

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Til nr. 1

Bestemmelsen indebærer, at vedkommende kommunalbestyrelse får mulighed for at deltage uden bestemmende indflydelse i selskaber, der forvalter jernbaneinfrastruktur, driver jernbanevirksomhed eller udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift.

Det fremgår af bemærkningerne til loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne, at med anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift haves særligt den mulighed for øje, at amtsrådet - for at medvirke til den fornødne finansiering - ønsker at deltage i et materielselskab, der udlejer jernbanemateriel til jernbanevirksomheder. Bestemmelsen omfatter ikke selskaber, hvis virksomhed ikke er specifikt knyttet til jernbanedrift. Rengøring, catering o. lign. falder således udenfor.

Ved vedkommende kommunalbestyrelse forstås en kommunalbestyrelse, der allerede i dag deltager i et privatbaneselskab, f.eks. som aktieejer. Bestemmelsen indebærer således, at disse kommunalbestyrelser fremover *tillige* vil kunne deltage i privatbaneselskaber, som udfører anden virksomhed i tilknytning til jernbanedrift. Her tænkes specielt på udlejning af materiel med lokomotivførere til godskørsel.

Til nr. 2

Det foreslås, at privatbanerne fremover med udgangspunkt i amtsbanens forretningssted kan udleje materiel og personel til godstransport ud over amtsgrænsen og til nærmeste afleverings- eller afhentningssted for større godsoperatører. De større jernbanegodsoperatører udfører ikke godstransport i lokalområderne, hvor amtsbanerne har forretningssted. For at opnå forbindelse til de større nationale og internationale godslinjer skal godsvognene derfor fragtes til og fra godsterminaler. I den sammenhæng fungerer privatbanerne som fødelinier for de større godsvirksomheder, hvor privatbanerne sørger for at bringe godsvogne frem og tilbage mellem godsterminalerne og slutkunderne. Den nuværende formulering i loven ”inden for amtet” har udgjort en hindring for amtsba-

nerne for at udføre denne tilbringertrafik, såfremt godsterminalen ikke ligger i det amt, hvor amtsbanen har sit forretningssted. Med den foreslåede ændring opnås en større fleksibilitet.

Til § 2

Amter, der har privatbaner, som udfører godstransport, har peget på, at overgangen til den model, som er indeholdt i lovforslaget, bør ske ved overgang til nyt kalenderår. Baggrunden herfor er hensynet til regnskaber, forsikring, kontrakter m.v.

Den løsningsmodel, som lovforslaget indeholder - hvor privatbaneselskaberne kan udleje materiel og personel til en anden privat godsoperatør - kan tidligst være på plads ved lovforslagets forventede vedtagelse ultimo 2004, dvs. kort tid før den nuværende overgangsperiodes udløb. Dette tidsrum vurderes at være for kort til at implementere den nye ordning.

Det foreslås derfor, at overgangsordningen forlænges med et år indtil 31. december 2005.

Forlængelsen af overgangsordningen vil kun gælde for udførelse af godstrafik på jernbane.

Til § 3

Østbanen A/S's obligationsgæld er opsagt til indfrielse pr. 31. december 2004. Herefter vil statens rentegaranti i henhold til § 7 i lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig kunne ophæves. Der henvises i øvrigt til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

§ 5 i lov nr. 151 af 11. maj 1954 om jernbanedrift på Lolland-Falster ophæves. Hermed ophører statens garantiforpligtelse i forbindelse med opløsningen af A/S Det Lolland-falsterske Jernbaneselskab og etableringen af Lollandsbanen A/S. Ophævelsen er en konsekvens af amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne. Der henvises i øvrigt til afsnit 4 i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2005.