

## *Bemærkninger til lovforslaget*

### *Almindelige bemærkninger*

#### *1. Baggrunden for lovforslaget*

Jernbanen i Danmark og i det øvrige Europa befinder sig i en periode af afgørende betydning for jernbanernes fremtid.

Der er brug for jernbanen til hurtigt, sikkert og med lavest mulige miljøomkostninger at transportere passagerer og gods. Jernbanen har også en social og fordelingsmæssig rolle som et vigtigt transportmiddel for unge, ældre, handicappede og andre svagere grupper. Kunderne tiltrækkes imidlertid i stadigt voksende omfang af fly, busser og personbiler, ligesom der sker en overflytning af gods fra jernbane til landevej. Kundernes ønsker retter sig således mod transportformer, der belaster miljøet langt mere end jernbanetransport.

En styrkelse af jernbanens position og fremtidsudsigter kræver, at jernbanen bliver mere attraktiv og effektiv. Det er nødvendigt at sikre en høj grad af regularitet og komfort, gradvise rejsetidsbesparelser og hyppigere afgang, alt sammen inden for en begrænset økonomisk ramme.

Der kan peges på en række væsentlige bidrag til fremme af en sådan udvikling:

- En forbedring af materielstandarden og en udbygning af infrastrukturen. De seneste erfaringer viser, at materielstandarden vægtes højt ved valg af transportform.
- En successiv åbning af jernbanen for konkurrence med henblik på at styrke den over for andre transportformer og fremme de jernbanevirksomheder, der bedst og billigst leverer den ønskede jernbaneproduktion til gavn for kunderne.
- Omdannelsen af statsvirksomheden DSB til en selvstændig offentlig virksomhed med henblik på at styrke virksomhedens effektivitet og kundeorientering.

Folketinget har tilkendegivet vilje til at igangsætte en udbygning af infrastrukturen. Med anlægsloven om udbygningen med dobbeltspor på strækningen Ballerup-Frederikssund og love om projekteringen af en opgradering af strækninger såvel på Sjælland som i

Jylland er der taget betydelige skridt i retning af at bygge videre på den kvalitetsforbedring af nettet, som de faste forbindelser over Storebælt og Øresund medfører. Til at forbedre materielstandarden er der truffet beslutning om indkøb af 120 nye S-tog, 17 togsæt til brug for betjeningen af Øresundsforbindelsen samt 13 elgodsløkomotiver, som vil kunne anvendes til grænseoverskridende godstransporter.

Med lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v. og forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., som er genfremsat i Folketinget den 26. marts 1998 (L 27), har regeringen igangsat en proces, der sigter på at modernisere jernbanedriften i Danmark.

Lov om Banestyrelsen m.v. indebærer, at de opgaver, der er forbundet med drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen, pr. 1. januar 1997 er blevet udskilt fra DSB og placeret i Banestyrelsen. Således omfatter DSBs virksomhed fra dette tidspunkt alene jernbaneoperatørvirksomhed - jernbanetransport - og dertil knyttede aktiviteter.

Med forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., åbnes der gradvis for konkurrence på jernbanenettet. Lovforslaget indeholder nye regler for retten til at drive jernbanevirksomhed, og der fastlægges rammer for jernbanevirksomhedernes aktiviteter på banenettet.

I henhold til forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. udfører DSB fra den 1. januar 1999 al passagertrafik på statens net som offentlig service på grundlag af en kontrakt med staten. Op til 15 pct. af den offentlige service trafik uden for S-togsnettet forventes imidlertid udbudt frem til 2003. Alle godkendte jernbanevirksomheder - herunder DSB - vil kunne deltage i tilbudsgivningen på lige vilkår.

Fra 1. januar 1999 åbnes banenettet endvidere i den forstand, at enhver jernbanevirksomhed kan drive godstrafik. Derefter åbnes fra 1. januar 2000 for jernbanevirksomheder, der vil drive passagertrafik uden kontrakt, dvs. uden tilskud fra det offentlige, såkaldt »fri trafik«. I begge tilfælde er det en forudsætning, at der er plads på de pågældende dele af banenettet.

Selv i et forløb, hvor andre jernbanevirksomheder