

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets indhold

Lovforslaget indeholder for det første ændringer i loven om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet og loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne vedrørende privatbanernes mulighed for fremover at udføre godstransport på jernbane.

For det andet foreslås, at bestemmelsen om statens bemyndigelse til at give 4 pct. rentegaranti i forbindelse med anlæg af jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxø og Rødvig (Østbanen) ophæves.

For det tredje foreslås, at statens garantiforpligtelse vedrørende A/S Det lolland-falsterske Jernbaneselskab ophæves.

2. Privatbanernes godskørsel

Med loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, der trådte i kraft den 1. januar 2001, blev privatbanerne overdraget til amterne. Loven og de dertil hørende juridiske aftaler indebærer bl.a., at godstrafikken inden udgangen af 2004 søges videreudviklet i separate godsselskaber, hvor amtskommunerne ikke må have bestemmende indflydelse. Det er dog ikke lykkedes for amterne eller privatbanerne at finde en egentlig løsning på godsproblemet, og i dag vil privatbanerne reelt stå over for en lukning af deres godsaktiviteter. Problemet for privatbanerne har været at finde en interesseret partner eller investor. De amter, der har en privatbane, som udfører godstransport, er nået frem til den erkendelse, at godsdrift i et fælles amtslig-privat selskab ikke har vist sig interessant for de private godsoperatører, der er på markedet i dag. Selv om godsmængden mange steder er stor efter lokal målestok, har større godstransportører ikke vist interesse for et samarbejde med privatbaner, der udfører godstransport.

Der har derfor igennem længere tid været et ønske om at finde en løsning, hvor privatbanerne får mulighed for at fortsætte den lokale godstransport på jernbane. Det er hensigten, at lovforslaget skal give mu-

lighed herfor. Privatbanernes godstransport vil dog fortsat være underlagt de generelle markedsvilkår, som jernbanegodsbranchen lever under i dag.

Der har været drøftelser mellem Trafikministeriet, amterne og privatbaneselskaberne med henblik på at finde nye muligheder for privatbaneselskaberne til at udføre godsvirksomhed. Der har i den forbindelse været peget på en løsningsmodel, hvor privatbaneselskaberne udlejer materiel og mandskab til godstransport i privat regi.

Denne udlejning af materiel og mandskab til godstransport skal foregå således, at prisen for udlejning mindst svarer til de kostægte/reelle omkostninger ved disse aktiviteter for at undgå subsidiering af godstransporten på privatbanernes net og for at dermed sikre, at der ikke forekommer ulovlig statsstøtte med konkurrenceforvridning til følge.

Trafikministeriet vil derfor inden udgangen af overgangsordningen udarbejde et regnskabsreglement for privatbanerne i medfør af § 7 i lov om jernbane.

En række primærkommuner ejer aktier i privatbaneselskaber. Disse aktiebesiddelser vil også fremover kunne opretholdes, hvis de pågældende kommuner ønsker det. I de tilfælde, hvor kommunerne er interesserede i at fortsætte og bevare deres deltagelse i en privatbanevirksomhed, der tillige udlejer materiel og mandskab, vil dette være en ny aktivitet i forhold til den koncessionerede drift. Denne nye kommercielle godsaktivitet har en anden karakter end den koncessionerede jernbanedrift.

Med lovforslaget lægges der op til, at kommunalbestyrelsen udover at kunne deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur og/eller driver jernbanevirksomhed, får mulighed for at deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. De amtslige baneselskaber med kommunal deltagelse kan således på kommercielle vilkår som en ny aktivitet udleje materiel og mandskab til godstransport.

Det foreslås herudover, at amtsbanernes lokomotiver tillige får adgang til at køre mellem amtet og nær-