

Til lovforslag nr. L 94-L 96. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 12. december 1996

Betænkning

over

I. Forslag til lov om Banestyrelsen m.v.

II. Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S

III. Forslag til lov om ændring af lov om DSB Busser A/S

Udvalget har behandlet lovforslagene i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret dels skriftligt, dels i samråd.

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag til betænkningen.

Endvidere har udvalget modtaget en skriftlig henvendelse fra Friluftsrådet.

Der er af trafikministeren stillet ændringsforslag til det under II anførte lovforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Enhedslistens og Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget) de under I og III nævnte lovforslag til *vedtagelse uændret* og det under II nævnte lovforslag til *vedtagelse*, med de af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Et mindretal inden for flertallet (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) er af den opfattelse, at besejlingen af de to »sociale færgeruter« burde have været overdraget til DSB Rederi A/S uden ny licitation, efter at Nordisk Færgefart, da dette selskab havde vundet sejladsen på Bøjden-Fynshav, trak tilsagnet om besejling af ruten tilbage.

Ligeledes var DSB's tilbud på licitationen på Kalundborg-Samsø betydelig billigere end det andet tilbud, der lå fra et rederi, som var under oprettelse for at kunne sejle på ruten.

Når mindretallet har den opfattelse, at DSB burde have haft sejladsen, hænger det sammen med, at DSB's tilbud gik på begge omtalte ruter, hvori indgik byggeri af nye færger medio 1998.

Disse færger skulle endvidere udvikles, således at de kunne bruges til sejlads mellem andre danske øer. F.eks. skulle en tredje færge benyttes til sejlads mellem Sejrø og Havnsø. Færgeren har allerede nu fået begrænsninger i sejladsen på grund af alder og strammere regler. Disse regler er en følge af branden på »Scandinavian Star« og »Estonia«s forlis og er vedtaget i FN's Internationale Maritime Organisation (IMO).

Trafikministeren har under et samråd accepteret, at forligspartierne bag lovforslagene vil blive orienteret om udbudene inden licitation. Mindretallet beklager ministerens fastholdelse af en ny licitation om overfarterne og finder, at DSB Rederi A/S i denne sag burde have haft overdraget besejlingen af ruterne, når der var givet tilbud, og at DSB Rederi A/S i denne sag behandles stedmoderligt.

Afslutningsvis skal det nævnes, at mindretallet er imod, at Ballen Havn gøres til ny færgehavn på Samsø, hvilket et stort flertal af beboerne på øen også er, fordi Ballen Havn har stor succes som havn for fritidsbåde. Beboerne har peget på en anden løsning, nemlig en placering syd for Ballen.

Et *mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslagene til *forkastelse*

ved 3. behandling, men kan dog stemme for det af trafikministeren stillede ændringsforslag til det under II nævnte lovforslag. Mindretallet er af den opfattelse, at det under I nævnte lovforslag vedrører en øget statslig styring af hele banesystemet i Danmark, og mindretallet kunne, såfremt lovforslaget havde indgået i den rigtige sammenhæng, have været positiv over for lovforslaget. Imidlertid indgår det nu i en pakke, hvor sigtet er størst mulig nedskæring af det statslige tilskud til jernbanedriften i Danmark, størst mulig nedskæring af personale og størst mulig tilpasning til kommende EF-direktiver om liberalisering og privatisering af jernbanedriften. Derfor kan mindretallet ikke støtte lovforslaget.

For så vidt angår det under II nævnte lovforslag, mener mindretallet, at lovforslaget er en direkte følge af, at man fra regeringens side tillader den miljøsvinende katamaransejlads over Kattégat. Lovændringen betyder, at man kaster håndklædet i ringen, i stedet for at man er sig miljøet bevidst og stopper den fuldstændig uforvarselige katamaransejlads.

Mindretallet synes endvidere, at hvad angår L 96, har dette lovforslag til formål at sætte gang i salg af statens aktier i DSB Busser A/S. Og dette er et skridt på vejen til total privatisering af den kollektive trafik i Danmark. Dette kan mindretallet under ingen omstændigheder støtte.

Et andet mindretal (Dansk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling, men kan stemme for det af trafikministeren stillede ændringsforslag til det under II nævnte lovforslag. Mindretallet mener ikke, at forliget om DSB, som de tre forslag er en udløber af, løser de omfattende problemer, DSB står med. Forliget betyder, at skatteyderne fortsat hvert eneste år må punge ud med milliarder af kroner til nye uøkonomiske statskonstruktioner.

Tilmed vil det nu blive sådan, at store dele af DSB »tages af« finansloven, og beslutningerne vil fremover blive truffet bag lukkede døre i statsaktieselskaberne, hvor politikerne og dermed skatteydernes repræsentanter bliver sat udenfor, således som det er sket i Post Danmark-konstruktionen.

Mindretallet ønsker en total privatisering af DSB med aktieselskaber, hvor alle aktierne sælges til højstbydende, dog således at der sikres transport til de tyndbefolkede områder

og øerne. Hvis opsplitningen af DSB var blevet gennemført sådan, ville Dansk Folkeparti gerne have taget et medansvar for dele af forliget.

Forliget om DSB's fremtid aktualiserer behovet for, at der skabes større åbenhed, ikke bare i DSB's økonomi, men i alle statssektors økonomiske forhold. Ellers mistes enhver kontrol med, hvad skatteydernes penge går til.

Mindretallet ønsker størst mulig privatisering inden for transport- og trafiksektoren, således at prisen bestemmes af udbud og efterspørgsel.

Det er mindretallets opfattelse, at kollektiv trafik i videst muligt omfang skal betales af brugerne og favoriseringen af den kollektive trafik i forhold til den private trafik skal fjernes. Vilkårene for færgefart og småskibsfart skal lattes de steder, det er muligt. Erhvervene skal gøres mere frie og i størst muligt omfang lattes for politisk styring.

Mindretallet mener ikke, at staten skal eje havne, færger, transportforretninger og flyselskaber, hvorfor sådanne skal privatiseres. Staten skal heller ikke eje aktier i sådanne virksomheder, hvorfor disse bør sælges.

Mindretallet finder, at der kan være behov for tilskud til kollektiv trafik til øsamfund og tyndt befolkede områder. I sådanne tilfælde skal det ske ved udbudsforretninger, og driften skal udføres af private firmaer.

Ændringsforslag

til

II. Forslag til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S

Af trafikministeren, tiltrådt af udvalget:

Til § 1

1) I det under nr. 4 foreslåede § 5, stk. 4, 2. pkt., udgår »med virkning fra 1. januar 1997«.

Til § 2

2) Efter stk. 1 indsættes som nyt stykke:

»Stk. 2. Trafikministeren fastsætter tidspunktet for ikrafttræden af § 5, stk. 4, 2. pkt., som affattet ved denne lovs § 1, nr. 4«

Bemærkninger

Til nr. 1

I lovforslag nr. L 95 fremsat den 27. november 1996 til lov om ændring af lov om DSB Rederi A/S var det en forudsætning, at overfarterne Kalundborg-Samsø og Bøjden-Fynshav begge blev besejlet efter udbud med virkning fra 1. januar 1997. På daværende tidspunkt var der til DSB indgået to tilbud på besejling af hver af overfarterne efter offentligt udbud.

For Bøjden-Fynshavs vedkommende bød DSB Rederi A/S og Nordisk Færgefart A/S. Tilbudet fra Nordisk Færgefart A/S var tilfredsstillende med hensyn til kravet om driftstilskud og øvrige tildelingskriterier. Det særlige ekspertpanel, der har været udpeget til at bistå DSB med udvælgelsen af rederier, indstillede derfor, at DSB søgte at indgå kontrakt med selskabet om besejling af ruten. DSB fulgte ekspertpanelets indstilling og var parat til at indgå kontrakt om besejlingen med Nordisk Færgefart A/S. Nordisk Færgefart A/S trak dog den 10. december 1996 sit tilbud tilbage.

På overfarten Kalundborg-Samsø bød ligeledes to rederier, DSB Rederi A/S og Kalundborg-Samsø Linien A/S under stiftelse. Tilbudet fra DSB Rederi A/S var dog betinget af, at rederiet vandt udbudet for begge overfarters vedkommende. Tilbudet fra Kalundborg-Samsø Linien A/S under stiftelse var ikke konkurrencedygtigt på driftstilskuddet. Ingen af de afgivne bud kunne således accepteres, og budene er afløst.

Det er herefter muligt at indgå kontrakt i en procedure kaldet »udbud efter forhandling»,

men en sådan løsning skønnes ikke hensigtsmæssig, da der i forbindelse med udbudet om Samsøoverfarten fremkom oplysninger, der gør det nødvendigt at overveje at ændre udbudsbetingelserne mere grundlæggende. Der kan således særligt blive tale om at anvende Ballen Havn på Samsø, hvilket dog forudsætter en nærmere planlægning og udbygning af havnen.

Da det bl.a. af hensyn til de berørte lokalområder er afgørende, at de to samfundsbegrundede overfarter fortsat trafikbetjenes fra 1. januar 1997, forhandler DSB med bl.a. DSB Rederi A/S om på entreprenørbasis at fortsætte besejlingen af både Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø indtil videre.

Der gennemføres herudover et nyt udbud med hensigtsmæssige tidsfrister, der tager højde for ønsker og planer for overfarterne og muliggør, at der kan bydes ind med et projekt.

Udbudet har i øvrigt vist, at der ikke var rederier, der ønsker at besejle overfarterne billigere end de beløb, som staten hidtil har betalt for besejlingen til DSB Rederi A/S.

Sagen om de sociale færgeoverfarter er anmeldt til EU-Kommissionen, hvis afgørelse forventes at fremkomme snarest. Nærværende lovforslag er fremsendt til EU-Kommissionen med henblik på, at det kan indgå i Kommissionens behandling af sagen.

Til nr. 2

Tilføjelsen til bestemmelsen giver trafikministeren bemyndigelse til at fastsætte tidspunktet for besejlingen efter udbud af overfarterne Bøjden-Fynshav og Kalundborg-Samsø.

Helge Mortensen (S) nfm. Poul Andersen (S) Børge Bakholt (S) Søren Hansen (S)

Tove Lindbo Larsen (S) Tommy Dinesen (SF) Vibeke Peschardt (RV) Jette Gottlieb (EL)

Arne Melchior (CD) fmd. Svend Heiselberg (V) Jens Løgstrup Madsen (V)

Helge Sander (V) Erik Jacobsen (V) Kaj Ikast (KF) Brian Mikkelsen (KF)

Niels Jørgen Langkilde (KF) Egil Møller (DF)

Fremskridtspartiet havde ikke medlemmer i udvalget.

Bilag

Nogle af udvalgets spørgsmål til trafikministeren og dennes svar herpå

Spørgsmål 5:

»Vil DSB's stationer overgå til Banestyrelsen? Hvis ikke, hvordan vil ministeren sikre reel konkurrence på infrastrukturen, og hvordan vil ministeren sikre overholdelsen af EU's direktiver om adgang til medlemsstaternes jernbanemarkeder og regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører?«

Svar:

De strukturændringer i DSB, som blev aftalt i forbindelse med den politiske aftale af 26. oktober 1996, sigter ikke mindst på at sikre et kommercielt og kundeorienteret DSB.

I udmøntning af aftalen er det valgt at foreslå, at stationerne og godsterminalerne tilhører DSB og ikke Banestyrelsen. På den måde får DSB mulighed for at fortsætte sit arbejde med at gøre stationerne og godsterminalerne til en integreret og brugervenlig del af togproduktet.

Stationerne og godsterminalerne skal være til rådighed for alle de operatører, der i fremtiden ønsker at køre på de danske skinner. Det forudsættes derfor, at:

- 1) Eksisterende stationer har *modtagepligt*, dvs. at stationerne skal stilles til rådighed for andre operatører på lige vilkår med DSB-virksomheder, f.eks. hvad angår plads til billetsalg, indretning af lokaler og forplads i overensstemmelse med operatørens rejsekoncept, husleje osv. Der udarbejdes standardvilkår for fremmede operatørers leje af faciliteter.
- 2) Banestyrelsen udøver opmandsfunktion ved eventuelle klager fra operatører over diskrimination.
- 3) Infrastrukturinstallationer i stationer tilhører Banestyrelsen, som skal have uhindret adgang hertil.
- 4) Såfremt der skal anlægges nye stationer, er udgangspunktet, at jernbaneoperatøren finansierer bygninger, hvorimod Banestyrelsen afholder udgifterne til den nødvendige jernbaneinfrastruktur. Sådanne anlægsar-

bejder skal aftales mellem parterne med en rimelig tidsfrist. Modtagepligten påvirkes ikke af operatørens investering.

I øvrigt kan oplyses, at ifølge Rådets direktiv 91/440/EØF, art. 3, er definitionen af jernbaneinfrastruktur, som den blev fastlagt i Kommissionens forordning nr. 2598/70, bilag I, del A, ændret således, at »lokaler og anlæg til opkrævning af befordringsgebyrer« ikke længere er omfattet af definitionen på jernbaneinfrastruktur.

Kravet i Rådets direktiv 91/440/EØF om regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører er allerede opfyldt i den nærværende DSB-struktur.

Den allerede eksisterende adgang til jernbaneinfrastrukturen i følge Rådets direktiv 91/440/EØF sikres dels gennem trafikministerens regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet, dels ved Banestyrelsens tildeling af denne til de enkelte operatører.

Spørgsmål 6:

»Vil ministeren i forbindelse med udnyttelsen af de i loven hjemlede bemyndigelser høre erhvervs- og brugerorganisationer samt nationale og internationale jernbaneoperatører, der har interesserer i den danske jernbaneinfrastruktur?«

Svar:

De berørte organisationer og virksomheder bliver hørt i overensstemmelse med gældende praksis.

Spørgsmål 13:

»Vil ministeren drage omsorg for, at Banestyrelsen i sine kommende kommercielle aktiviteter i konkurrence med private virksomheder skal overholde de samme erhvervmæssige love og regler som de private virksomheder, således at situationer som eksempelvis dem med Post Danmarks forhold til lov om vagtvirksomhed undgås?«

Svar:

Det er min principielle holdning, at statsvirksomheden Banestyrelsen, når den driver forretningsmæssige aktiviteter i konkurrence

med private virksomheder, skal overholde de samme erhvervmæssige lovregler som disse. De regelsæt, som skal gælde for Banestyrelsen, vil blive udformet med dette sigte.