

se bestemmelser i jernbanelovgivningen for den, der foretager indberetningen, jf. forslaget til § 22 b.

Inden for luftfartsområdet har et tilsvarende rapporteringssystem, som det, der nu foreslås for jernbanesektoren, fungerer på tilfredsstillende vis siden indførelsen i 2001.

### *1.5. Tilpasning af forhold vedrørende privatbaner*

Den 5. april 2000 blev der indgået en aftale mellem den daværende regering (S, R), SF og Enhedslisten og Amtsrådsforeningen henholdsvis HUR om overdragelse af privatbanerne til amterne.

I forbindelse med overdragelsen blev der fastlagt betjeningskrav for privatbanerne, herunder hvilket trafikomfang privatbanerne skulle levere. Der var enighed om at tage udgangspunkt i det niveau, som privatbanerne havde i 2000, da de blev overtaget af amterne. Privatbanerne skal fortsat leve op til denne forpligtigelse

Der er med forslaget ikke lagt op til en ændring af, at privatbanerne stadigvæk skal opretholde dette trafikomfang. Der er til gengæld lagt op til at beregningsmåden for trafikomfanget ændres.

Det fremgår af aftalen, at det er en forudsætning for at modtage investeringstilskud i perioden fra 2005 til 2015, at togbetjeningen opretholdes. I aftalen angives "opretholdt togbetjening" som en togbetjening svarende minimum til niveauet for trafikomfanget for hver enkelt banestrækning i år 2000, på hverdage fra kl. 6 til kl. 21, lørdage fra kl. 6 til kl. 16.00 og søndage fra kl. 12 til kl. 21.

Der er ligeledes tale om minimumskrav inden for bestemte tidsrum, f.eks. lørdage fra kl. 06.00 til kl. 16.00 og søndage fra kl. 12.00 til kl. 21.00. Dette betyder, at minimumskravene ikke kan opfyldes ved at betragte alle banestrækninger inden for en given privatbane under ét eller ved at tage hensyn til en eventuel meropfyldelse af krav uden for de angivne tidsrum.

Disse minimumskrav til betjeningen er videreført i de mellem staten og de respektive amter/HUR indgåede aftaler om overtagelse og videreførelse af privatbaner.

Såfremt disse minimumskrav ikke opfyldes, bortfalder statens investeringstilskud for den pågældende banestrækning.

Flere amter og privatbaner har ønsket en revurdering og ændring af disse bestemmelser. Amterne og privatbanerne har fremhævet, at kravene er meget begrænsende for den fremtidige udvikling af banerne, idet privatbanerne ønsker at optimere trafikbetjeningen i forhold til efterspørgslen. Mange privatbaner har

fusioneret og udvidet driften samt indsat flere nye tog. Det kan derfor komme til at virke begrænsende i den udvikling og for banernes videre planlægning af investeringer på infrastrukturuområdet, at trafikomfanget opgøres ud fra meget snævre rammer.

Med bestemmelsen foreslås transport- og energiministerens bemyndiget til efter aftale med parterne i aftale af 5. april 2000 mellem staten, Amtsrådsforeningen og Hovedstadens Udviklingsråd, at fastsætte regler for opgørelsen af minimumsomfanget af togbetjeningen (trafikomfanget) på privatbanestrækninger. Henvisningen i den foreslåede bestemmelse, til jernbanelovens § 1, stk. 1, er en henvisning til netop denne aftale af 5. maj 2000, ved hvilken det blev aftalt at de staten tilhørende aktier i privatbaneaktieselskaber skulle overdrages til vedkommende amtsråd og Hovedstadens Udviklingsråd.

I dag måles trafikomfanget på antal afgangene inden for bestemte tidsintervaller. En ændret måde at opgøre trafikomfanget på kunne være at måle efter antal kørte togkilometer. Det er hensigten, at der fortsat skal være krav til privatbanernes trafikbetjening for at opnå investeringstilskud.

### *2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*

Det forventes, at lovforslaget kun kommer til at medføre begrænsede negative økonomiske konsekvenser for Trafikstyrelsen.

Det forventes, at lovforslaget kommer til at medføre begrænsede øgede administrative konsekvenser for Trafikstyrelsen, idet der for størstedelen af ændringerne er tale om kodificering af funktioner, som Trafikstyrelsen allerede på nuværende tidspunkt håndterer.

Øgede økonomiske og administrative konsekvenser forventes afholdt inden for nuværende rammer.

### *3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Det forventes, at lovforslaget ikke vil medføre økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

For så vidt angår administrative konsekvenser for erhvervslivet har forslaget været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsregulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer ikke, at forslaget indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.