at kapaciteten fordeles mellem jernbanevirksomhederne med udgangspunkt i hidtidige rettigheder. Der gives dog også inden for nærmere fastlagte rammer adgang til jernbanevirksomheder, der ikke tidligere har drevet trafik på det pågældende baneafsnit. Den infrastrukturkapacitet, der herefter er ledig, fordeles mellem interesserede jernbanevirksomheder på lige og ikke-diskriminerende vilkår til brug for virksomhedernes drift af passager- og godstrafik for egen regning.

Med de anførte hovedprincipper er der søgt skabt en ramme for jernbanevirksomhed, der tager hensyn til specielle danske forhold.

Danmark er lille af udstrækning, med et begrænset befolkningsunderlag, og med en stor befolkningskoncentration i hovedstadsområdet i landets østligste del. Danmark er samtidig et centralt trafikalt forbindelsesled mellem Kontinentet og Sverige/Norge.

Jernbanedrift har været mere handicappet end andre transportformer som følge af transportsystemets afhængighed af færgeforbindelser. Med åbningen af Storebæltsforbindelsen i år og den faste forbindelse over Øresund om ca. 3 år øges jernbanens potentielle konkurrenceevne, men den grænseoverskridende trafik vil fortsat ligesom overalt i Europa være hæmmet af forskelle i de tekniske systemer og mange års deling af markederne mellem de respektive landes nationale jernbaneselskaber.

Det danske banenet stråler ud fra København, men med en hovedåre over Sjælland og videre over den faste Storebæltsforbindelse og Fyn. I hovedåren er der betydelige kapacitetsrestriktioner på grund af myldretidstrafikken med passagerer til og fra København og på grund af strækningens betydning for transittrafikken med gods.

I lyset af hovestrækningens nøglestilling er der lagt vægt på som hovedprincip at undgå et system med eneret til en strækning. Kun hvor passagergrundlaget er særligt begrænset foreligger denne mulighed.

Kapacitetsproblemerne i hovedåren har - i forbin-

delse med det betydelige statstilskud til området - gjort det naturligt at sikre en fortrinsstilling ved kapacitetsfordelingen til trafik foranstaltet som offentlig service. Overskydende kapacitet - hvoraf en del i dag er optaget af godstrafik - stilles til rådighed for fri trafik såvel til passagerer som til gods og såvel til indenlandske som til internationale forbindelser.

Mulighederne for at opnå en bedre og billigere trafik gennem konkurrence mellem jernbanevirksomheder inden for Danmarks grænser er endnu ukendte, fordi det er uvist om effektivitetsgevinsterne vil overskygge et eventuelt tab af stordriftsfordele. Derfor bringes alene en vis del af passagertrafikken i udbud i første omgang. Parallelt hermed kan der ske afprøvning af stordriftspotentialet i samarbejder over grænserne til Tyskland og Sverige netop i fasen, hvor de faste forbindelser står færdige.

Med en materielbestand på 120 togsæt i S-togtrafikken og hvad der svarer til godt 200 togsæt og ca. 150 lokomotiver med vogne i den øvrige trafik er det skønnet urealistisk at etablere flere konkurrerende materielselskaber. Det er samtidigt skønnet uhensigtsmæssigt at etablere et enkelt af DSB uafhængigt materielselskab, fordi dette i givet fald ville få en monopolstilling. På denne baggrund og for at udnytte en eventuel synergieffekt i samspillet mellem materielejerskab og trafikproduktion er det valgt at forudsætte, at indkøb af og ejerskab til rullende materiel i hovedsagen bevares i DSB. Med muligheden for at pålægge DSB at udleje materiel til den vindende jernbanevirksomhed i forbindelse med udbud, skønnes det muligt at opnå en tilsvarende udjævning af konkurrencevilkårene mellem DSB og nye operatører i henseende til materiellet.

De foreslåede ændringer i rammevilkårene for jernbanevirksomhed vil udsætte DSB for et konkurrencepres. Derfor er der overalt tale om, at omlægningerne sker gradvist, således at DSB får mulighed for at omstille sig og tage konkurrencen op. På den måde sikres det bedst, at DSB kan udnytte de nye spilleregler på jernbaneområdet til at styrke sin egen organisation. Af væsentlig betydning for DSBs evne til at tilpasse sig den nye situation vil være omdannelsen til en selvstændig offentlig virksomhed.

DSBs aktivitetsgrundlag sikres i en overgangsperiode gennem statens indgåelse af kontrakter - en udbygget rammeaftale - om de dele af trafikken, der udføres som offentlig service, og som ikke i første fase bringes i udbud (»forhandlet trafik«). Den forhandlede trafik dækker mindst 85 pct. af den trafik, der udføres som offentlig service, frem til udgangen af år

2003. Som nævnt gives trafikministeren bemyndigelse til derefter gradvist at reducere andelen, hvis det skønnes samfundsøkonomisk fordelagtigt. DSB vil på

linie med andre jernbanevirksomheder kunne afgive bud på al udbudt trafik.



**Figur 3. Befordring af passagerer og transport af gods på hovedbanenettet.**

Note: På hovedbanenettet afvikles over 80 pct. af den samlede banegodstrafik (vist med rødt) og over 50 pct. af den samlede togpassagertrafik (vist med blåt). Resten af passagertrafikken afvikles for en stor del på den københavnske S-bane.

Kilde: Baneplanudvalget, april 1997.



Når staten i udstrakt grad forudsættes at basere sig på leverancer fra DSB i den første fase, er der ikke blot tale om en vis beskyttelse af DSB i en overgangsperiode, men også om et forsøg på at tilpasse sig det forhold, at der først gradvis kan forventes opbygget et marked med flere jernbanevirksomheder, som er i stand til at byde på de udbudte kontrakter. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at gennemføre udbud i en situation, hvor kun meget få eller eventuelt slet ingen seriøse jernbanevirksomheder bortset fra DSB deltager.

Overgangen til et system, hvor jernbanevirksomhedens forpligtelser nedfældes i kontrakter, vil klargøre DSBs transportpolitiske opgaver. Ændringen medfører, at DSB i fremtiden kan koncentrere sig om at betjene kunderne med størst mulig effektivitet som andre forretningsorienterede virksomheder. Med kontraktstyringen, hvorved der dels fastlægges en opgavefordeling, dels en række krav til slutproduktet, fremmes gennemsigtigheden og målopfyldelsen på jernbaneområdet.

Hovedsigtet med lovforslaget er at styrke jernbandedriftens konkurrencedygtighed over for andre transportformer gennem en effektivisering af sektoren. Hvis DSB ikke viser sig tilstrækkelig konkurrencedygtig, kan virksomheden miste markedsandele til andre jernbanevirksomheder, men effektiviseringen kan samtidig styrke såvel DSB som andre jernbanevirksomheder så meget, at jernbanesektoren kan bremse den tilbagegang, der har præget den i en årrække.

En sådan styrkelse vil være til gavn for kunderne, fordi konkurrence som regel fører til øget opmærksomhed hos virksomheden om kundeønsker og -behov, for miljøet, fordi jernbanetransport i en række sammenhænge er langt den mest miljøvenlige transportform, og for sektorens ansatte, hvis beskæftigelsesmuligheder er direkte afhængige af sektorens effektivitet og konkurrencedygtighed. Den vil samtidig gøre Danmark til foregangsland i bestræbelserne på at øge jernbanernes livskraft på europæisk plan.

Det bør nævnes, at lovforslaget - ligesom det er tilfældet i dag - giver mulighed for samarbejde om trafik mellem godkendte jernbanevirksomheder, herunder internationalt samarbejde.

De 13 privatbaner, hvis virksomhed drives på grundlag af koncessioner, er i selskabsretlig forstand aktieselskaber, men den dominerende ejerkreds består af stat, amter og kommuner. Privatbanerne hviler ikke økonomisk i sig selv, men opretholder alene driften med tilskud fra det offentlige. Staten tegner sig for 70 pct. af tilskuddet, mens de kommunale parter tegner sig for resten.

I henhold til lovforslaget er privatbanerne umiddelbart omfattet af størstedelen af lovens bestemmelser, men undtaget fra bestemmelserne i kapitel 4 og 5, som omfatter reglerne vedrørende etablering af trafik udført som offentlig service og fordeling af adgang til skinnenettet i de tilfælde, hvor der er flere jernbanevirksomheder, der ønsker at drive jernbanetrafik. Det indebærer, at privatbanerne umiddelbart bevarer enretten til at benytte eget skinnenet.

Efter lovforslagets kapitel 4 fastsætter trafikministeren omfanget af den trafik, der udføres som offentlig service. Det vil dog ikke berøre den jernbanetrafik, som drives af privatbanerne, idet det indtil videre forudsættes, at beslutning om trafikomfanget her som hidtil træffes af privatbanernes bestyrelser.

Det er hensigten at optage forhandlinger med privatbanerne og de kommunale parter om privatbanetrafikkens fremtidige vilkår. På denne baggrund kan trafikministeren i henhold til lovforslaget ikraftsætte bestemmelserne i kapitel 4 og 5 også for privatbanernes område.

Privatbanevirksomhederne omfattes umiddelbart af mulighederne for at drive fri trafik på statens jernbanelinjen som supplement til den koncessionerede trafik. Det forudsættes imidlertid, at den fri trafik, som privatbanerne måtte ønske at drive, organiseres i særskilte aktieselskaber. Der vil blive fremsat forslag om ændring af privatbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995, med dette sigte.

## 2. Lovforslagets indhold

### 2. a. Kravene til at drive jernbanevirksomhed

Lovforslaget indeholder krav, som en virksomhed skal opfylde for at blive godkendt til at drive jernbanevirksomhed, dvs. varetage jernbanetrafik, i Danmark. Bestemmelserne vil gælde for såvel bestående som nye virksomheder, men der vil være overgangsbestemmelser for virksomheder, der allerede driver jernbanetrafik.

De centrale krav er, at jernbanevirksomhederne skal være indehaver af en af Jernbanetilsynet udstedt tilladelse og sikkerhedscertifikat. Lovforslaget angiver en række økonomiske, organisatoriske og ledelsesmæssige krav, som stilles for at opnå tilladelse til at udføre jernbanevirksomhed. På grundlag af tilladelsen og sikkerhedscertifikatet, som udstedes i medfør af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., kan jernbanevirksomheden søge om kapacitet på jernbaneinfrastrukturen.

Jernbanernes ry som det sikre og pålidelige transportmiddel skal fastholdes og udbygges. Der er derfor

lagt vægt på, at en yderligere åbning af det danske jernbaneanet og en øget konkurrence ikke indebærer, at der slækkes på sikkerhedskravene. De jernbanevirksomheder, der ønsker at få udstedt en tilladelse i Danmark, skal både fagligt, organisatorisk og sikkerhedsmæssigt - herunder ved udarbejdelse af organisationsplaner for virksomhedens sikkerhed og vedligeholdelse m.v. - kunne leve op til alle denne lovs krav og til de strenge standarder for sikkerhed, der hidtil har eksisteret på området.

Disse gælder også ansvaret over for passagererne. Der gennemføres i den forbindelse en skærpende af jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar, så der gælder samme principper som fastsat for vejtrafikken i færdselsloven.

Som anført i bemærkningerne til lovforslagets enkelte paragraffer, skal det efter lovforslaget være muligt for de jernbanevirksomheder, der via kontrakter udfører trafik som offentlig service, at opkræve kontrolafgift samt ekspeditionsgebyrer. Disse kan inddrives ved udpantning.

Opretholdelsen og videreførelsen af udpantningsretten for så vidt angår jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service, vil være af meget væsentlig betydning for den fremtidige jernbanedrift. Der skønnes derfor at være grundlag for at fravige det almindelige princip, hvorefter udpantningsret er forbeholdt offentlige myndigheder.

## 2. b. Passagertrafik udført som offentlig service

Det er i dag hovedsageligt en underskudsforretning at udføre passagerbefordring på jernbane. Derfor sikrer staten i henhold til lovforslaget en offentlig passagertrafik på et rimeligt niveau ved indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om udførelse af såkaldt »trafik som offentlig service«. I henhold til lovforslaget bemyndiges trafikministeren til at fastsætte de nærmere kontraktvilkår herunder normer for kapacitet i det enkelte tog, regelmæssighed, kvalitet samt drifts- og befordringspligtens udstrækning, ligesom kontrakterne vil kunne stipulere, at visse transportydelse skal leveres til bestemte priser og på bestemte vilkår. I den forbindelse må det antages, at trafikministeren bl.a. vil anlægge et socialt hensyn.

Trafikministeren påser, at jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service, som led i kontrakten forpligtes til at sikre koordinering af køreplanlægning med hinanden, med relevante myndigheder og med andre leverandører af kollektiv trafik.

Som hovedregel må det antages, at kontrakterne vil blive udformet, så jernbanevirksomheden har en økonomisk risiko ved den kontraktbundne trafiks drift for

derved at stimulere virksomheden til effektivitet og kundevenlighed. I de fleste tilfælde vil kontraktgiveren få billetindtægterne som hel eller delvis betaling for ydelsen. Lokaltrafik i hovedstadsområdet forudsættes dog underlagt de gældende principper herfor, der indebærer, at HT modtager billetindtægterne og afregner med bus- og baneoperatører efter en aftalt fordelingsnøgle.

Det samlede aktivitetsomfang for den trafik, der udføres som offentlig service vil blive bestemt af den tilskudsbevilling, som - eventuelt i medfør af flerårige rammeaftaler herom - stilles til disposition på de årlige finanslove til statens indkøb af trafikydelse fra jernbanevirksomhederne.

## 2. c. Forhandlet og udbudt passagertrafik

Der sondres i lovforslaget mellem to typer af passagertrafik udført som offentlig service: Den »forhandlede trafik« og den »udbudte trafik«. Trafikministeren forudsættes i overensstemmelse med det i rammeaftalen om DSB for 1995-98 fastlagte, at indgå kontrakt med DSB fra 1. januar 1999 om et nærmere fastlagt trafikomfang (»forhandlet trafik«). I kontrakterne forudsættes som nævnt fastlagt krav til service-niveau og betaling herfor.

Den forhandlede trafik forudsættes efter et omkostningsdækningsprincip varetaget af DSB. I lovforslaget er indføjet en bestemmelse om, at trafikministeren kan pålægge DSB en driftsforpligtelse mod en af ministeren fastlagt godtgørelse, hvis der i den konkrete sag ikke kan opnås enighed om fortolkningen af dette princip og dermed af DSBs tilskud.

Trafikministeren forudsættes gradvist at bringe kontrakterne om trafik udført som offentlig service i udbud, således at flere jernbanevirksomheder kan byde på den samme kontrakt (»udbudt trafik«).

Udbudssystemets succes afhænger af, at der faktisk viser sig mere end én jernbanevirksomhed, som er interesseret i at afgive tilbud. Desuden er DSBs succesfulde omstilling afhængig af, at der bliver et vist tidsrum hertil. Begge forhold er medvirkende til, at udbudsprocessen forudsættes begyndt med begrænsede udbud af baneafsnit svarende til op til 15 pct. af DSBs samlede produktion af passagertogkilometer uden for S-togsnettet inden udgangen af 2003.

Der kan i årene efter 2003 blive tale om gradvist at gå videre med udbud af passagertrafik, der udføres som offentlig service. Beslutning herom bør dog afhænge af erfaringen med de første udbud, og lovforslaget indeholder derfor alene en bemyndigelse til trafikministeren på dette punkt.

Det rullende materiel - lokomotiver, vogne og tog-



sæt - er en betydningsfuld del af jernbanedriften. På grund af kapitalkravene og den lange afskrivningsperiode udgør erhvervelse af materiel en væsentlig adgangsbarriere for jernbanevirksomheder, der ønsker at etablere sig. Derfor vil virksomheder, der byder på kontrakter om udførelse af offentlig service, som hovedregel kunne disponere over materiel fra DSB på vilkår fastsat i udbudsbetingelserne. Hermed sikres, at DSBs ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven. Regelsættet er desuden udformet med henblik på at forhindre, at DSB ved et eventuelt tab af store kontrakter kommer til at ligge inde med store mængder materiel, som det vil være svært at finde anden anvendelse for, og som derfor vil belaste DSBs økonomi uhensigtsmæssigt.

Der fastsættes nærmere regler for DSBs udlejningsforpligtelse med henblik på at sikre, at vilkår m.v. i rimeligt omfang tager hensyn til såvel DSBs som de lejende virksomheders interesser.

Det er ikke et EU-krav, at kontrakterne om trafik udført som offentlig service bringes i udbud. Proceduren for udbud forudsættes dog at følge gældende EU-regler.

DSB vil kunne indgive bud på den udbudte trafik, når blot virksomheden opfylder de generelle regler for omkostningsadskillelse, som vil blive indarbejdet i et regnskabsreglement. Hensigten med regnskabsreglerne og de bagved liggende EU-forordninger m.v. er at sikre, at DSB - såvel som andre danske og udenlandske virksomheder, der indgiver bud - ikke anvender midler indtjent på forhandlet trafik til at krydssubsidiere ved deltagelse i udbud på offentlig service trafik. Hvis privatbanerne ønsker at byde, forudsættes det på grund af privatbanernes særlige status at ske fra særlige datterselskaber, økonomisk adskilt fra den concessionerede trafik. Dette princip forudsættes lovfæstet gennem en kommende ændring af privatbaneloven.

Den gradvise ligestilling af DSB med andre jernbanevirksomheder gennem åbningen af adgangen til jernbanenettet for andre jernbanevirksomheder og indførelsen af udbud af passagertrafik gør det naturligt at erstatte DSBs drifts- og befordringspligt med en i den enkelte kontrakt konkret fastlagt drifts- og befordringspligt.

Driftspligten er ikke formelt lovfæstet, men fortolkes i almindelighed som en almen pligt til at betjene enhver strækning med et minimalt serviceniveau, hvad angår togafgange m.v. Befordringspligten, der er beskrevet i lov om DSB, specielt dennes § 4, indebærer en forpligtelse til inden for ret vide rammer at be-

fordre al gods samt alle passagerer, som måtte anmode herom, på de banestrækninger, som DSB betjener.

DSBs drifts- og befordringspligt bortfalder fra 1. januar 1999. Fra dette tidspunkt fastsættes drifts- og befordringspligtens udstrækning og omfang i kontrakterne. Nedlæggelse af banestrækninger (optagelse af skinner, m.v.) forudsættes som hidtil at ske ved særskilt lovgivning.

Af hensyn til muligheden for konkurrence på lige fod med udenlandske selskaber vil det i forbindelse med DSBs etablering som selvstændig offentlig virksomhed blive sikret, at DSB også får mulighed for at afgive bud på udførelse af jernbanetrafik i udlandet på kommercielle vilkår.

## 2. d. Fri passager- og godstrafik

Lovforslaget indebærer, at DSBs faktiske eneret på landsdækkende jernbanetrafik ophører med virkning fra 1. januar 1999 for godstrafik og fra 1. januar 2000 for passagertrafik. Det indebærer, at enhver jernbanevirksomhed fra disse tidspunkter kan ansøge om adgang til benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur og med udgangspunkt i den tildelte kapacitet drive passager- og godstrafik for egen regning (»fri trafik«), dvs. principielt uden andet offentligt tilskud end, hvad trafikken måtte være berettiget til af miljø- og regionaltilskud, jf. nedenfor, og mod betaling af gældende baneafgifter.

Ved tildelingen af adgang til jernbaneinfrastrukturen vil der inden for nærmere fastlagte rammer blive givet fortrin til trafik udført som offentlig service. Der vil endvidere inden for nærmere fastlagte rammer blive givet fortrin til jernbanevirksomheder, der ikke tidligere har drevet trafik på det pågældende baneafsnit, og til internationale godskorridorer, hvis det lykkes at skabe internationale opbakning om disse korridorer. Når disse formål er tilgodeset, vil den resterende infrastrukturkapacitet blive stillet til rådighed for fri trafik.

Det forudsættes, at al godstrafik fra 1. januar 1999 drives som fri trafik. DSB Gods kan ikke fra dette tidspunkt forventes at være kommercielt levedygtig, dvs. overskudsgivende, når der tages hensyn til forrentning og afskrivning af materiel (årsregnskabslovens regnskabsprincipper). For at muliggøre en effektivisering og omstrukturering af DSB Gods, så virksomheden bliver kommercielt levedygtig, forudsættes det, at der i en periode efter 1999 ydes et årligt omstrukturings- og investeringstilskud til virksomheden. Dette tilskud forudsættes aftrappet efter en tidsplan, som fastsættes i forbindelse med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed i

1998. DSB Gods vil herudover i perioden 1999-2003 være begunstiget af særlige rettigheder til knap infrastrukturkapacitet. På trods heraf må der forventes at være gode muligheder for andre godsvirksomheder for at opnå kapacitetsrettigheder - på de mest befærdede strækninger dog fortrinsvis i nattetimerne.

Det kan ikke for nærværende bedømmes, om der vil være basis for at drive fri passagertrafik. I givet fald vil denne trafik skulle konkurrere med godstrafikken om den infrastrukturkapacitet, som er til overs, når især behovet for passagertrafik udført som offentlig service er tilgodeset.

Trafikministeren vil kunne fastsætte rammer for den fri trafiks forretningsbetingelser m.v. og vil herigennem kunne øve indflydelse på karakteren af det fri trafikudbud.

## *2. e. Miljø- og regionaltilskud til godstransport på bane*

I overensstemmelse med supplementsaftalen af 24. oktober 1996 etableres der en ordning med miljø- og regionaltilskud til godstransport på jernbane med henblik på at fremme overflytning af gods fra transport på vej til transport med bane.

Godstilskuddet foreslås ydet som et generelt tilskud pr. transporteret tonkilometer til godstransport, der foregår pr. jernbane til og/eller fra danske stationer og terminaler. Tilskuddet ydes herunder på lige og ikke-diskriminerende vilkår til alle godsoperatører. Et tilskud pr. tonkilometer er valgt, da transportarbejdet er det mest repræsentative udtryk for den miljøfordel, som samfundet får ved transport på bane. Tilskuddet får således størst betydning for tunge lavværdivarer over lange afstande. Det er netop her, at banetransport har sine relativt største miljøfordele.

## *2. f. Adgang til skinnenettet og betaling herfor*

Trafik udført som offentlig service og trafik i internationale godskorridorer vil som nævnt inden for nærmere fastlagte rammer få prioritet ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Tildelingen af infrastrukturkapacitet til den fri trafik vil bygge på et princip om, at jernbanevirksomhederne som udgangspunkt bevarer retten til den kapacitet, som de hidtil har disponeret over. Samtidig sikres det dog, at nye virksomheder fortløbende inden for visse rammer gives mulighed for at trænge ind på markedet, og at der løbende kan ske omfordeling mellem eksisterende jernbanevirksomheder ud fra fastlagte objektive kriterier.

Med disse principper gives DSB en vis beskyttelse, men der åbnes samtidig for, at DSB gradvis kan for-

trænges, hvis virksomhedens effektivitet er utilstrækkelig. De nye rammer indebærer samtidig, at DSBs nuværende monopol ikke erstattes af en række nye monopoler.

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte afgifter for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur, såkaldte baneafgifter. Baneafgifter er jernbanevirksomhedernes betaling for at anvende jernbanenettet, idet dog en række særydelser, herunder kørestrømsforsyning, forudsættes afregnet separat med infrastrukturforvalteren.

Hidtil er den økonomiske støtte til jernbanevirksomhed givet dels direkte som underskudsdekning til jernbanevirksomhederne, dels indirekte ved, at staten har finansieret infrastrukturen, som har været stillet gratis til rådighed. Ved introduktionen af baneafgifterne pålægges jernbanevirksomhederne en vis medfinansiering af infrastrukturen. Det beløb staten herved sparer, overflyttes som direkte tilskud til jernbanevirksomhederne. På den måde flyttes vægten i de samlede tilskud gradvist over mod de direkte tilskud til jernbanevirksomhederne. Derved tilskyndes jernbanevirksomhederne til en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet, og det tilskud, der ydes til sektoren, kan i højere grad udmåles efter den tjenesteydelse, der leveres, f.eks. efter antallet af afgang og befordrede passagerer eller antallet af transporterede tons gods.

Afgifterne vil indtil videre blive fastsat med udgangspunkt i de marginale omkostninger, som følger af togenes anvendelse af infrastrukturen. På de specielt belastede dele af banenettet vil blive opkrævet særligt høje afgifter med henblik på at tilskynde til en mere effektiv udnyttelse af nettet. Endelig fastlægges afgiften for passage af den faste forbindelse over Storebælt for passagertog med udgangspunkt i operatørernes betalingsevne for at skabe harmoni til de betalingsprincipper, der anvendes over for den konkurrerende trafik med busser over vejforbindelsen.

Det samlede system af baneafgifter vil blive indført gradvist under den restriktion, at det samlede provenu fra afgifterne ikke må overstige udgifterne til drift, vedligeholdelse og anlæg af jernbaneinfrastrukturen. Provenuet af afgifterne skønnes med de foreslåede satser at ville andrage ca. 1 mia. kr. i år 2001, hvoraf ca. 3/4 vil medgå til betaling for jernbanens benyttelse af de faste forbindelser m.v. Det resterende beløb tilfalder infrastrukturforvalteren på statens net - Banestyrelsen - men beløbet, der varer til ca. 10 pct. af Banestyrelsens drifts- og anlægsudgifter, modregnes i Styrelsens statstilskud og tilbageføres i stedet til jernbanevirksomhederne, dels som godstilskud, dels som



midler til indkøb af passagertrafik udført som offentlig service.

## 2. g. *Forretningsbetingelser og takster*

Jernbanevirksomhederne forudsættes at anmelde forretningsbetingelser til Banestyrelsen. Trafikministeren gives bemyndigelse til at stille krav til udformningen af forretningsbetingelserne. Herved sikres en god beskyttelse af forbrugernes interesser.

Takstniveau og -struktur vil være af afgørende betydning for jernbanens fremtidige udviklingsmuligheder. Aktuelt er takstkompetencen for regional- og lokaltransport i det storkøbenhavnske område henlagt til Hovedstadsrådets Trafikselskab, som indkasserer billetindtægter og finansierer et tilskud til trafikoperatørerne, herunder DSB S-tog. For DSBs aktiviteter uden for HT-området gælder, at takstkompetencen ligger hos DSB. DSB har dog som led i sin markedsføringsindsats for nyligt engageret sig i det såkaldte bus-tog-samarbejde, hvorefter takstkompetencen for en række rejsetyper som et forsøg er overført til de amtskommunale trafikelskaber.

Den trafik, der i fremtiden drives som offentlig service, må i hovedsagen antages at blive indpasset i det eksisterende takstsamarbejde. For den frie trafik forudsættes derimod givet vidtstrakt frihed til jernbanevirksomhedernes egne beslutninger om takster. Jernbanevirksomhederne, som udfører passagerbefordring, vil imidlertid af hensyn til kunderne blive forpligtet til at forhandle hinandens billetter, så det fortsat bliver muligt let og enkelt at købe en billet fra rejsestation til ankomststation.

## 2. h. *Forsikrings- og erstatningsspørgsmål*

Til beskyttelse af brugerne og andre berørte parter er det vigtigt at sikre, både at jernbanevirksomhederne er tilstrækkeligt forsikret, og at passagerer og gods er sikret på en måde, der svarer til, hvad der gælder for konkurrerende transportformer. Således lægger lovforslaget op til, at der stilles krav om en ansvarsforsikring i lighed med andre transportformer.

Reglerne om erstatning for skader ved jernbanedrift findes i dag i jernbaneanstaltsloven, der er fra 1921 og senest ændret i 1980, men som må siges at være forældet.

Udgangspunktet i denne lov er et objektivt ansvar, med mindre skadelidte har udvist simpel uagtsomhed. Såfremt dette er tilfældet, falder det objektive ansvar væk og bliver til almindelig culpa, dvs. skadelidte skal bevise, at jernbanevirksomheden har gjort noget forkert.

Lovforslaget sigter på, at der foretages en harmonisering af de nationale regler - herunder ophævelse af jernbaneanstaltsloven - således at borgerne er ens stillede i erstatningshensyn, uanset om de rejser med tog, fly eller bil. Udgangspunktet er objektivt ansvar, med mindre skadelidte har udvist forsæt eller grov uagtsomhed, i hvilket tilfælde erstatningen kan ned sættes eller i særlige tilfælde bortfalde.

Bestående jernbanevirksomheder, der befarer statens jernbaneinfrastruktur, får en overgangsperiode til at bringe deres forsikringsforhold i overensstemmelse med loven.

## 2. i. *Overgangsbestemmelser*

Der åbnes gradvis for adgangen til jernbaneinfrastrukturen. Frem til 1. januar 1999 opretholdes den nuværende adgang, idet det muligvis fra efteråret 1998 oprettes internationale godskorridorer, hvor der vil være adgang for alle jernbanevirksomheder, der driver international godstrafik. Fra 1. januar 1999 udvides adgangen til at omfatte al godstrafik på hele statens net, og fra 1. januar 2000 vil også passagertrafikken være omfattet af den frie adgang.

## 3. *Forholdet til konkurrenceretten*

### 3. a. *Forholdet til konkurrenceloven*

Den nye konkurrencelov (lov nr. 384 af 10. juni 1997), der træder i kraft den 1. januar 1998, omfatter enhver form for erhvervsvirksomhed, uanset om den er privat eller offentlig, og Konkurrencerådet har som udgangspunkt de samme indgrebsbeføjelser over for konkurrencebegrænsninger i forbindelse med begge virksomhedsformer.

Lovens indgrebsbestemmelser gælder dog ikke, hvis en konkurrencebegrænsning er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Det betyder, at Konkurrencerådet ikke kan gribe ind over for konkurrencebegrænsende aftaler eller misbrug af dominerende stilling, hvis der er tale om en direkte eller nødvendig følge af sektorspecifikke regler. Andre konkurrencebegrænsende aftaler eller misbrug på de regulerede områder vil Konkurrencerådet derimod godt kunne gribe ind over for.

Jernbaneområdet har som beskrevet hidtil været karakteriseret ved, at jernbanevirksomhederne - det vil i hovedsagen sige DSB og privatbanerne - har haft faktisk eneret (koncession) på benyttelsen af hver deres del af infrastrukturen. I det omfang, andre operatører har trafikeret en strækning, har det været efter aftale med og ofte mod økonomisk kompensation til eneretshaveren.

Med forslag til lov om jernbanevirksomhed ophæves DSBs faktiske eneret til landsdækkende jernbanetrafik, og der åbnes i det hele for konkurrence på markedet for jernbanetransport af gods og - i betydeligt omfang - også for passagerer. Lovforslaget er derfor i god overensstemmelse med de intentioner, som ligger bag den nye konkurrencelov og en række andre regeringsinitiativer, der alle har haft til sigte at udnytte en øget konkurrence på vare- og tjenestemarkederne til gavn for samfundet og den økonomiske udvikling.

Jernbaneområdet er præget af en række særlige produktionstekniske forhold, og der stilles høje krav til sikkerheden. Hertil kommer, at hensyn til social fordeling, regionalpolitisk balance og en miljømæssig acceptabel udvikling i transportproduktionen også i fremtiden må have afgørende indflydelse på områdets organisering og økonomiske spilleregler. Endelig er det hensigtsmæssigt - i det mindste i en overgangsperiode - at yde DSB en vis, omend gradvist aftagende beskyttelse mod konkurrence med henblik på at sikre, at virksomheden får mulighed for at gennemføre den fornødne tilpasning og til enhver tid at sikre en fuldt acceptabel togdrift.

Forslag til lov om jernbanevirksomhed omfatter derfor en række bestemmelser, som må betragtes som sektorspecifik konkurrenceregulering i den forstand, som der sigtes til i konkurrencelovens § 2, stk. 2.

### 3. b. Jernbaneklagenævnet

Med henblik på at sikre, at de jernbanetekniske, samfundsøkonomiske og konkurrenceretlige hensyn alle tilgodeses i forbindelse med administrationen af lovens regler, skønnes det hensigtsmæssigt at nedsætte et uafhængigt jernbaneklagenævnet til at behandle klager vedrørende en række af de ovenfor nævnte forhold.

Jernbaneklagenævnet foreslås nedsat af trafikministeren, dog udpeges det medlem, der skal besidde konkurrenceretlig ekspertise, efter høring af Konkurrencerådet. Klagenævnets afgørelser foreslås at være administrativt endelige. Trafikministeriet varetager klagenævnets sekretariatsforretninger.

I de sager, som Jernbaneklagenævnet behandler vedrørende priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i forbindelse med lovens bestemmelser om jernbanevirksomhedernes adgang, uddannelse, stationer m.v., indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

Konkurrencerådet vil, som det er tilfældet f.eks. på postområdet, blive inddraget i et nært samarbejde om

udformningen af en række af de regelsæt, som skal udarbejdes i medfør af lovforslaget, og som har konkurrenceretlige konsekvenser, f.eks. regnskabsreglementet.

### 4. Forholdet til EU-retten

EU har i de senere år taget en række initiativer til åbning af medlemslandenes jernbanedrift, fortrinsvis for at øge effektiviteten inden for et domæne præget af store, statsejede monopolvirksomheder.

Åbningsbestrebelsene resulterede i 1991 i vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Således har der fra 1. januar 1993 været åbnet for international jernbanetrafik udført af internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og international kombineret godstrafik. 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 (tilladelser) (95/18/EF) og om fælles regler for infrastrukturkapacitetstildeling og for infrastrukturafgifter (95/19/EF). Direktiverne er gennemført i dansk ret ved Trafikministeriets bekendtgørelser nr. 534 og 535 af 26. juni 1997.

I årene efter 1991 har Kommissionen ved flere lejligheder gjort sig til talsmand for en yderligere åbning af jernbanedriften, således ved et forslag fra 1995 om yderligere åbning for international trafik ved tilladelse af cabotagekørsel.

EU-Kommissionen har i sin Hvidbog af 30. juli 1996, »En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU«, fremhævet, at der er behov for en ny og mere forretningsorienteret jernbanestruktur for at imødekomme borgernes og erhvervenes transportbehov og for at vinde markedsandele i forhold til andre transportformer.

Som opfølgning på hvidbogen har EU-Kommissionen blandt andet iværksat et arbejde med etablering af europæiske jernbanekorridorer til hurtige godstog - de såkaldte Trans European Rail Freight Freeways - der skal sikre godstransport af høj kvalitet. Dette arbejde støttes fra dansk side, og der arbejdes på etablering af et pilotprojekt i de nordiske lande.

Forslaget til lov om jernbanevirksomhed m.v. indebærer en realisering for dansk jernbanevirksomheds vedkommende af en række af de intentioner, som er kommet til udtryk i EU-Kommissionens arbejde. Et fuldt udbytte af intentionerne forudsætter, at alle EU-medlemsstater tager lignende initiativer, at der tages initiativer til fælles EU-regler, bl.a. vedrørende baneafgifter for godstransport, og at bestrebelsene for

teknisk og sikkerhedsmæssig harmonisering forstærkes. Regeringen vil i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget i Folketinget rejse denne problemstilling over for EU-Kommissionen.

Ved lovforslagets fremsættelse i Folketinget vil det blive fremsendt til Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Rådets beslutning af 21. marts 1962, om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet, som ændret ved Rådets beslutning af 22. november 1973 (73/402). Forelæggelsen for EU-Kommissionen har ikke opsættende virkning for Folketingets behandling af lovforslaget.

Forslaget om miljø- og regionaltilskud til godstransport på bane vil skulle notificeres til EU-Kommissionen efter statsstøttebestemmelserne.

#### 5. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Med lovforslaget fastlægges rammerne for en åbning af jernbanenettet. Det er forventningen, at den skærpede konkurrence samlet set vil resultere i produktivitetstigninger i jernbanetransporterhvervet og derigennem styrke erhvervets position over for konkurrerende transporterhverv.

Lovforslaget åbner for, at jernbanevirksomhederne skal betale afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Hensigten med baneafgifterne er at tilskynde jernbaneoperatørerne til en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet via synliggørelse af omkostningerne ved brugen heraf. Det er derimod ikke hensigten, at jernbanerhvervet samlet set skal pålægges større byrder. Provenuet fra afgifterne påtænkes derfor tilbageført via godstilskud og via indkøb af passagertrafik udført som offentlig service.

Lovforslagets samlede virkning for DSB vil afhænge af virksomhedens omstillingsevne. Lovforslaget kan medføre en reduktion af virksomhedens nuværende markedsandel på næsten 100 pct., men kan, hvis det lykkes virksomheden at udnytte konkurrencesituationen i den interne organisationsopbygning og -effektivisering, samtidig medføre en langsigtet forbedring af driftsresultatet.

#### 6. Statsfinansielle og administrative konsekvenser

Lovforslaget indeholder en sanering af gældende lovgivning, men forventes ikke herudover at have væsentlige administrative konsekvenser. Administration

af påligning af baneafgifter og tildeling af godstilskud foreslås varetaget af Banestyrelsen.

De samlede statsfinansielle konsekvenser af lovforslaget kan ikke opgøres præcist. På kort sigt forventes det, at DSBs indtjening på overskudsgivende virksomhed vil komme under pres i takt med nye jernbanevirksomheders entré på markedet. Dermed mindskes muligheden for krydssubsidiering af de i dag underskudsgivende dele af virksomheden, som i stedet må dækkes ved indgåelse af kontrakter om udførelse af trafik som offentlig service.

På længere sigt vil den samlede effekt afhænge af, hvorvidt tabet af statens monopolgevinst vil opvejes af en samlet produktivitetstigning, der kan muliggøre en reduktion af det samlede tilskudsomfang til jernbanedrift.

Det er forventningen, at lovforslaget især på langt sigt vil kunne resultere i samlede samfundsøkonomiske gevinster via effektivisering og produktivitetstigninger i jernbanerhvervet, der vil fremme såvel jernbanesektoren specifikt som transporterhvervet generelt. Dermed vil forslaget komme både erhvervene, forbrugerne og de ansatte i jernbanesektoren til gode.

Der overføres ét årsværk med tilhørende lønsum og overhead fra Banestyrelsen til Jernbanetilsynet med henblik på løsning af Tilsynets øgede opgaver i forbindelse med udstedelse af tilladelser til at drive jernbanevirksomhed.

#### 7. Miljømæssige konsekvenser

Jernbanetransport vil i mange tilfælde være miljømæssig fordelagtig i forhold til alternative transportformer. Denne fordel styrkes gennem en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet (høj belægningsprocent) og produktivitetstigninger i forhold til det nuværende niveau. Lovforslaget, der tager sigte på en styrkelse af såvel effektivitet som produktivitet, er således et væsentligt element i bestræbelserne på at tilvejebringe en miljømæssigt bæredygtig dansk transportpolitik.

Samtidig vil en øget markedsandel til jernbanesektoren forbedre den samlede trafikikkerhed.

#### 8. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Konkurrencestyrelsen, DSB, Banestyrelsen, Jernbanetilsynet, Privatbanernes Fællesrepræsentation og Ørestadsselskabet I/S. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer mv., hvis udtalelse vil blive oversendt til Folketingets Trafikud-

valg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte afføde.

### Væsentlige definitioner og begreber i lovforslaget

**Jernbanevirksomhed:** Ved jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods på jernbane, jf. lovforslagets § 1, stk. 2.

**En jernbanevirksomhed:** En virksomhed, som i medfør af lovforslagets § 3 har opnået tilladelse til at drive jernbanevirksomhed.

**Infrastrukturforvalter:** En institution/virksomhed, der forestår anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen og styring af trafikken på jernbanenet, jf. også direktiv 95/19/EF. Infrastrukturforvalteren tildeler infrastrukturkapacitet til jernbanevirksomhederne. På statens jernbanenet er Banestyrelsen infrastrukturforvalter, jf. lov nr. 1230 af 27. december 1996 om lov om Banestyrelsen m.v. Banestyrelsen er også infrastrukturforvalter for infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. De enkelte privatbaneselskaber er infrastrukturforvaltere for egen infrastruktur. For så vidt angår de letbaner, der anlægges i henhold til lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestaden mv., er den driftsoperatør, til hvem den fælles drift ved offentligt udbud overdrages, infrastrukturforvalter for letbanernes infrastruktur. Infrastrukturforvalterspørgsmålet på Øresundsforbindelsens kyst-til-kystanlæg er endnu uafklaret.

**Trafik udført som offentlig service:** Trafik, som produceres i henhold til kontrakt indgået mellem en eller flere jernbanevirksomheder og trafikministeren i medfør af lovforslagets § 8.

**Fri trafik:** Trafik, der drives uden kontrakt med staten og for jernbanevirksomhedernes egen regning og økonomiske risiko. Kan både omfatte gods- og passagertrafik.

**Forhandlet trafik:** Den del af trafikken udført som offentlig service, der ikke bringes i udbud, men hvormod kontrakt indgås efter forhandling med DSB fra 1. januar 1999.

**Udbudt trafik:** Den del af trafikken udført som offentlig service, der bringes i udbud.

**Kontrakt:** Aftale mellem trafikministeren og en jernbanevirksomhed om at udføre passagertrafik som offentlig service. Aftalen kan dels indeholde krav til trafikens udstrækning, frekvens mv., dels den modsvarende betaling til jernbanevirksomheden. Der kan eventuelt, hvis der er tale om overskudsgivende trafik, være tale om, at jernbanevirksomheden betaler for at drive trafikken. Der kan sondres mellem en forhandlet kontrakt om forhandlet trafik (jf. definition heraf) og en udbudt kontrakt om udbudt trafik (jf. definition heraf).

**Rullende materiel:** Anvendes som fællesbetegnelse for lokomotiver, vogne og tog, som DSB i henhold til § 8, stk. 4 af trafikministeren – mod betaling – kan pålægges at stille til rådighed for konkurrenter ved udbud af offentlig service trafik.

**Internationale godskorridorer:** På europæisk plan er der taget initiativ til en forbedring af forholdene for godstransport på jernbane gennem etablering af internationale godskorridorer (Trans European Rail Freight Freeways). Efter lovforslaget vil infrastrukturforvalteren efter trafikministerens nærmere bestemmelse kunne reservere infrastrukturkapacitet til dette formål. Tildelingen vil foregå i et samarbejde mellem de deltagende infrastrukturforvaltere efter kriterier, der vil blive fastlagt mellem de deltagende lande. I første omgang etableres et nordisk pilotprojekt med forbindelse til pilotprojekt i Centraleuropa.

**International kombineret jernbanetransport:** Ved international kombineret jernbanetransport forstås kombineret transport, der er grænseoverskridende og dermed benytter jernbaneinfrastruktur i mindst to stater, jf. de specielle bemærkninger til § 32.

**Internationale jernbanesammenslutninger:** Defineres i overensstemmelse med direktiv 91/440/EØF som »enhver sammenslutning af mindst to jernbanevirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, med henblik på at drive international transportvirksomhed mellem medlemsstater«.

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

Denne lovs formål er at fremme en bæredygtig op-

fyldelse af samfundets transportbehov under hensyn til miljø, samfundsøkonomi, trafikikkerhed, fremkommelighed og sociale hensyn gennem fastlæggelse af rammer for jernbanevirksomhed.

## Til stk. 2

Ved jernbanevirksomhed forstås befordring af personer og transport af gods på jernbane. Uden for definitionen falder infrastrukturforvalterens anvendelse af materiel til vedligeholdelse og udbygning af jernbanenettet m.v., transport der udelukkende berører en enkelt privat ejendom og ikke krydser offentlige veje eller jernbanespor, ligesom virksomheders anvendelse af rangertraktorer til rangering mellem virksomhedens spor og et overleveringsspor heller ikke betragtes som jernbanevirksomhed.

*Til § 2*

Loven og de med hjemmel i loven udfærdigede forskrifter gælder for al jernbanevirksomhed.

## Til stk. 2

Loven gælder ikke for jernbanevirksomhed, der udføres på letbaner, der anlægges i henhold til lov nr. 477 af 24. juni 1992 om Ørestad m.v. med senere ændringer.

## Til stk. 3

Bestemmelserne i kapitel 4 og 5 gælder alene for jernbanevirksomhed, som udføres på statens jernbaneinfrastruktur samt på infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Heraf følger, at lovens regler vedrørende dels udførelse af jernbanetrafik som offentlig service, dels adgangen til jernbaneinfrastrukturen og betalingen for denne ikke gælder for privatbanerne.

## Til stk. 4

Trafikministeren bemyndiges til at bestemme, at lovens kapitel 4 og 5 skal gælde for privatbanerne, samt at loven i det hele skal omfatte al jernbanevirksomhed, herunder også de i stk. 1 anførte letbaner og den danske del af Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst anlæg.

Anvendelse af bemyndigelsen vil i alle tilfælde ske efter aftale med de berørte parter og med respekt for de pågældendes lovmæssige rettigheder m.v. For så vidt angår infrastrukturen på Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst anlæg, vil der forinden forbindelsens ibrugtagning blive indledt drøftelser med den svenske part vedrørende forvaltningen af infrastrukturen.

*Til § 3*

En virksomhed har ret til at drive jernbanevirksomhed, når den er indehaver af en gyldig tilladelse. Til-

ladelsen udstedes af Jernbanetilsynet, som tillige udsteder sikkerhedscertifikat efter kriterier fastlagt i medfør af lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.

## Til stk. 2

Udenlandske jernbanevirksomheders tilladelser, som er udstedt i andre medlemsstater i EU i medfør af direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser (tilladelser) til jernbanevirksomheder, gælder i Danmark til den form for trafik, som er omhandlet i artikel 10 i direktiv 91/440/EØF, hvorefter jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder har en vis ret til adgang til international jernbanetrafik i Danmark. Udenlandske jernbanevirksomheder, der ønsker at drive jernbanevirksomhed i Danmark, skal søge om dansk tilladelse. Undtaget herfra er kun jernbanevirksomheder, der alene kører transittrafik, og som er i besiddelse af gyldig tilladelse udstedt i det EU-land, hvor virksomheden er hjemmehørende. Der skal alene indhentes dansk sikkerhedscertifikat til denne type af trafik.

*Til § 4*

Kriterierne for udstedelse af tilladelse til jernbanevirksomheder er udformet således, at der er stor overensstemmelse med de tilsvarende regler for gods- og buskørsel, jf. bekendtgørelse nr. 908 af 29. november 1995 om godskørsel og bekendtgørelse nr. 678 af 5. oktober 1990 om buskørsel.

Kriterierne følger endvidere modellen fra direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser (tilladelser) til jernbanevirksomheder (licensdirektivet), som driver international trafik i overensstemmelse med artikel 10 i direktiv 91/440/EØF, jf. Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 534 af 26. juni 1997 om ikrafttræden af EF-direktiv om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder. Licensdirektivet opstiller rammerne for de krav, som jernbanevirksomhederne skal opfylde for at få udstedt en tilladelse, blandt andet vedrørende finansiel kapacitet, hæderlighed og faglig kompetence.

En jernbanevirksomhed, som ansøger om udstedelse af tilladelse, skal indsende oplysninger til Jernbanetilsynet, der dokumenterer, at virksomheden opfylder de i nr. 1-9 nævnte krav.

## Til nr. 1

Virksomheden skal dokumentere, at dens hovedbeskæftigelse er jernbanevirksomhed alene eller kombineret med reparation, udlejning og vedligeholdelse af

jernbanemateriel, og at dens hovedvirksomhed og eventuelle hovedkontors hjemsted i retligt henseende er beliggende i Danmark.

Virksomheder, kan oprette et datterselskab med denne hovedaktivitet, og kan derigennem opnå tilladelse, uanset hvor moderselskabets virksomhed i øvrigt foregår.

#### Til nr. 2

Virksomheden skal dokumentere at have kontanter eller andre værdier for i alt mindst 1 mill. kr. Der kan i stedet stilles sikkerhed af et forsikringsselskab eller pengeinstitut på vilkår, som nærmere fastsættes af Jernbanetilsynet, herunder vedrørende størrelse og indhold.

Virksomheden skal forelægge en forretningsplan, der som minimum skal indeholde de nedenfor nævnte oplysninger:

1. Åbningsbalance og årsbudget, der skal omfatte det første regnskabsår, skal indeholde alle de for bedømmelsen nødvendige oplysninger om virksomhedens forventede indtægter og driftsudgifter, herunder udgift til personale, administration, materiel, brændstof, forsikringer, vedligeholdelse, forrentning og afskrivning.
2. En udførlig beskrivelse af de økonomiske bånd mellem virksomheden og enhver anden erhvervs-mæssig virksomhed, som den ansøgende virksomhed deltager i enten direkte eller gennem beslægtede foretagender.

#### Til nr. 3

Virksomheden og direktøren og alle bestyrelsesmedlemmerne, skal gennem dokumentation godtgøre, at de(n) pågældende ikke har været erklæret konkurs eller er under konkursbehandling.

#### Til nr. 4

Ansøgningen kan afslås, såfremt virksomheden har restancer til det offentlige, der overstiger 50.000 kr. Virksomheden giver Jernbanetilsynet mulighed for at indhente de relevante oplysninger hos myndighederne.

#### Til nr. 5 og 6

Ansøgningen skal være ledsaget af udstedt dåbsattest (navnebevis) og sygesikringsbevis eller lignende for den ansvarlige leder (direktøren), hvorefter Jernbanetilsynet indhenter straffeattest m.v. til brug ved bedømmelsen af den pågældende persons vandel.

#### Til nr. 7

Virksomheden anses for faglig kompetent, såfremt følgende forhold er opfyldt:

1. Virksomheden har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation.
2. Virksomheden kan sandsynliggøre, at dens ledelse vil kunne drive virksomheden på forsvarlig måde og i overensstemmelse med god skik inden for branchen.
3. Virksomheden respekterer de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår, der følger af kollektive overenskomster.

#### Til nr. 8

Virksomheden skal have en gyldig ansvarsforsikring på det tidspunkt, hvor trafikeringen indledes.

#### Til nr. 9

Virksomheden skal kunne dokumentere, at den ved ejerskab, gennem leasingarrangement, ved lejemål eller lignende disponerer over trækraft (lokomotiv, selvkørende togsæt), som er godkendt af Jernbanetilsynet ved udstedelse af ibrugtagningstilladelse. Hvis trækraften kun kan godkendes til anvendelse på en begrænset del af jernbaneinfrastrukturen, kan tilladelsen gøres begrænset til denne.

Bevis for rådighed over trækraft kan bestå i en kontrakt med DSB i medfør af § 8, stk. 4, med en privatbane i medfør af § 8, stk. 7 eller med en anden indehaver af jernbanemateriel om at stille trækraft til rådighed for trafik udført som offentlig service. Hvis kontrakt ikke er indgået, kan tilladelsen gives på vilkår om, at dette sker.

#### Til stk. 2

For så vidt angår overtrædelse af arbejdsretlige forhold vedrører dette kun forhold, hvor det er direktøren personligt, der har overtrådt reglerne.

#### Til stk. 3

En tilladelse er gældende, så længe jernbanevirksomheden opfylder kravene i loven. Tilladelsen er således tidsbegrænset.

Jernbanetilsynet kan foretage en fornyet vurdering af indehaveren af en tilladelse, hvis Tilsynet finder anledning hertil. En fornyet vurdering skal dog finde sted senest fem år efter udstedelsen. Denne fornyede vurdering påvirker ikke princippet om en tilladelses tidsbegrænsethed og er således ikke til hinder for, at jernbanevirksomhederne kan indgå kontrakter om udførelse af trafik som offentlige service, jf. § 8, stk. 2.

## Til stk. 4

Jernbanetilsynet kan tilbagekalde tilladelser, hvis der måtte ske overtrædelse af de bestemmelser, der er fastsat for denne, af gældende EF-forordninger eller af danske love og bestemmelser for jernbanevirksomhed.

Hvis jernbanevirksomheden træder i likvidation, undergives konkursbehandling eller standser sine betalinger, skal der straks ske meddelelse herom til Jernbanetilsynet. Boet, eller - i tilfælde af anmeldt betalingsstandsning - tilsynet, kan med Jernbanetilsynets godkendelse midlertidigt fortsætte virksomheden med henblik på afvikling, afhændelse eller finansiel rekonstruktion af virksomheden.

Tilladelsen kan dog tilbagekaldes, hvis Jernbanetilsynet finder, at der ikke er mulighed for midlertidig fortsættelse af virksomhedens drift.

## Til stk. 5

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om vilkår for udstedelse af tilladelser. Ministeren kan endvidere bestemme, at der kan knyttes særlige vilkår til tilladelser, herunder at tilladelser udstedes for en begrænset periode.

## Til stk. 6

Jernbanetilsynet bemyndiges til at opkræve et gebyr i forbindelse med, at Tilsynet udsteder tilladelse til jernbanevirksomhederne i henhold til denne lov. Gebyret er betaling for de omkostninger, der afholdes af Jernbanetilsynet ved behandlingen af ansøgningerne samt administrationen heraf. Provenuet fra gebyret må ikke overstige Jernbanetilsynets omkostninger til administration af tilladelsesudstedelsen.

## Til § 5

Trafikministeren kan fravige kravene i § 4 ved meddelelse af tilladelse til ikke erhvervsmæssig jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål og ikke tilsigter at dække noget egentligt trafikalt behov (veteranbanerne).

Veteranbaner er omfattet af Lov nr. 76 af 13. marts 1969, som navnlig tager sigte på veteranjernbaneklubbers kørsel med historisk materiel på særligt afgrænsede strækninger. Hvis en veteranjernbaneklub ønsker at køre uden for dette afgrænsede område, er der tale om jernbanedrift, som vil kræve tilladelse til jernbanevirksomhed i lovens forstand. Det vil dog ikke være rimeligt at kræve opfyldelse af lovens krav om finansielle forhold m.v. På den anden side må der stilles de

nødvendige sikkerhedskrav til veteranjernbaneklubens materiel. Det er derfor hensigtsmæssigt, at trafikministeren kan fravige § 4, således at en tilladelse kan gives på individuelle vilkår.

## Til § 6

Det forhold, at de jernbanetekniske uddannelser - her tænkes specielt på uddannelsen af lokomotivførere - er placeret hos nuværende jernbanevirksomheder (DSB og privatbanerne) kan udgøre en væsentlig hindring for nye virksomheders adgang til markedet for jernbanetraffic. Derfor vil trafikministeren sikre, at alle jernbanevirksomheder mod betaling kan få uddannet jernbaneteknisk personale på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

## Til § 7

Ved et regnskabsreglement forstås et regelsæt, der i forhold til årsregnskabslovens bestemmelser fastsætter supplerende krav til virksomhedsregnskabsførelsen, til de oplysninger, som kan hentes fra regnskabsmaterialet, og til en supplerende produktøkonomisk opstilling af regnskabet.

Formålet med et regnskabsreglement er konkurrenceretligt, og reglementet skal medvirke til at sikre, at det fornødne datagrundlag er til stede, således at det kan vurderes, om reglerne for lige konkurrencevilkår er overholdt. Et regnskabsreglement er således et værktøj til etablering af gennemsigtighed og sikring mod ikke-tilladt konkurrenceforvridende krydssubsidiering og kontrol af, hvorvidt en jernbanevirksomhed misbruger en dominerende stilling.

Reglerne i et regnskabsreglement for en jernbanevirksomhed fastsættes af trafikministeren efter drøftelse med Konkurrencestyrelsen.

Samtidig med indsendelsen af jernbanevirksomhedens reviderede årsregnskab til ministeren, foranlediger jernbanevirksomheden indsendelse af et produktøkonomiregnskab i henhold til et for jernbanevirksomheden udstedt regnskabsreglement med en erklæring fra jernbanevirksomhedens statsautoriserede revisor om, at virksomhedens regnskabsføring og forretningsvirksomhed er sket i overensstemmelse med det af ministeren udstedte regnskabsreglement.

Da et produktøkonomiregnskab typisk vil indeholde følsomme forretningsoplysninger, er regnskaber opstillet efter et regnskabsreglements krav ikke offentligt tilgængelige.

Efter drøftelse med Konkurrencestyrelsen kan ministeren meddele jernbanevirksomheden konkurren-

## F. t. 1. om jernbanevirksomhed m.v.

ceretlige retningslinier, hvori konkurrenceretlige aspekter af jernbanespecifikke forhold er fastlagt.

## Til § 8

Bestemmelsen giver trafikministeren hjemmel til at sikre betjening med passagertrafik i et rimeligt omfang i henseende til udstrækning og serviceniveau gennem indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om trafik udført som offentlig service. Bestemmelsen giver herunder hjemmel til, at kontrakterne kan bringes i udbud.

Størstedelen af passagertrafikken på statens jernbanenet er underskudsgivende. Hidtil er denne trafik blevet produceret af statsvirksomheden DSB, der med en årlig finanslovsbevilling aftalt ved en fireårig rammeaftale har udført sin virksomhed inden for en bredt defineret driftspligt.

Med virkning fra 1. januar 1999 forudsættes DSB i medfør af supplementsaftalen om DSB af 24. oktober 1996 omdannet til en selvstændig offentlig virksomhed. Samtidig omlægges styringen af det offentlige indkøb af jernbanepassagertrafik, så trafikministeren indgår kontrakter med en eller flere jernbanevirksomheder om at levere trafikken mod betaling, såkaldt »trafik udført som offentlig service«.

Kontrakterne om offentlig service erstatter fra 1. januar 1999 DSBs driftspligt, der ikke er formelt lovfæstet, men som fortolkes som en almen pligt til at betjene enhver strækning med et vist minimalt serviceniveau, hvad angår togaftage m.v. I kontrakten eller kontrakterne vil der konkret blive fastlagt krav til trafikens udstrækning, frekvens, kvalitet m.v., og den modsvarende betaling til jernbanevirksomheden eller virksomhederne.

Kontrakten eller kontrakterne forudsættes i overensstemmelse med DSB-rammeaftalen 1995-98 med virkning fra 1. januar 1999 indgået med DSB efter forhandling, såkaldt »forhandlet trafik«. I første fase forudsættes kontrakten eller kontrakterne om den forhandlede trafik at have form af en udvidet rammeaftale. Der forudsættes derefter gradvis etableret en større detaljeringsgrad.

Kontrakten eller kontrakterne kan omfatte såvel underskudsgivende som overskudsgivende trafik efter trafikministerens beslutning. Gennem inddragelse af overskudsgivende trafik under kontraktssystemet kan det offentlige udgift til trafik udført som offentlig service nedbringes. Omfatter en kontrakt fortrinsvis overskudsgivende trafik, forudsættes det, at trafikministeren kan oppebære betaling fra den udførende

jernbanevirksomhed for retten til at gennemføre den pågældende trafik.

Kontraktens længde forudsættes afpasset, så det bliver muligt at realisere målsætningen om i anden omgang at bringe kontrakter svarende til op til 15 pct. af DSBs produktion af passagertogkilometer uden for S-togsnettet i udbud inden udgangen af 2003, jf. bemærkningerne til stk. 2.

Bevillingsmæssig hjemmel til tilvejebringelse af den trafik, der ønskes udført som offentlig service, forudsættes tilvejebragt på de årlige finanslove.

Hjemmelen til at indgå kontrakter om trafik udført som offentlig service omfatter alene passagertrafikken. Godstrafikken forudsættes fra 1. januar 1999 drevet som såkaldt »fri trafik«, dvs. for jernbanevirksomhedernes egen regning og økonomiske risiko, alene med støtte i det miljø- og regionaltilskud, som ydes til godskørsel på bane med hjemmel i § 11.

## Til stk. 2

Trafikministeren bemyndiges til at bringe kontrakter om trafik udført som offentlig service i udbud. Udbud forudsættes gennemført gradvis. Som en indledning forudsættes kontrakter vedrørende op til 15 pct. af DSBs samlede produktion af passagertogkilometer uden for S-togsnettet udbudt inden udgangen af 2003, således at kontrakterne har en varighed på mellem fem og otte år. Trafikministeren iværksætter et analysearbejde, der skal afdække, hvilke dele af DSBs samlede produktion af passagertogkilometer, der mest hensigtsmæssigt vil kunne udbydes inden for 15 pct. grænsen.

Udbudsforløb efter 2003 kan ikke fastlægges endnu, da det vil afhænge af erfaringerne med de første udbudsforretninger. I erfaringsopsamlingen må indgå en bedømmelse af, i hvilket omfang øget effektivitet som følge af konkurrencen kan opveje et eventuelt tab af stordriftsfordele i produktionen som følge af fordelingen af denne på flere jernbanevirksomheder. Trafikministeren gives derfor en bemyndigelse i dette spørgsmål.

DSBs forpligtelser over for virksomhedens tjenestemænd ved udbud eller eventuelt tab af udbud berøres ikke af denne lovs bestemmelser.

S-togdriften forudsættes indtil videre ikke bragt i udbud.

## Til stk. 3

Alle virksomheder, der er godkendt som jernbanevirksomheder i henhold til lovens kapitel 3, kan deltage i udbudsforretninger om trafik udført som offentlig



lig service på lige og ikke-diskriminerende vilkår. DSB - der antages godkendt - kan således også deltage i udbuddene.

Hvis privatbanerne ønsker at byde, forudsættes det på grund af privatbanernes særlige status at ske fra særlige datterselskaber, økonomisk adskilt fra den koncessionerede trafik. Regeringen vil fremsætte forslag til en ændring af privatbaneloven med dette sigte. Privatbanerne vil dog fortsat kunne drive trafik efter aftale med DSB i samme omfang som tidligere.

Når en jernbanevirksomhed både driver »forhandlet trafik« og udfører anden trafik skal den »forhandlede trafik« drives i særlige enheder, der mindst opfylder følgende betingelser: a) regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de tilsvarende aktiver skal opføres efter gældende regnskabsforskrifter, og b) udgifterne skal balancere med driftsindtægterne og det offentliges indbetalinger uden mulighed for overførsel fra eller til et andet af jernbanevirksomhedens aktivitetsområder, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 om ændring af forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektorer for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Forordningen fortolkes således, at hvis der opnås overskud i dele af virksomheden, der modtager offentligt tilskud uden at have været udsat for konkurrence (»forhandlet trafik«), må dette overskud ikke anvendes til at subsidiere andre konkurrenceudsatte dele af virksomheden. Disse regler gælder virksomheder i alle EU-lande og vil således også gælde for udenlandske jernbanevirksomheder, der måtte byde på denne trafik.

Der er i EU-regi taget initiativ til en revision og præcisering af forordningen set i speciel relation til jernbaneområdet, hvor det anses for sandsynligt, at der i stadig stigende omfang vil være offentlige jernbaneselskaber, der samtidig varetager forhandlet og udbudt/fri trafik.

#### Til stk. 4

For at skabe reel mulighed for konkurrence kan trafikministeren pålægge DSB - på lejevilkår - at stille rullende materiel til rådighed for udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service. Jernbanevirksomheder, der byder på kontrakter om udførelse af offentlig service, vil derfor som hovedregel have mulighed for at kunne disponere over materiel

fra DSB, hvis de vinder kontrakten. Hvis DSB selv byder på den pågældende kontrakt, forudsættes udgifterne til materiel indregnet i DSBs bud svarende til, hvad materiellet stilles til rådighed for til andre bydende jernbanevirksomheder. Hensigten hermed at sikre, at DSBs ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven.

Som hovedregel vil gælde, at materiellet via udbudsbetingelserne stilles til rådighed på vilkår, så den vindende jernbanevirksomhed har ret, men ikke pligt til at gøre anvendelse af det. Den vindende jernbanevirksomhed kan således som hovedregel frit vælge at anvende eget materiel til brug for trafik udført som offentlig service.

I særlige tilfælde vil udbudsbetingelserne dog kunne udformes, så de indeholder en pligt til at anvende DSBs materiel. Dette princip forudsættes alene benyttet i tilfælde, hvor kontrakten omfatter så betydelige eller specielle materielressourcer, at der ville være store vanskeligheder ved at finde anvendelse for lediggjort DSB-materiel, hvis en vindende jernbanevirksomhed måtte ønske at anvende andet materiel.

Det forudsættes, at materiellet prissættes, så lejen dækker DSBs omkostninger - herunder fuld afskrivning og forrentning - samt en af trafikministeren fastsat normal fortjeneste. Det antages at vedligeholdelsesudgifter bæres af lejeren separat.

#### Til stk. 5

Som følge af DSBs hidtidige vidtstrakte eneret på trafik på statens jernbaneanet er der ikke sikkerhed for, at der uden videre og på kort tid opstår et marked for passagertrafik, hvor fremkomsten af flere konkurrerende bud sikrer en realistisk markedspris i forbindelse med udbudsforretningerne. Det er usikkert, hvor mange bud der fremkommer, herunder om DSB i alle tilfælde selv vil vælge at byde.

For at staten kan sikre den ønskede trafikering under alle omstændigheder, er det skønnet nødvendigt at give trafikministeren bemyndigelse til at pålægge DSB en forpligtelse til at udføre trafik som offentlig service i disse tilfælde. Et sådant pålæg om offentlig service og principperne for betalingen herfor vil blive udformet i overensstemmelse med den i bemærkningerne til stk. 3 nævnte EU-forordning 1191/69 med senere ændringer.

Det er hensigten, at bemyndigelsen benyttes mindst muligt. I tilfælde, hvor mere end to virksomheder indgiver kvalificerede bud på en kontrakt, forudsættes der ikke givet pålæg.

## Til stk. 6

Regler om takster, befordringspligt, billetteringssyster og krav til koordinering af køreplan med andre leverandører af kollektiv trafik m.v. forudsættes fastlagt i kontrakterne, ligesom trafikministeren vil kunne opstille vilkår, der sikrer fribefordring for Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europa-Parlamentet med flere.

## Til stk. 7

Privatbanerne i Danmark drives på grundlag af koncessioner og ledes af bestyrelser i overensstemmelse med de regler herfor, der er fastlagt i medfør af lov bekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995 om privatbanerne, men virksomhederne står under trafikministerens administrative, økonomiske og tekniske tilsyn.

De facto er det privatbanernes bestyrelser, der fastsætter omfanget af den trafik, der udføres på privatbanernes jernbanestrækninger. Privatbanerne er ikke omfattet af lovens kapitel 4, og berøres derfor ikke af trafikministerens adgang til at fastsætte omfanget af den som offentlig service udførte trafik, jf. stk. 1.

Trafikministeren kan dog i medfør af § 2, stk. 4 bestemme, at kapitel 4 skal gælde for privatbanerne. Da der agtes indledt forhandlinger med privatbanerne og de kommunale parter om privatbanernes fremtidige vilkår, er det derfor hensigtsmæssigt, at trafikministeren gives bemyndigelse til, som led i disse forhandlinger, at overlade forpligtelsen til etablering af trafik udført som offentlig service på privatbanernes net til anden offentlig myndighed, herunder de kommunale parter.

Tilsvarende findes det hensigtsmæssigt, at trafikministeren bemyndiges til efter forhandling at bestemme, at privatbanerne pålægges forpligtelser svarende til dem, der er pålagt DSB i medfør af stk. 4 og 5, til at stille materiel til rådighed samt til mod betaling at udføre trafik som offentlig service.

## Til § 9

Bestemmelsen sigter på at regulere tildelingen af rettigheder til benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, dvs. infrastrukturkapacitet. Med sådanne rettigheder kan virksomheder, der er godkendt som jernbanevirksomheder i henhold til kapitel 3, og har fået udstedt sikkerhedscertifikat, udføre enhver form for passager- og godstrafik enten som led i offentlig service eller som fri trafik, dvs. for egen regning og økonomisk risiko.

Jernbanevirksomheder kan søge om infrastrukturkapacitet til enhver form for godstrafik fra 1. januar

1999 og til enhver form for passagertrafik fra 1. januar 2000. Indtil disse tidspunkter kan infrastrukturkapacitet tildeles jernbanevirksomhederne til passager- og godstrafik inden for de rammer, som er fastlagt i § 32, som er en overgangsbestemmelse.

## Til stk. 1

Med henblik på at opnå adgang til jernbaneinfrastruktur søger jernbanevirksomheden infrastrukturforvalteren om jernbaneinfrastrukturkapacitet, dvs. om ret til at disponere over sporkapacitet til at fremføre et eller flere tog med nærmere angivne specifikationer bl.a. vedrørende afgang og ankomst.

Kapacitetsfordelingen foretages inden for nærmere af trafikministeren fastsatte rammer af infrastrukturforvalteren, og infrastrukturforvalteren afstikker som led heri de teknisk/trafikale rammer for køreplanlægningen.

På statens jernbaneinfrastruktur samt på infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen er Banestyrelsen infrastrukturforvalter. Opgaven som infrastrukturforvalter for Øresundsforbindelsens kyst-kyst anlæg varetages mest hensigtsmæssigt i et samarbejde mellem Banestyrelsen og infrastrukturforvalteren på svensk side, og dette spørgsmål vil derfor blive rejst inden forbindelsens ibrugtagning med henblik på at etablere en sådan ordning.

Hovedparten af trafikken på det jernbanenet, hvor Banestyrelsen er infrastrukturforvalter, må forventes at være trafik, der udføres som offentlig service. Støtstedelen af denne trafik, som har prioritet ved tildeling af infrastrukturkapacitet, forudsættes i en periode tildelt DSB som forhandlet trafik.

Denne trafik vil blive udført i overensstemmelse med de kontrakter, som trafikministeren indgår med DSB efter forhandling på baggrund af et af DSB udarbejdet forslag. Forslaget og de indgåede kontrakter kan principielt strække sig fra angivelse af et trafikomfang til en fuldt detaljeret køreplan.

DSB er forpligtet til at udarbejde og afstemme forslaget med de tidsmæssige og teknisk/trafikale forudsætninger, Banestyrelsen udstikker for den totale trafik på de relevante dele af nettet.

Et oplæg til udbud af offentlig service trafik vil på samme måde skulle afstemmes med Banestyrelsens forudsætninger.

Uanset at trafikken udført som offentlig service har første prioritet, skal den respektere den af fri trafik optagne kapacitet, jf. i øvrigt stk. 3. Det er således Banestyrelsens opgave på trafikministerens vegne at sik-

re den nødvendige koordinering mellem alle de forskellige trafikformer, idet Banestyrelsen foretager den endelige kapacitetsfordeling efter forhandling med jernbanevirksomhederne.

Det er for alle typer af trafik Banestyrelsens opgave at sikre videst mulig hensyntagen til jernbanevirksomhedernes kommercielle ønsker inden for de rammer, der udgøres af den fysiske kapacitetsbegrænsning, de tekniske og miljømæssige krav samt hensynet til den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige udnyttelse af infrastrukturkapaciteten.

Til stk. 2

På europæisk plan er der taget initiativ til en forbedring af forholdene for godstransport på jernbane gennem etablering af internationale godskorridorer (Trans European Rail Freight Freeways). Det er regeringens ønske, at den danske jernbaneinfrastruktur indgår i dette samarbejde. Derfor ønskes mulighed for, at infrastrukturforvalteren efter trafikministerens nærmere bestemmelse vil kunne reservere infrastrukturkapacitet til dette formål. Denne kapacitet, der skal sikre hurtig transport af høj kvalitet, vil blive tilgængelig for alle jernbanevirksomheder. Tildelingen vil foregå i et samarbejde mellem de deltagende infrastrukturforvaltere efter kriterier, der endnu ikke er fastlagt, men som vil blive forhandlet mellem de deltagende lande. I første omgang etableres et nordisk pilotprojekt med forbindelse til pilotprojekt i Mitteleuropa.

Til stk. 3

I de situationer, hvor de fremsatte ønsker om infrastrukturkapacitet kan forenes, tildeler infrastrukturforvalteren kapacitet i overensstemmelse med jernbanevirksomhedernes ønsker. I tilfælde af konflikt mellem de fremsatte ønsker, søger infrastrukturforvalteren gennem forhandling at opnå en for alle tilfredsstillende løsning. Hvis en forhandlingsløsning ikke umiddelbart er mulig, prioriteres ansøgningerne efter nedenstående principper i en procedure, der afvikles med to års mellemrum, dog første gang for perioden fra 1. januar 1999 til skiftet fra vinter- til sommerkøreplan i maj 2001. Der henvises også til eksemplet sidst i bemærkningerne til dette stykke.

1. Trafik udført som offentlig service i medfør af § 8 tilgodeses i et omfang svarende til den i den foregående periode realiserede trafik. For tildelingsperioden, der begynder 1. januar 1999, tilgodeses den offentlige service dog i et omfang besluttet som led i kontraktindgåelsen af trafikministeren. I tilfælde

af knaphed på infrastrukturkapacitet, kan omfanget af trafik udført som offentlig service kun øges via en eventuel senere udvidelse af kapaciteten på det pågældende baneafsnit eller gennem den i det følgende omtalte procedure.

2. Infrastrukturkapacitet til fri trafik tildeles med udgangspunkt i jernbanevirksomhedernes hidtidige rettigheder til kapacitet til denne form for trafik. Enhver jernbanevirksomhed, der udfører fri trafik, vil generelt have krav på at bevare 80 pct. af sin hidtidige kapacitet, mens de resterende 20 pct. står til rådighed for infrastrukturforvalteren til anden anvendelse. For godstrafik fastsættes den andel, som virksomhederne har krav på at bevare, dog i perioden frem til maj 2001 til 95 pct., mens den i perioden maj 2001-maj 2003 fastsættes til 90 pct. Herefter udgør andelen 80 pct. Den gradvise tilpasning sker med henblik på at give DSB Gods tid til den fornødne tilpasning.

Den frigjorte kapacitet, der står til rådighed til andre anvendelser, fordeles efter følgende prioritering, idet fordelingen af kapacitet mellem gods- og passagertrafik som udgangspunkt bevares: Som første prioritet tilgodeses virksomheder, der for første gang ansøger om kapacitet til fri trafik på det pågældende baneafsnit. Disse nytilkomne jernbanevirksomheder har som hovedregel ret til op til halvdelen af den kapacitet, som afgives af hidtidige indehavere af kapacitet til fri trafik. Som anden prioritet tilgodeses det kapacitetsbehov, der måtte følge af et ønske om en udvidelse af den trafik, der udføres som offentlig service. Som tredje prioritet tilgodeses det kapacitetsbehov, der måtte følge af et ønske om - efter trafikministerens bestemmelse - at udvide kapaciteten i internationale godskorridorer, jf. stk. 2.

Herefter resterende kapacitet fordeles efter trafikministerens bestemmelse i to puljer til henholdsvis gods- og passagertrafikformål. De således fordelte puljer omfordeles blandt de virksomheder, der hidtil har disponeret over kapacitet til fri trafik, efter et succeskriterium, f.eks. forholdet mellem det af virksomhederne producerede transportarbejde. Kriteriet for omfordeling udformes af trafikministeren.

Hvor ny kapacitet tilvejebringes gennem udbygning af jernbaneinfrastrukturen, fordeles denne i tilfælde af, at modstridende ønsker ikke kan forliges, således, at trafikministeren reserverer kapacitet til trafik udført som offentlig service, hvorefter kapacitet kan stilles til rådighed for internationale godskorridorer.

Endelig fordeles den resterende kapacitet mellem jernbanevirksomhederne til fri trafik.

Hvor en virksomheds kapacitet er så begrænset, at den under pkt. 2 anførte tildelingsmekanisme efter hidtidige rettigheder ikke kan anvendes, sker kapacitetstildelingen efter retningslinjer, der også skal tilstræbe at opfylde hensynet til en tildelingsperiode af en vis længde og hensynet til fortløbende konkurrence. Ingen virksomhed vil dog kunne fratages hele sin tildelte kapacitet inden for en 6-årig periode.

Som et generelt princip gælder, at kapacitet til brug for de enkelte kategorier af trafik fordeles blandt de enkelte ansøgers virksomheder på lige og ikke diskriminerende vilkår under hensyn til forskelle i kapacitetens kvalitet, f.eks. i henseende til placering på nettet. Infrastrukturforvalteren skal samlet tilstræbe en løsning, der i det hele optimerer anvendelse af infrastrukturen ud fra et samfundsøkonomisk synspunkt.

### **Mekanismen i fordelingen af knap infrastrukturkapacitet i medfør af § 9, stk. 3. Et eksempel.**

#### *Før 1. tildelingsperiode*

Det forudsættes i dette eksempel, at der på et givet baneafsnit er kapacitet («kanaler») til i alt 100 tog. Af de 100 kanaler er 80 kanaler anvendt til offentlig service, mens de resterende 20 kanaler anvendes til fri trafik. Det forudsættes i eksemplet, at de 20 kanaler anvendes af 2 passagertrafikvirksomheder og 2 godstrafikvirksomheder, alle med 5 kanaler hver. Ved indgangen til 1. tildelingsperiode er der sket en kapacitetsudvidelse med 20 kanaler på det pågældende baneafsnit, således at kapaciteten nu udgør i alt 120 kanaler. Infrastrukturkapacitetstildelingen sker da som anført nedenfor. Det bemærkes, at der er tale om et stilisent eksempel, bl.a. fordi kanalstørrelsen vil variere alt efter, om der er tale om hurtige tog, godstog o.s.v.

#### *1. tildelingsperiode*

- 1) De fire hidtidige operatører afgiver 20 pct. af deres hver 5 kanaler, dvs. hver 1 kanal, i alt 4 kanaler. Nye operatører kan tildeles 50 pct. af de afgivne 4 kanaler, dvs. i alt 2 kanaler. Det antages, at 2 nye operatører - hhv. én passagertrafikvirksomhed og én godstrafikvirksomhed - ansøger om kapacitet. De tildeles i givet fald hver 1 kanal.
- 2) Trafikministeren kan anvende resterende ledige kanaler til offentlig service, hvis der er behov for at udvide denne. I eksemplet kan der ske tildeling af i alt 22 kanaler, hhv. 20 som følge af kapacitetsudvidelse og 2 kanaler afgivet af hidtidige operatører og endnu ikke disponeret. Det antages, at der er politisk ønske om 10 kanaler anvendt til en forøget offentlig service trafik, hvilket medfører, at det resterende antal kanaler til fordeling udgør 12.
- 3) Trafikministeren kan inden for rammen på 12 kanaler disponere et antal til forøget godskorridortrafik. Det antages, at trafikministeren reserverer 4 kanaler til dette formål, hvorefter der rester 8 kanaler til fordeling.
- 4) Trafikministeren træffer herefter beslutning om fordelingen af de resterende kanaler i to puljer til henholdsvis passager- og godstrafik. Det antages, at der er et ønske om at fremme national godsgrafik, hvorfor trafikministeren fordeler 5 kanaler til godstrafik og 3 kanaler til passagertrafik.
- 5) Fordelingen af de 5 kanaler til godstrafik mellem de enkelte godstrafikvirksomheder sker på baggrund af skøn over disse virksomheders relative succes. Som mål for successen anvendes et af trafikministeren fastsat kriterium, f.eks. transportproduktionen pr. kanal. I eksemplet er antaget, at den virksomhed, som har haft størst succes efter det anvendte kriterium, tildeles alle de 5 kanaler. Denne virksomhed vil da nå op på i alt 9 kanaler. På samme måde fordeles de sidste 3 kanaler til passagertrafik til den mest succesfulde hidtidige passagertrafikvirksomhed, der således når op på 7 kanaler.

#### *2. tildelingsperiode*

I 2. Tildelingsperiode sker ingen kapacitetsforøgelse. De hidtidige operatører af fri trafik skal igen som udgangspunkt afgive 20 pct., idet der afrundes til nærmeste hele kanal. Der afgives på denne måde i alt 5 kanaler. Der forudsættes intet merforbrug af kanaler til offentlig service- eller godskorridortrafik. Det antages, at der igen er 2 nye virksomheder, der melder sig, én gods- og én passagertrafikvirksomhed. Der antages i denne periode et politisk ønske om at fastholde de absolutte gods/passagerandele.

Fordelingen bliver som anført i skemaet på næste side.

*(fortsættes.....)*

<b>Mekanismen i fordelingen af knap infrastrukturkapacitet (fortsat)</b>			
<b>Eksemplets kanalfordeling (minus betyder, at virksomheden ved periodens begyndelse fratages ka-</b>			
<b>Antal kanaler</b>	<b>Før 1. periode</b>	<b>1. periode</b>	<b>2. periode</b>
Offentlig service	80	+10 = 90	+ 0 = 90
International godskorridor	0	+4 = 4	+ 0 = 4
Godsvirksomhed nr. 1. Mest succesfuld	5	-1+5 = 9	-2+2 = 9
Godsvirksomhed nr. 2	5	-1 = 4	-1 = 3
Godsvirksomhed nr. 3		+1 = 1	-0 = 1
Godsvirksomhed nr. 4			+1 = 1
Pass. virksomhed nr. 1. Mest succesfuld	5	-1+3 = 7	-1 + 1 = 7
Passagervirksomhed nr. 2	5	-1 = 4	-1 = 3
Passagervirksomhed nr. 3		+1 = 1	-0 = 1
Passagervirksomhed nr. 4			+1 = 1
<b>I alt</b>	<b>100</b>	<b>120</b>	<b>120</b>

I de tilfælde, hvor ønsker fra to eller flere jernbanevirksomheder ikke kan imødekommes efter forhandling, må infrastrukturforvalteren tildele infrastrukturkapacitet til den virksomhed, hvis forretningsgrundlag vurderes som det mest gunstige under hensyn til såvel drifts- som samfundsmæssige og miljømæssige faktorer.

Infrastrukturforvalteren kan efter forhandling foretage mindre tilpasninger i kapacitetsfordelingen som led i de generelle køreplanændringer (p.t. mellem sommer- og vinterkøreplan)

Til stk. 4

Der knyttes ikke eneret til befording på en given strækning ved tildeling af infrastrukturkapacitet, hverken når retten til benyttelse af kapaciteten er knyttet til trafik udført som offentlig service eller fri trafik. Der kan dog efter trafikministerens bestemmelse blive tale om eneret til afsætning og optagning af passagerer (dvs. standsning) på udvalgte stationer i perioder af døgnnet med et lavt kundeunderlag.

Bemyndigelsen til meddelelsen af eneret forudsættes alene bragt i anvendelse, hvis en eneret skønnes markant at kunne reducere det offentlige udgift til betjening af en strækning, og hvis eneretten i øvrigt ikke begrænser en samfundsmæssig udnyttelse af den pågældende banestrækning.

Til stk. 5

I forbindelse med tildeling af infrastrukturkapacitet indgår jernbanevirksomheden og infrastrukturforval-

teren aftale vedrørende samarbejdsrelationer, gensidige rettigheder og forpligtelser, betingelser for benyttelse af infrastrukturen m.v., herunder krav til forsikring.

Aftalen skal specificere den tildelte infrastrukturkapacitet og vilkårene for dens benyttelse, beskrive den infrastruktur, der stilles til rådighed af infrastrukturforvalteren, den tilladte kørsel, afregningen af baneafgift, særlige sikkerhedsforhold o.s.v.

Aftalen skal endvidere beskrive forhold i forbindelse med arbejder på jernbaneinfrastrukturen (f.eks. varsling over for jernbanevirksomhederne af arbejder, erstatning for gener etc.), ansvarsregler for skader på denne såvel som på det rullende materiel, ansvars- og erstatningsregler for togforsinkelser både i relationer mellem jernbanevirksomheden og infrastrukturforvalter og mellem jernbanevirksomheden og andre jernbanevirksomheder, der befærder det pågældende baneafsnit. Aftalen skal endvidere indeholde bestemmelser, som sikrer en hurtig afhjælpning af tognedbrud, specielt hvad angår generne for passagererne.

Aftalen skal give infrastrukturforvalteren mulighed for at tilbagekalde tildelingen, hvis den ikke har været benyttet i et mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden aftalt tidsrum. Aftalen skal også sikre, at rettigheden til infrastrukturkapaciteten ikke kan gøres til genstand for handel, og skal forpligte jernbanevirksomheden til straks at meddele infrastrukturforvalteren, hvis den helt eller delvist ophører med at anvende tildelt kapacitet.

## Til stk. 6

Jernbanestrækninger i Danmark er anlagt ved lov og kan nedlægges ved lov. For flere banestrækninger er Trafikministeren bemyndiget til at nedlægge banen, men bemyndigelsen hertil er ikke udnyttet.

Ved fremkomsten af flere jernbanevirksomheder på det danske jernbanenet er der behov for at præcisere de fysiske betingelser for trafik på det danske jernbanenet, herunder hvilke strækninger, der eventuelt midlertidigt ikke er åbne for trafik.

Trafikministeren bekendtgør årligt hvilke strækninger, der er åbne for færdsel, og på hvilke fysiske betingelser, herunder vedrørende maksimalt akseltryk, maksimalhastighed, m.v., det vil være tilfældet.

Bekendtgørelsen angiver den generelle vedligeholdelsesstandart for de enkelte strækninger, som Banestyrelsen forpligter sig til i det følgende år. Bekendtgørelsen angiver samtidig på hvilke generelle fysiske vilkår, jernbanevirksomhederne i givet fald kan forvente at få tildelt jernbaneinfrastrukturkapacitet på de respektive strækninger.

## Til § 10

Adgang til stationer og kombiterminaler er en afgørende forudsætning for jernbanevirksomhedernes aktiviteter. For at sikre alle jernbanevirksomhederne ret til adgang til stationer og kombiterminaler, er der modtagepligt på alle stationer og de kombiterminaler, der ejes af jernbanevirksomheder. Dette indebærer, at de pågældende faciliteter skal stilles til rådighed for jernbanevirksomheder på vilkår, der ikke diskriminerer mellem disse. Modtagepligten gælder både eksisterende og fremtidige stationer og kombiterminaler, men ikke øvrige godsterminaler.

I stationsbygninger skal alle jernbanevirksomheder kunne benytte sig af indre adgangsveje, ventesale og toiletter, forplads m.v. De skal endvidere være berettiget til mod betaling at få stillet lokaler til rådighed til salg af billetter.

Ved benyttelse af kombiterminaler skal fremmede jernbanevirksomheder kunne benytte sig af terminalens spor, løftekapacitet, adgangsveje og alle andre installationer, der er nødvendige for omlæsning mellem bil og tog.

I forbindelse med benyttelse af stationer og terminaler må jernbanevirksomhederne også have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner ved eller uden for perron. Dette gælder f.eks. rengøring, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og forberedelse af tog, henstilling af

tog i ledige perioder, faciliteter eller plads til påfyldning af vand, tømning af toiletter etc.

Infrastrukturforvalteren kan i ekstraordinære tilfælde (f.eks. ved akut opståede problemer med trafikafviklingen) anvise plads på spor ejet af en jernbanevirksomhed.

Jernbanevirksomheden betaler ejeren leje for brug af faciliteter svarende til en forholdsmæssig del af de samlede omkostninger til stationen/kombiterminalen, mens virksomhedsspecifikke investeringer selvfinansieres. Investeringer kan efter forhandling finansieres over lejen.

Trafikministeren kan i tilfælde, hvor adgangen til stationer ønskes fremmet, træffe beslutning om, at jernbanevirksomheder kun skal betale den forholdsmæssige andel af driftsomkostningerne, dvs. eksklusive omkostninger til forrentning og afskrivning. I sådanne tilfælde vil trafikministeren kompensere stationsejeren for manglende indtægter til dækning af forrentning og afskrivning.

Vognmænd har som samarbejdspartnere til jernbanevirksomheder, der bruger en kombiterminal, adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår og i øvrigt i overensstemmelse med konkurrencelovens bestemmelser.

Begreberne stationer og kombiterminaler defineres som ejendomme og arealer, eller dele heraf, der af trafikministeren er udpeget som stationer og/eller kombiterminaler.

## Til § 11

## Til stk. 1

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen (baneafgifter) og til at fastsætte et aktivitetsafhængigt miljø- og regionaltilskud til godstransport (godstilsud).

Hensigten med baneafgifter og godstilsud er at give jernbanevirksomhederne tilskyndelse til en mere hensigtsmæssig udnyttelse af jernbanenet og at fremme brugen af jernbanen som en miljørigtig transportform. Der tilstræbes en omlægning af tilskudssystemet, så vægten flyttes fra tilskud til kørevejen, som kun er et af mange elementer i produktionen af jernbanetransport, over mod et aktivitetsafhængigt tilskud til jernbanevirksomhederne. Dette vil give klarere økonomiske rammer og derigennem fremme samfundsøkonomisk fornuftige beslutninger og en positiv produktivitetsudvikling på området.

Baneafgifter opkræves af infrastrukturforvalteren og er betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Provenuet fra afgiften må ikke overstige infra-

strukturforvalterens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalteren opkræver særskilt betaling for kørestrømsforsyning.

Baneafgiftssystemet udformes således, at forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder og mellem jernbanetraffic af samme art udført på samme måde undgås.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 indførtes en betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt. Denne betaling er den eneste baneafgift, som opkræves i 1997. Også i

1998 forslås baneafgiften begrænset til betaling for benyttelse af Storebæltsforbindelsen. I perioden 1999 - 2000 forudsættes baneafgiftssystemet gradvist udbygget.

Det forudsættes, at den præcise udformning af afgiftssystemets struktur og niveau for 1998 og årene fremover fastsættes i bekendtgørelse. Fuldt gennemført vil der efter de nu foreliggende planer på hele jernbaneinfrastrukturen skulle betales netadgangsafgift og togkm-afgift. På strækningen Øresund-Padborg (»hovednettet«) betales endvidere broafgift og kapacitetsafgift, jf. nedenstående oversigt.

#### Oversigt over plan for broafgifter og øvrige baneafgifter, 1997-2001 (1997-priser).

	1997 <sup>1)</sup>	1998	1999	2000	2001
<b>Broafgifter</b>					
- broafgift, Storebælt, 1997-1998 <sup>2)</sup>	84 mill.kr. <sup>2)</sup>	129 mill.kr. <sup>2)</sup>			
- broafgift, Storebælt, passager, kr./pass.			30	30	30
- broafgift, Storebælt, gods, kr./tog	-	-	5500	5500	5500
- broafgift, Øresund, dansk del kr./tog	-	-	-	1800	1800
<b>Øvrige afgifter</b>					
<i>Hovednet (Øresund-Padborg)</i>					
- adgangsafgift, kr. p.a./strækningskm.	-	-	3000	3000	3000
- km-afgift, kr./togkm.	-	-	20	20	20
- kapacitetsafgift, i alt <sup>3)</sup>	-	-	49 mill.kr.	65 mill.kr.	65 mill.kr.
<i>Øvrige net</i>					
- adgangsafgift, kr. p.a./strækningskm.	-	-	1500	1500	1500
- km-afgift, kr./togkm.	-	-	3	3	3

1) Andet halvår, allerede gennemført.

2) Broafgiften for passage af Storebælt opkræves i 1997 og 1998 som et samlet beløb af DSB. Hvis flere jernbanevirksomheder end DSB benytter Storebæltsforbindelsen, fordeles afgiften proportionalt med jernbanevirksomhedernes andel af det samlede antal togpassager.

3) Kapacitetsafgiften udmåles på baggrund af den kapacitet, de enkelte tog beslaglægger i dagtimerne. I 1999 og 2000 indrømmes godstog i transit et nedslag på 2000 kr. pr. tog under hensyn til den mindre betalingsevne i perioden frem til åbning af Øresundsforbindelsen.

Netadgangsafgiften er proportional med længden af den strækning, som jernbanevirksomheden ønsker adgang til at kunne benytte. Afgiften, der er årlig, differentieres mellem hovednet og det øvrige net.

Herudover påtænkes indført en kilometerafgift. For både passager- og godstog opkræves et beløb for det antal kilometer, toget tilbagelægger ifølge køreplanen. Afgiften er på hovednettet Kastrup - Padborg fastsat, så den principielt sikrer dækning af de gennemsnitlige variable omkostninger (dvs. alle omkostninger ekskl. afskrivning og forrentning) ved benyttelse af infrastrukturen på hovedstrækningen. Afgiftsniveauet for det øvrige net skønnes at dække den gennemsnitlige marginale omkostning ved at køre et eks-

tra tog på de pågældende dele af nettet. For hovednettet påtænkes endvidere indført en kapacitetsafgift i dagtimerne på den særligt belastede strækning mellem Øresund og Snoghøj, dels en broafgift ved passage af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Kapacitetsafgiften indeholder et direkte incitament til mere effektiv udnyttelse af den knappe infrastruktur, idet kapacitetsafgiften beregnes på baggrund af den kapacitet, som det enkelte tog beslaglægger.

Broafgiften for passagertogs passage af Storebæltsforbindelsen er udformet med udgangspunkt i et betalingsevneprincip for at skabe parallellitet til de principper, der er anvendt ved udformning af takststrukturen for forbindelsens vejdel (bustaksterne). For



godstog er forudsat en afgift pr. togpassage. For Øresundsforbindelsens danske del af kyst-til-kyst anlæget vil spørgsmålet om forvaltningen af infrastrukturen og om fastsættelsen af baneafgifter forudgående skulle forhandles med den svenske part. Det forudsættes, jf. oversigten, at der fastsættes en afgift pr. togpassage, men passagertogsafgiften kan - afhængigt af beslutningen om Øresundsforbindelsens takststruktur for biler og busser - eventuelt omlægges til en passagerafgift.

Baneafgifter vedrører alene jernbanevirksomhedernes betaling til infrastrukturforvalteren. Baneafgifterne vil ikke nødvendigvis være sammenfaldende med infrastrukturforvalterens betaling til broforbindelsen.

Med de anførte satser for baneafgifter skønnes afgiftssystemet at medføre en samlet betaling til Banestyrelsen på 84 mill. kr. i 1997, voksende til knap 1 mia. kr. i 2001. For benyttelse af de faste forbindelser skønnes Banestyrelsen at skulle betale ca. 765 mill. kr. i år 2001 til broelskaberne og Øresundsforbindelsens landanlæg. Der resterer således ca. 235 mill. kr. til delvis dækning af anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesudgifter på statens egen infrastruktur, samt til godstilskud.

Det samlede provenu af baneafgifterne i år 2001 kan på baggrund af en skematisk beregning løseligt anslås til ca. 20-25 pct. af de samlede omkostninger (drift, vedligehold, forrentning og afskrivninger) ved infrastrukturen, inkl. de faste forbindelsers banedel. Beløbet på ca. 235 mill. kr., der refterer, når der er afregnet med broelskaberne, svarer skønsmæssigt til ca. 10 pct. af de samlede omkostninger ved statens jernbaneinfrastruktur.

Det nettobidrag, som Banestyrelsen oppebærer af baneafgiften (forudsætningsvis 235 mill. kr. i 2001), forudsættes modregnet i Banestyrelsens drifts- og anlægstilskud. Statens besparelse herved forudsættes anvendt til dækning af udgiften til miljø- og regionaltilskud, jf. nedenfor, samt til indkøb af offentlig servicepassagertrafik. Samlet forudsættes statens netto- provenu af baneafgiftssystemet altså at være nul.

Bemyndigelsen til opkrævning af baneafgifter erstatter bemyndigelsen i lov om Banestyrelsen m.v., § 5, stk. 2, som ophæves ved lovforslag fremsat samtidigt med dette.

Fra og med 1999 foreslås indført et *miljø- og regionaltilskud til jernbanegodstransport*, administreret af Banestyrelsen.

Miljø- og regionaltilskuddet foreslås ydet som et generelt tonkilometertilskud til godstransport til og/eller fra danske stationer og terminaler. Det forudsættes, at tilskuddet maksimalt kan udgøre 50 pct. af

jernbanevirksomhedens indtjening på den pågældende transport.

Tilskuddet får størst betydning for tunge lavværdivarer over lange afstande, hvilket afspejler, at det netop er her, at jernbanetransport har sine relativt største miljøfordele.

Tilskuddet ydes til jernbanetransportkøberen (kunden) som et faktureret fradrag i kundens betaling for køb af en transportydelse uanset valg af jernbanevirksomhed. Det fakturerede tilskud refunderes derefter den pågældende jernbanevirksomhed af Banestyrelsen.

Af godstrafik skal der som anført dels betales broafgifter, som går til udredning af jernbanens betaling for benyttelsen af de faste forbindelser, dels øvrige baneafgifter som betaling for brugen af statens landbaserede infrastruktur. Det forudsættes som udgangspunkt, at miljø- og regionaltilskuddet modsvarer provenuet af godstrafikkens baneafgifter for benyttelsen af den landbaserede infrastruktur (»øvrige baneafgifter«). Herved neutraliseres virkningen på godsoperatørernes økonomi af denne del af baneafgifterne.

Med denne finansieringsmodel og med udgangspunkt i prognoser for omfanget af jernbanegodskørsel vil miljø- og regionaltilskuddet andrage 75 mill. kr. svarende til 5,75 øre pr. tonkilometer fra 1999.

Det forudsættes, at tilskudssatsen tilpasses som led i den årlige bekendtgørelse af satserne for baneafgifter og miljø- og regionaltilskud med henblik på at sikre den forudsatte budgetterede overensstemmelse mellem provenu af øvrige baneafgifter og tilskudsbevilling for miljø- og regionaltilskud.

Kombinationen af afgifter og tilskud giver ikke jernbanegodssektoren en egentlig nettofordel, da tilskuddet som nævnt blot udgør en tilbageførsel af godsjernbanevirksomhedernes baneafgifter, ekskl. broafgifter.

Såfremt det med henvisning til jernbanens miljøfordele ønskes at styrke jernbanegodssektorens samlede konkurrenceevne over for andre transportformer, fordres et højere tilskud end det her foreslåede, og midlerne hertil må i givet fald tilvejebringes ved særskilt bevilling.

Miljø- og regionaltilskuddet vil skulle notificeres til EU-Kommissionen efter statsstøtteregele. De nærmere regler for tilskuddet fastsættes i bekendtgørelse, der udstedes efter forhandling med EU-kommissionen.

Til stk. 2

Bestemmelsen sigter på situationer, hvor jernbane-

virksomheder har særlige ønsker til infrastrukturen, som ikke indgår i statens prioritering. Trafikministeren kan i sådanne tilfælde træffe beslutning om, at infrastrukturforvalteren kan indgå aftale med jernbanevirksomheden om udførelse af sådanne særlige ydelser mod fuld betaling.

### Til § 12

#### Til stk. 1

Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v. angives. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Banestyrelsen.

#### Til stk. 2-3

For at sikre kunderne en vis minimumsinformation og en vis ensartethed i udformningen - og dermed gøre dette lettere for kunder at sammenligne forskellige virksomheders betingelser - kan trafikministeren udstede nærmere regler for udformningen af jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser. Opfyldelsen af disse regler vil kunne gøres til en betingelse for retten til at udføre jernbanevirksomhed. Forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

#### Til stk. 4

Takstniveau- og struktur er vigtig for passagerernes valg af befordringsydelse. Takstfastsættelsespolitikken vil derfor være et vigtigt element i konkurrencen mellem jernbanevirksomheder. Af disse grunde stilles jernbanevirksomhederne som hovedregel frit i valg af takstfastsættelse. Dog er det forudsat, at de jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring inden for HT-området, deltager i takstsamarbejdet her, som indebærer, at HT's bestyrelse fastlægger takstniveau, og at billetindtægter indgår i den fælles HT-pulje og fordeles til transportørerne efter de i lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik fastsatte principper.

#### Til stk. 5

Set fra kundens synspunkt vil det være afgørende, at information om forretningsbetingelser, takster og rabattilbud er let tilgængelig, også uanset om der er tale om flere konkurrerende jernbanevirksomheder.

Det er samtidig vigtigt, at kunden ved en enkelt henvendelse kan købe billet til den samlede rejse, uanset om flere jernbanevirksomheder skal benyttes. Af disse grunde forpligtes jernbanevirksomhederne til at forhandle hinandens produkter.

#### Til stk. 6

Trafikministeren kan træffe bestemmelse om, at der skal oprettes et centralt system, hvor kunden kan indhente let tilgængelige oplysninger om billigste rejseform. Jernbanevirksomhederne forpligtes til at deltage i finansieringen heraf. Fordelingen mellem virksomhederne vil ske på baggrund af disses omsætning efter nærmere regler fastsat af trafikministeren.

Så længe DSB er den eneste væsentlige udbyder af passagerbefordring, vil det være mest rationelt, at opgaven løses af DSB mod betaling.

De under stk. 5 og 6 nævnte forhold berører ikke godstrafik, hvor jernbanevirksomhederne forudsættes fuldstændig frit stillet under overholdelse af den almindelige konkurrence- og markedsføringslovgivning.

### Til §§ 13 - 15

Reglerne om jernbanens erstatningsansvar findes i dag i lov nr. 117 af 11. marts 1921 (som ændret i 1980) om erstatningsansvar for skade ved jernbane-drift.

Ansvarsgrundlaget i jernbaneerstatningsloven er for såvel personskade og tab af forsørger som for tingskade objektivt ansvar, med mindre skadelidte forsætteligt eller ved simpel uagtsomhed har udløst skaden.

Med opdelingen af jernbanen i en jernbanevirksomheds- og en infrastrukturdel er der behov for erstatningsregler for såvel jernbanevirksomhederne som for infrastrukturforvalterne. Det findes derfor hensigtsmæssigt at ophæve jernbaneerstatningsloven og placere de nødvendige bestemmelser i lov om jernbanevirksomhed m.v.

I henhold til lovforslaget skærpes erstatningsansvaret for personskade eller tab af forsørger, idet anvendelsesgrundlaget fortsat er objektivt ansvar, men erstatning kan herefter alene nedsættes eller bortfalde såfremt skadelidte forsætteligt eller ved grov uagtsomhed har medvirket til skaden.

Denne skærpelse skal ses som udtryk for et ønske om harmonisering af de nationale regler, så passagererne stilles ens i erstatningsretlig henseende, uanset om de befinder sig i tog, bus eller fly.

*Til § 16*

I tilfælde af person- eller tingskade under jernbanebefordring vil jernbanevirksomheden, som den, der udfører befordringen, have det direkte ansvar over for skadelidte, uanset om skaden er udløst af en begivenhed, som skyldes fejl eller uagtsomhed fra infrastrukturforvalterens side.

Loven giver derfor jernbanevirksomheden mulighed for i sådanne situationer at gøre regres over for infrastrukturforvalteren.

*Til § 17*

Krav om erstatning for skader forvoldt af jernbanevirksomheder skal være dækket af en forsikring tegnet i et ansvarsforsikringselskab, der har Finanstilsynets tilladelse (koncession) til at drive forsikringsvirksomhed. Et udenlandsk forsikringselskab, der har koncession i et andet land inden for Den Europæiske Union eller i et andet land, der efter aftale med EF har gennemført Rådets direktiv 92/49/EØF af 18. juni 1992 om samordning af love og administrative bestemmelser vedrørende direkte forsikringsvirksomhed bortset fra livsforsikring og om ændring af direktiv 73/239/EØF og 88/357/EØF (tredje skadesforsikringsdirektiv), og som i Danmark er anmeldt til at tegne ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder, kan ligeledes tegne ansvarsforsikring for jernbanevirksomheder i Danmark.

*Til stk. 2 og 3*

Forsikringen skal dække personskade eller tab af forsøger samt tingskade på indtil 250 mill. kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade. Beløbsstørrelsen 250 mill. kr. er fastlagt med udgangspunkt i det niveau, der anvendes i Sverige, og som for tiden udgør 300 mill. SEK. Trafikministeriet har ligeledes undersøgt andre EU-landes krav til forsikringsdækning, hvoraf kan nævnes England, hvor forsikringskravet til jernbanevirksomhederne i forbindelse med udstedelse af licens udgør 60 mill. GBP og ca 150 mill. GBP for tredjemandsansvar.

*Til stk. 4*

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte nærmere regler om den forsikringsdækning, som jernbanevirksomhederne skal etablere, med det formål at sikre, at den dækning, den enkelte jernbanevirksomhed opnår, også er tilfredsstillende. Reglerne kan f.eks. omfatte krav til dækningsomfang, rammer for selvrisici, krav om retablering af forsikringssummer-

ne ved større skadesbegivenheder og krav til løbetid og opsigelse.

*Til stk. 6*

Erstatningsansvaret ved befordring af gods i national trafik følger reglerne i »Fælles regler for kontrakter om international befordring af gods med jernbane« (CIM). For stykgods gælder de i CMR-loven (lovbekendtgørelse om fragtaftaler ved international vejtransport) fastsatte maksimalerstatning, der ligeledes bruges af fragtmanserhvervet ved erstatning af nationalt gods.

*Til § 18*

Reglement for international jernbanetransport af farligt gods (RID) blev gjort til en del af dansk ret 1. januar 1997. Reglerne findes i Rådets direktiv nr. 96/49 af 23. juli 1996.

RID redigeres og udgives af Jernbanetilsynet. RID fastsætter detaljerede regler for bl.a. godsets emballering, læsning og mærkning, ligesom der fastsættes krav til det materiel, hvori godset befordres. RID pålægger endvidere godsforsenderen at emballere og læsse godset efter forskrifterne samt at give alle informationer, der er nødvendige for godsets befordring. Retstilstanden ændres ikke ved dette lovforslag.

*Til § 19*

Denne bestemmelse svarer til § 44, stk. 3, i lov om DSB. Der er to typer af ejere af disse områder, infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. Af hensyn til sammenhængen er det skønnet nødvendigt at anvende det fælles udtryk jernbaneområde, idet opdeling kan føre til grænseområder. Infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed vil i deres kontrakter kunne aftale, at den ene part varetager kompetencen på begge vegne.

*Til §§ 20-21*

Bestemmelserne erstatter de for jernbanevirksomheder relevante bestemmelser i §§ 48 og 49 i gældende lov om DSB, der foreslås ophævet med nærværende lovforslag.

Bestemmelserne i § 50 i gældende lov om DSB vedrørende glemte og tabte genstande er udeladt, idet regulering af dette område forudsættes at ske ved den enkelte jernbanevirksomheds foranstaltning, ligesom der ikke i anden lovgivning om transport er indeholdt bestemmelser om glemte og tabte genstande.

*Til § 22*

Bestemmelsen i stk. 1, nr. 2 udelukker ikke anvendelse af straffelovens bestemmelser om f.eks. bedrageri og dokumentfalsk.

*Til § 23*

Det skal efter lovforslaget være muligt for de jernbanevirksomheder, der via kontrakter udfører trafik som offentlig service, at opkræve kontrolafgift samt ekspeditionsgebyrer. Disse kan inddrives ved udpantning.

Udpantningsretten skal efter lovforslaget tilkomme både DSB og andre jernbanevirksomheder, der virker i Danmark, hvad enten dette måtte være private eller udenlandske virksomheder.

Retten til udpantning er tænkt kun at gælde for jernbanevirksomhed, udført efter kontrakt som offentlig service.

I dag bruges udpantningsretten af DSB inden for både regional-, intercity- og S-togtrafikken, samt af privatbanerne inden for HT-området. I øvrigt anvendes udpantningsretten af lufthavne for så vidt angår benyttelsesafgifter med påbeholdne renter og gebyrer angivet i § 71 i lovebekendtgørelse nr. 373 af 4. juni 1997 om luftfart.

Der er således for transportområdet indført en speciel let adgang til inddrivelse af ubetalte afgifter m.v. Såfremt denne adgang udelukkes, vil det være et tilbageskridt for en ellers velfungerende ordning, især for DSB, såvel på regionaltrafikken som på S-togtrafikken.

Der er efterhånden tale om, at et stort antal passagerer ikke har gyldig rejsehjemmel, og dette påfører jernbanevirksomhederne indtægtstab. Såfremt jernbanevirksomhederne fratages muligheden for et effektivt inddrivelsesredskab som udpantning, vil det svække jernbanevirksomhedernes mulighed for at gribe ind over for det store antal passagerer uden gyldig rejsehjemmel, idet det ville være en svækkelse af mulighederne for sanktioner imod betalingsunddragelse.

Herudover er der en forskel mellem jernbanebefordring og befordring med f.eks. fly eller færge, idet enhver kan stige ind i et tog og bruge produktet uden nogen forudgående billetkontrol.

Ifølge oplysninger fra Hypotekbanken udgjorde restancerne ultimo 1996 for S-togtrafikken ca. 85 mill. kr. og for DSBs øvrige trafik ca. 16 mill. kr.

Trafikministeriet finder derfor, at opretholdelsen og videreførelsen af udpantningsretten for så vidt angår jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service vil være et vitalt spørgsmål for den fremti-

dige jernbanevirksomhed, og at der således er grundlag for at fravige det almindelige princip, hvorefter udpantningsret normalt er forbeholdt offentlige myndigheder.

*Til stk. 2-9*

Adgangen til lønindeholdelse er som udpantningsretten normalt forbeholdt offentlige myndigheder.

Den gruppe jernbanevirksomheder, som kunne tænkes at drive offentlig service trafik i Danmark, herunder også DSB, er nok formelt private, men indtager en særstilling derved, at de alene udøver deres virksomhed for staten mod betaling og under regler og vilkår, der er fastsat i kontrakter med staten. En adgang til modregning og lønindeholdelse for disse virksomheders krav afledt af togdriften vil derfor ikke stride mod principielle synspunkter.

Hertil kommer, at det fortsat ville være Hypotekbanken, som skulle varetage inddrivelsen af disse krav, hvilket må give en vis garanti for, at regelsættet administreres korrekt.

*Til § 24*

Der nedsættes et jernbaneklagenævn med den opgave at afgøre klager i følgende typer af sager:

- 1) Klager over afslag på ansøgning om eller forskelsbehandling ved udstedelse af tilladelse i medfør af § 4.
- 2) Klager over forskelsbehandling ved ansøgning om adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale i medfør af § 6.
- 3) Klager over forskelsbehandling i forbindelse med udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service i medfør af § 8.
- 4) Klager over forskelsbehandling ved eller afslag på ansøgning om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og klager fra såvel infrastrukturforvalter som jernbanevirksomhed vedrørende manglende opfyldelse af aftale indgået mellem disse i medfør af § 9.
- 5) Klager over forskelsbehandling ved brug af eller nægtelse af adgang til stationer og kombiterminaler i medfør af § 10.
- 6) Klager over forskelsbehandling ved opkrævning af afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen, jf. § 11.

*Til stk. 2*

Trafikministeren beskikker nævnets 4 medlemmer, dog beskikkes den konkurrenceretlige ekspertise først efter drøftelse med Konkurrencerådet.

Samtidig med beskikkelse af medlemmerne, som gælder for en 4-årsperiode, udpeges en suppleant for hvert af medlemmerne. Suppleanten indtræder i nævnet, såfremt der i en enkelt sag kan rejses tvivl om medlemmernes habilitet, eller hvis et medlem har forfald.

#### Til stk. 4 og 5

I sager, der vedrører priser og øvrige aftalevilkår vedrørende adgang til uddannelse af jernbaneteknisk personale, adgang til stationer og kombiterminaler, eller dele heraf, udlejning af materiel samt krydssubsidiering, indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

Disse specifikke afgørelser kan indbringes for Konkurrenceankenævnet, jf. lov nr. 384 af 10. juni 1997, konkurrenceloven.

Nævnets øvrige afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Trafikministeriet fungerer som sekretariat for Jernbaneklagenævnet.

#### Til stk. 6

Bestemmelsen er indsat med det formål, at problemstillinger, der i fremtiden kan opstå inden for jernbaneområdet, og som det ved udarbejdelsen af lovforslaget ikke har været muligt at forudse, vil kunne indbringes for Jernbaneklagenævnet.

#### Til stk. 7

Trafikministeren fastsætter nærmere regler for gebyr for indgivelse af klage. De nærmere regler fastsættes i bekendtgørelse. Det forudsættes, at reglerne fastsættes, så de følger gebyrreglerne for Klagenævnet for Udbud.

#### Til § 25

Bestemmelsen giver trafikministeren mulighed for at indgå konventioner med andre stater om befordring af personer, bagage og gods. Bestemmelserne i sådanne konventioner gælder her i landet efter bekendtgørelse i Lovtidende.

#### Til § 26

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

I Trafikministeriets lovgivning er der flere eksempler på, at trafikministeren kan fastsætte nærmere reg-

ler med henblik på gennemførelse af direktiver eller anvendelse af forordninger.

Som et nyere eksempel kan henvises til § 1a i lov nr. 328 af 14. maj 1997 om ændring af lov om luftfart (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.) samt til § 5 i lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen, der giver hjemmel til at fastsætte regler og EF-direktiver vedrørende forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen.

Der henvises i øvrigt til Europaudvalgets beretning af 27. september 1996 om Folketingets behandling af EU-sager, hvoraf fremgår, at Europaudvalget og parallelt hermed det relevante fagudvalg fremtidigt skal orienteres om, hvordan vedtagne direktiver m.v., som har været forelagt Europaudvalget med forhandlingsoplæg, er blevet gennemført.

#### Til § 27

Der eksisterer i dag en aftale mellem Forsvarskommandoen og DSB, Banestyrelsen og Privatbanerne om jernbanehjemmeværn. Aftalen udløber den 31. december 1998.

Med henblik på en videreførelse af jernbanehjemmeværnet og i forlængelse af de gennemførte og foreslåede organisations- og strukturændringer inden for jernbaneområdet, herunder en yderligere åbning af jernbanenet for nye operatører og den planlagte omdannelse af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed, foreslås, at trafikministeren efter forhandlinger med forsvarsministeren skal kunne træffe beslutning om oprettelse (videreførelse) af virksomhedshjemmeværn. Trafikministeren kan endvidere fastsætte regler om virksomhedshjemmeværnets adgang til og brug af jernbanearealer, herunder jernbanetekniske anlæg samt stationsbygninger til øvelsesformål m.v. samt om at jernbanevirksomhederne mod økonomisk kompensation skal give medarbejdere den nødvendige frihed til at deltage i virksomhedshjemmeværnets aktiviteter samt at virksomhederne ligeledes mod økonomisk kompensation skal stille lokaler og materiel til rådighed for virksomhedshjemmeværnet.

Ved virksomheder med tilknytning til jernbaner og jernbanedrift forstås jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder samt offentlige og private institutioner og virksomheder, der i øvrigt har deres daglige arbejde på jernbanerne eller i tilknytning til jernbanedriften.

Det bliver som nu frivilligt for den enkelte medarbejder i virksomhederne om vedkommende vil deltage i virksomhedshjemmeværnet. Virksomhederne vil således alene kunne forpligtes til mod økonomisk

kompenation at give den enkelte medarbejder, der ønsker at deltage i virksomhedshjemmeværnet og i øvrigt opfylder hjemmeværnets forudsætninger herfor, den nødvendige frihed til at deltage i virksomhedshjemmeværnets aktiviteter, herunder øvelser og uddannelse.

Bestemmelsen er ikke til hinder for, at andre end ansatte ved ovennævnte virksomheder efter Forsvarsministeriets (Hjemmeværnets) nærmere bestemmelse kan deltage i virksomhedshjemmeværnet.

Det skal endelig bemærkes, at der for tiden pågår drøftelser i Forsvarsministeriet om den fremtidige hjemmeværnsstruktur, herunder virksomhedshjemmeværnets indplacering heri.

#### Til § 28

I forbindelse med den igangværende omorganisering af jernbanevirksomhed vil det være nødvendigt at tilgodese det civile beredskabs behov for muligheder for at tilvejebringe og prioritere jernbanetrafik i lighed med forholdene ved andre transportformer.

Det civile beredskabs opgave er at planlægge og træffe foranstaltninger med henblik på under krise eller krig at videreføre samfundets funktioner samt at yde støtte til landets samlede forsvar. Beredskabsloven (lov nr. 1054 af 23. december 1992) hjemler trafikministeren ret til »at pålægge offentlige og private virksomheder og institutioner at træffe særlige foranstaltninger for så vidt angår varer, tjenesteydelser, produktionsmidler m.v. inden for deres normale virksomhed, hvis dette er påkrævet af hensyn til udførelsen af opgaver inden for det civile beredskab« (§ 28) og foreskriver at »offentligt ansatte og ansatte i offentlige og private virksomheder og institutioner skal udføre de opgaver inden for redningsberedskabet og det civile beredskab, der pålægges dem« (§ 57).

For at tilgodese det civile beredskabs behov for at kunne disponere over jernbanetransport må Banestyrelsen m.fl. indgå i ministeriets beredskabsorganisation. Private jernbaneselskaber bør, i lighed med det for luftfartsselskaber gældende, forpligtes til »under ekstraordinære forhold og mod fuld erstatning at stille transportkapacitet til disposition efter Trafikministeriets bestemmelser«.

#### Til § 29

Bestemmelserne om Jernbanerådet overflyttes hermed fra lov om styrelsen af DSB m.v. hertil. Det sker som følge af den udvidede adgang til at drive jernbanevirksomhed, som følger af dette lovforslag.

Som følge af § 8 i lov nr. 1230 af 27. december

1996 om Banestyrelsen m.v. øgedes antallet af medlemmer i Jernbanerådet fra 18 til 19. Med dette forslag øges det til 20, idet trafikministeren vil kunne beskikke op til tre repræsentanter for jernbanevirksomheder mod nu at beskikke en repræsentant fra henholdsvis DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation. Repræsentanterne for DSB og Privatbanernes Fællesrepræsentation vil dog forblive medlemmer til udløbet af deres funktionsperiode i 2000.

Derudover svarer bestemmelsen til den i dag gældende.

#### Til § 30

Lovens ikrafttræden. Ophævelse af andre love.

Til stk. 5

Med bestemmelsen opretholdes bl.a. bekendtgørelse nr. 651 af 20. oktober 1988 om politibestemmelser m.v. for jernbaner under privat drift og bekendtgørelse nr. 755 af 4. december 1989 om ordensreglement for havnespor samt spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

#### Til § 31

Bestemmelsen giver de virksomheder, der ved lovens ikrafttræden driver jernbanevirksomhed, en overgangsperiode frem til 1. januar 1999 til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme alle lovens krav, herunder bl.a. krav om tilladelse og ansvarsforsikring.

Trafikministeren gives bemyndigelse til at forlænge overgangsperioden med op til to år – til udgangen af år 2000 – med henblik på at give virksomheder, der allerede varetager jernbanedrift, men som ikke måtte opfylde alle lovens formelle krav, god mulighed for at bringe forholdene i orden.

#### Til § 32

Til stk. 1

Bestemmelsen sigter på at beskrive hvilken type trafik, som jernbanevirksomhederne indtil 31. december 1998 efter ansøgning vil kunne opnå adgang til på statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

På denne jernbaneinfrastruktur er der ved lovens ikrafttræden adgang til at udføre a) trafik som udføres af eller efter aftale med DSB, samt b) godstrafik på den del af jernbanenettet, der ikke trafikeres af DSB, c) international kombineret godstrafik, der udføres i

overensstemmelse med gældende EU-ret, d) trafik udført af internationale jernbanesammenslutninger mellem de EU-medlemsstater, hvori de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, udført i overensstemmelse med gældende EU-ret og e) grænseoverskridende godstrafik udført i særlige af trafikministeren godkendte internationale godskorridorer (Trans European Rail Freight Freeways).

Ved international kombineret jernbanetransport forstås kombineret transport, der er grænseoverskridende og dermed benytter jernbaneinfrastruktur i mindst to stater. Kombineret transport defineres i overensstemmelse med EF-direktiv 92/106, art. 1, stk. 1, som »transport af varer mellem medlemsstaterne, hvorunder en lastvogn, påhængsvogn, sættevogn med eller uden trækkende køretøj, et veksellad eller en container på 20 fod og derover anvender vej til den indledende eller afsluttende strækning og til den resterende strækning anvender jernbane, indre vandveje eller søvejen, når denne strækning er over 100 km i lige linie, og den indledende eller afsluttende vejstrækning tilbagelægges: - enten mellem det sted, hvor godset læsses, og den indladningsbanegård, der ligger nærmest, for så vidt angår den indledende strækning, og mellem den udladningsbanegård, der ligger nærmest, og det sted, hvor godset losses, for så vidt angår den afsluttende strækning - eller inden for en radius på 150 km i lige linie fra laste- eller lossehavnen«.

Internationale jernbanesammenslutninger defineres i overensstemmelse med direktiv 91/440/EØF som »enhver sammenslutning af mindst to jernbanevirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, med henblik på at drive international transportvirksomhed mellem medlemsstater«.

Inden for EU-retten er adgangen til international kombineret jernbanetransport og trafik udført af internationale jernbanesammenslutninger mellem de EU-medlemsstater, hvori de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, reguleret i direktiv 91/440/EØF, art. 10:

- »1. Internationale sammenslutninger har ret til adgang til og ret til at udføre transittrafik i de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende jernbanevirksomheder er etableret, samt ret til at udføre transittrafik i andre medlemsstater med henblik på udførelse af interna-

tional transport mellem de medlemsstater, hvor de til sammenslutningerne hørende virksomheder er etableret.

2. De jernbanevirksomheder, der hører under anvendelsesområdet for artikel 2, (dette direktiv gælder for forvaltninger af jernbaneinfrastrukturen og for jernbanetransportaktiviteter, som udføres af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat) tildeles på rimelige vilkår ret til adgang til andre medlemsstaters infrastruktur med henblik på udførelse af international kombineret godstransport.
3. De internationale sammenslutninger og de jernbanevirksomheder, som udfører international kombineret godstransport, indgår de nødvendige administrative, tekniske og finansielle aftaler med forvalterne af den benyttede jernbaneinfrastruktur for at løse spørgsmål vedrørende trafikregulering og -sikkerhed i forbindelse med den internationale transport, der er nævnte i stk. 1 og 2. De betingelser, der gælder for disse aftaler, må ikke give anledning til forskelsbehandling«.

Til stk. 2

Fra 1. januar 1999 til 31. december 1999 vil jernbanevirksomhederne efter ansøgning kunne opnå adgang til på statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen at udføre a) de i stk. 1 nævnte trafikformer samt b) anden godstrafik.

*Til § 33*

Ved denne lovs ikrafttræden ophæves lovebekendtgørelse om DSB, hvor DSB's befordringspligt er defineret i lovens § 4. Bestemmelsen i § 33 angiver således den i lovebekendtgørelsens § 4 definerede befordringspligt.

Pr. 1. januar 1999 erstattes DSB's befordringspligt i medfør af § 33 med kontraktfastlagte krav til jernbanetrafikbetjeningen, jf. § 8.

*Til § 34-36*

De foreslåede ændringer er en konsekvens af den udvidede adgang til at drive jernbanevirksomhed.

F. t. l. om jernbanevirksomhed m.v.

Skriftlig fremsættelse (26. marts 1998)

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

*Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v.*  
(Lovforslag nr. L 27).

Lovforslaget er en genfremsættelse af L 108, som blev fremsat den 27. november 1997 af trafikministeren. Der er foretaget to ændringer: Med § 9, stk. 6 forpligtes trafikministeren af hensyn til jernbanevirksomhedernes planlægning til årligt at bekendtgøre hvilke strækninger, der er åbne for trafik, og på hvilke vilkår. Som § 23, stk. 2 er indsat en bestemmelse om, at ubetalte kontrolafgifter og ekspeditionsgebyrer ligesom tilfældet i dag er for DSB, kan inddrives af Hypotekbanken ved indeholdelse i løn og ved modregning i overskydende skat. Herudover er foretaget visse mindre væsentlige ændringer.

I oktober 1996 indgik regeringen (S, R, CD), Venstre og Det konservative Folkeparti en supplementsaftale om DSB. Heri hedder det:

»I en række af de lande, Danmark normalt sammenligner sig med, herunder Sverige, Finland, Storbritannien og Tyskland, er allerede gennemført betydelige ændringer i de nationale jernbaneselskabers struktur. ... Et middel til at effektivisere operatørsiden og opnå en større kundefokusering har været at skabe konkurrence på skinnerne ved at give flere operatører adgang til jernbanenettet». Det anføres endvidere - i forlængelse af bestemmelsen herom i rammeaftalen for DSB 1995-98 - at man pr. 1. januar 1999 overgår til kontraktstyring af trafikken, eventuelt efter udbud.

Som opfølgning på aftalen fremsættes hermed forslag til lov om jernbanevirksomhed mv. I forslaget fastlægges rammerne for jernbanevirksomhed i fremtiden med det overordnede formål at styrke jernbanen i Danmark til gavn for miljø,

samfundsøkonomi, trafikikkerhed, fremkommelighed og af sociale hensyn.

Lovforslaget indeholder krav, som en virksomhed skal opfylde for at blive godkendt til at drive jernbanevirksomhed, dvs. varetage jernbanetrafik, i Danmark. Bestemmelserne vil gælde for såvel bestående som nye virksomheder.

De centrale krav er, at jernbanevirksomhederne skal være indehaver af en tilladelse og et sikkerhedscertifikat som begge udstedes af Jernbanetilsynet. Lovforslaget angiver en række økonomiske, organisatoriske og ledelsesmæssige krav, som stilles for at opnå tilladelse til at udføre jernbanevirksomhed.

Godstrafikken forudsættes i det nye lovforslag drevet på fuldt kommercielle vilkår i fremtiden. Med virkning fra 1. januar 1999 åbnes der for, at andre godsoperatører end DSB kan benytte skinnerne. Samtidig indføres miljø- og regionaløkonomiske tilskud, som ydes ikke-diskriminerende til alle godsoperatører.

Den passagertrafik, som garanteres af det offentlige gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og den udførende jernbanevirksomhed ("trafik udført som offentlig service«).

Af den trafik, der udføres som offentlig service, vil en begrænset del kunne udbydes i perioden frem til 2003. Herved gives alle jernbanevirksomheder lejlighed til at deltage i tilbudsgivningen, og det kan blive afprøvet, hvem der billigst og bedst kan forestå opgaven.

Alle jernbanevirksomheder kan søge om infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur til udførelse af godstrafik fra 1. januar 1999. Fra 1. januar 2000 åbnes infrastrukturen tilsvarende for så vidt angår passagertrafik.

Lovforslaget introducerer infrastrukturafgifter (»baneafgifter«), der er jernbaneoperatørernes betaling for benyttelse af jernbanenettet,



samt miljø- og regionaltilskud til gods, jf. supplementsaftalen af 24. oktober 1996.

Der nedsættes et af ministeren uafhængigt Jernbaneklagenævn, som bemyndiges til at afgøre klager vedrørende diskrimination m.v. i forbindelse med tilladelsestildeling, fordeling af infrastrukturkapacitet og kontrakter m.v.. Tra-

fikministeriet varetager Jernbaneklagenævnets sekretariatsopgaver.

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