

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 årække.

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 umid-

delbart 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 eneretten 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 privatbanetraffikkens 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 jernbanenet 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 jernbanenet og en øget konkurrence ikke indebærer, at der slækkes på sikkerhedskravene. De jernbane-