

vist aftagende beskyttelse mod konkurrencen med henblik på at sikre, at virksomheden får mulighed for at gennemføre den fornødne tilpasning og til enhver tid at sikre en fuldt acceptabel togdrift.

Forslag til lov om jernbanevirksomhed omfatter derfor en række bestemmelser, som må betragtes som sektorspecifik konkurrenceregulering i den forstand, som der sigtes til i konkurrencelovens § 2, stk. 2.

3. b. Jernbaneklagenævnet

Med henblik på at sikre, at de jernbanetekniske, samfundsøkonomiske og konkurrenceretlige hensyn alle tilgodeses i forbindelse med administrationen af lovens regler, skønnes det hensigtsmæssigt at nedsætte et uafhængigt jernbaneklagenævn til at behandle klager vedrørende en række af de ovenfor nævnte forhold.

Jernbaneklagenævnet foreslås nedsat af trafikministeren, dog udpeges det medlem, der skal besidde konkurrenceretlig ekspertise, efter høring af Konkurrencerådet. Klagenævnets afgørelser foreslås at være administrativt endelige. Trafikministeriet varetager klagenævnets sekretariatsforretninger.

I de sager, som Jernbaneklagenævnet behandler vedrørende priser, øvrige aftalevilkår samt krydssubsidiering i forbindelse med lovens bestemmelser om jernbanevirksomhedernes adgang, uddannelse, stationer m.v., indhenter Nævnet en bindende udtalelse fra Konkurrencerådet, inden Nævnet træffer endelig afgørelse.

Konkurrencerådet vil, som det er tilfældet f.eks. på postområdet, blive inddraget i et nært samarbejde om udformningen af en række af de regelsæt, som skal udarbejdes i medfør af lovforslaget, og som har konkurrenceretlige konsekvenser, f.eks. regnskabsreglementet.

4. Forholdet til EU-retten

EU har i de senere år taget en række initiativer til åbning af medlemslandenes jernbanedrift, fortrinsvis for at øge effektiviteten inden for et domæne præget af store, statsejede monopolvirksomheder.

Åbningsbestræbelserne resulterede i 1991 i vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Således har der fra 1. januar 1993 været åbnet for international jernbanetrafik udført af internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder og international kombineret godstrafik. For at sikre ensartede vilkår for udnyttelsen af den adgang til medlemsstaternes jernbanemarkeder, som direktiv 91/440/EØF giver mulighed for, vedtog Rådet i 1995 direktiverne om udstedelse af licenser (tilladelser) (95/18/EF) og om fælles regler for infra-

strukturkapacitetstildeling og for infrastrukturafgifter (95/19/EF). Direktiverne er gennemført i dansk ret ved Trafikministeriets bekendtgørelser nr. 534 og 535 af 26. juni 1997.

I årene efter 1991 har Kommissionen ved flere lejligheder gjort sig til talsmand for en yderligere åbning af jernbanedriften, således ved et forslag fra 1995 om yderligere åbning for international trafik ved tilladelse af cabotagekørsel.

EU-Kommissionen har i sin Hvidbog af 30. juli 1996, »En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU«, fremhævet, at der er behov for en ny og mere forretningsorienteret jernbanestruktur for at imødekomme borgernes og erhvervenes transportbehov og for at vinde markedsandele i forhold til andre transportformer.

Som opfølgning på hvidbogen har EU-Kommissionen blandt andet iværksat et arbejde med etablering af europæiske jernbanekorridorer til hurtige godstog – de såkaldte Trans European Rail Freight Freeways – der skal sikre godstransport af høj kvalitet. Dette arbejde støttes fra dansk side, og der arbejdes på etablering af et pilotprojekt i de nordiske lande.

Forslaget til lov om jernbanevirksomhed m.v. indebærer en realisering for dansk jernbanevirksomheds vedkommende af en række af de intentioner, som er kommet til udtryk i EU-Kommissionens arbejde. Et fuldt udbytte af intentionerne forudsætter, at alle EU-medlemsstater tager lignende initiativer, at der tages initiativer til fælles EU-regler, bl.a. vedrørende baneafgifter for godstransport, og at bestræbelserne for teknisk og sikkerhedsmæssig harmonisering forstærkes. Regeringen vil i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget i Folketinget rejse denne problemstilling over for EU-Kommissionen.

Ved lovforslagets fremsættelse i Folketinget vil det blive fremsendt til Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Rådets beslutning af 21. marts 1962, om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrative eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet, som ændret ved Rådets beslutning af 22. november 1973 (73/402). Forelæggelsen for EU-Kommissionen har ikke opsættende virkning for Folketingets behandling af lovforslaget.

Forslaget om miljø- og regionaltilskud til godstransport på bane vil skulle notificeres til EU-Kommissionen efter statsstøttebestemmelserne.

5. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Med lovforslaget fastlægges rammerne for en åbning af jernbanenettet. Det er forventningen, at den skærpede konkurrence samlet set vil resultere i pro-