

dere end krævet i de allerede vedtagne EU-direktiver. Overordnet betragtet må man imidlertid sige, at netop jernbanelområdet i Danmark ligesom i de fleste øvrige europæiske lande skiller sig ud fra andre dele af transportområdet ved en meget begrænset åbenhed og få valgmuligheder for kunderne. En enkelt meget dominerende virksomhed - DSB - har vidtstrakt eneret på trafikken, og rammerne for DSBs virksomhed er uklare, fordi der ikke sker en udtrykkelig sondring mellem de forretningsmæssige og de bredere transportpolitiske krav til virksomheden.

I den politiske aftale om DSB af 24. oktober 1996 blev der lagt op til en ændring af disse forhold. I aftalen henvises til udenlandske erfaringer med effektiviseringen af de nationale jernbaneselskaber, og det bemærkes, at »et middel til at effektivisere operatørsiden og opnå en større kundefokusering har været at skabe konkurrence på skinnerne ved at give flere operatører adgang til jernbanenettet«. Det anføres, at »parterne er enige om at ændre strukturen i DSB i en mere markedsorienteret retning i overensstemmelse med de beskrevne initiativer i andre lande og i overensstemmelse med overvejelserne i EU-Kommissionens Hvidbog »En strategi for et effektivt moderne jernbanesystem« af 30. juli 1996. Strukturændringerne indebærer øget konkurrence på såvel operatør- som infrastruktursiden og effektivisering af DSB«.

Et første skridt mod en åbning af nettet blev taget med udskillelse af DSBs infrastruktur i en af DSB uafhængig statsvirksomhed, Banestyrelsen, med virkning fra 1. januar 1997 (lov nr. 1230 af 27. december 1996 om Banestyrelsen m.v.). Med udskillelsen af infrastrukturen blev der i princippet mulighed for på en åben, gennemskelig og ikke-diskriminerende måde at stille jernbaneinfrastrukturen til rådighed for alle jernbanevirksomheder.

Som supplement til den åbning for international trafik, som allerede var sket i overensstemmelse med EUs bestemmelser herom, åbnedes i foråret 1997 yderligere for godstrafik på de af statens jernbanestrækninger, som ikke på det seneste har været betjent af DSB.

Med forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. lægger regeringen op til en videre opfølgning på aftalen med en række vidtgående skridt:

– *Godstrafikken* forudsættes i fremtiden drevet på fuldt kommercielle vilkår. Med virkning fra 1. januar 1999 åbnes der for, at ikke blot DSB, men også alle andre godkendte jernbanevirksomheder kan bruge statens jernbanenet til enhver form for godstransport. Samtidig indføres miljø- og regionaltilskud, som ydes ikke-diskriminerende til alle

godsoperatører. DSB Gods, der i øjeblikket giver underskud efter årsregnskabslovens principper (når forrentning og afskrivning af aktiver medtages i regnskabet), ydes omstrukturings- og investeringsstilskud, der nedbringes over en periode. Tidsplanen for nedbringelsen forudsættes fastlagt i forbindelse med omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed. Der er ingen tvivl om, at specielt godstrafikken må omskrives under en international synsvinkel.

- Den *passagertrafik*, som garanteres af det offentlige gennem økonomiske tilskud, overgår pr. 1. januar 1999 til at blive udført på basis af kontrakter mellem trafikministeren og den udførende jernbanevirksomhed (»trafik udført som offentlig service«). Kontrakter med specificerede krav til serviceniveau og angivelse af tilskuddet til jernbanevirksomheden erstatter DSBs brede forpligtelse til at sikre trafikbetjeningen. Der gives fortrin til trafik udført som offentlig service ved tildeling af kapacitet på skinnenettet inden for nærmere fastlagte rammer.
- Den trafik, der udføres som offentlig service, vil gradvist blive *udbudt* (»udbudt trafik«). Herved gives alle jernbanevirksomheder lejlighed til at deltage i tilbudsgivningen, og det kan blive afprøvet, hvem der bedst og billigst kan forestå opgaven. I første omgang er forudsat udbud af op til 15 pct. af DSBs aktiviteter inden for regional- og intercitytrafikken over perioden frem til udgangen af 2003, og trafikministeren gives en bemyndigelse til senere at gå videre, hvis erfaringerne er gode. Indtil et eventuelt udbud finder sted, afvikles offentlig service trafikken efter en kontrakt mellem trafikministeren og DSB som såkaldt »forhandlet trafik«
- For at skabe reel mulighed for konkurrence kan DSB af trafikministeren pålægges - mod fuld omkostningsdækning - at stille *rullende materiel* (togsæt, lokomotiver, vogne, m.v.) til rådighed for udbudsforretninger vedrørende passagertrafik udført som offentlig service.
- Fra 1. januar 1999 *åbnes der adgang for alle jernbanevirksomheder* til at søge om infrastrukturkapacitet på statens jernbaneinfrastruktur til udførelse af godstrafik. Fra 1. januar 2000 åbnes infrastrukturen tilsvarende for så vidt angår passagertrafik. Det indebærer, at jernbanevirksomhederne fra disse tidspunkter får ret til at få tog indplaceret i køreplanen til enhver form for gods- og passagertrafik (»fri trafik«), hvis der er plads. Som nævnt