

Skriftlig fremsættelse (27. november 1997)

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v.
(Lovforslag nr. L 108).

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 lovfor-slag 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.

Fra 1. januar 1999 åbnes der adgang for alle jernbanevirksomheder til at søge om infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur til udførelse af godstrafik. 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.. Trafikministeriet varetager Jernbaneklagenævnets sekretariatsopgaver.

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