

fentligt tilskud uden at have været udsat for konkurrence (»forhandlet trafik«), må dette overskud ikke anvendes til at subsidiere andre konkurrenceudsatte dele af virksomheden. Disse regler gælder virksomheder i alle EU-lande og vil således også gælde for udenlandske jernbanevirksomheder, der måtte byde på denne trafik.

Der er i EU-regi taget initiativ til en revision og præcisering af forordningen set i speciel relation til jernbanelandskabet, hvor det anses for sandsynligt, at der i stadig stigende omfang vil være offentlige jernbaneselskaber, der samtidig varetager forhandlet og udbudt/fri trafik.

Til stk. 4

For at skabe reel mulighed for konkurrence kan trafikministeren pålægge DSB - på lejevilkår - at stille rullende materiel til rådighed for udbudsforretninger vedrørende trafik udført som offentlig service. Jernbanevirksomheder, der byder på kontrakter om udførelse af offentlig service, vil derfor som hovedregel have mulighed for at kunne disponere over materiel fra DSB, hvis de vinder kontrakten. Hvis DSB selv byder på den pågældende kontrakt, forudsættes udgifterne til materiel indregnet i DSBs bud svarende til, hvad materiellet stilles til rådighed for til andre bydende jernbanevirksomheder. Hensigten hermed at sikre, at DSBs ejerskab til materiel ikke forvrider konkurrencen om selve trafikopgaven.

Som hovedregel vil gælde, at materiellet via udbudsbetingelserne stilles til rådighed på vilkår, så den vindende jernbanevirksomhed har ret, men ikke pligt til at gøre anvendelse af det. Den vindende jernbanevirksomhed kan således som hovedregel frit vælge at anvende eget materiel til brug for trafik udført som offentlig service.

I særlige tilfælde vil udbudsbetingelserne dog kunne udformes, så de indeholder en pligt til at anvende DSBs materiel. Dette princip forudsættes alene benyttet i tilfælde, hvor kontrakten omfatter så betydelige eller specielle materielressourcer, at der ville være store vanskeligheder ved at finde anvendelse for lediggjort DSB-materiel, hvis en vindende jernbanevirksomhed måtte ønske at anvende andet materiel.

Det forudsættes, at materiellet prissættes, så lejen dækker DSBs omkostninger - herunder fuld afskrivning og forrentning - samt en af trafikministeren fastsat normal fortjeneste. Det antages at vedligeholdelsesudgifter bæres af lejeren separat.

Til stk. 5

Som følge af DSBs hidtidige vidtstrakte eneret på trafik på statens jernbanenet er der ikke sikkerhed

for, at der uden videre og på kort tid opstår et marked for passagertrafik, hvor fremkomsten af flere konkurrerende bud sikrer en realistisk markedspris i forbindelse med udbudsforretningerne. Det er usikkert, hvor mange bud der fremkommer, herunder om DSB i alle tilfælde selv vil vælge at byde.

For at staten kan sikre den ønskede trafikering under alle omstændigheder, er det skønnet nødvendigt at give trafikministeren bemyndigelse til at pålægge DSB en forpligtelse til at udføre trafik som offentlig service i disse tilfælde. Et sådant pålæg om offentlig service og principperne for betalingen herfor vil blive udformet i overensstemmelse med den i bemærkningerne til stk. 3 nævnte EU-forordning 1191/69 med senere ændringer.

Det er hensigten, at bemyndigelsen benyttes mindst muligt. I tilfælde, hvor mere end to virksomheder indgiver kvalificerede bud på en kontrakt, forudsættes der ikke givet pålæg.

Til stk. 6

Regler om takster, befordringspligt, billetterings-systemer og krav til koordinering af køreplan med andre leverandører af kollektiv trafik m.v. forudsættes fastlagt i kontrakterne, ligesom trafikministeren vil kunne opstille vilkår, der sikrer fribefordring for Kongehuset og hofstaterne, medlemmer af Folketinget, ministre, medlemmer af Europa-Parlamentet med flere.

Til stk. 7

Privatbanerne i Danmark drives på grundlag af koncessioner og ledes af bestyrelser i overensstemmelse med de regler herfor, der er fastlagt i medfør af lovbekendtgørelse nr. 286 af 2. maj 1995 om privatbanerne, men virksomhederne står under trafikministerens administrative, økonomiske og tekniske tilsyn.

De facto er det privatbanernes bestyrelser, der fastsætter omfanget af den trafik, der udføres på privatbanernes jernbanestrækninger. Privatbanerne er ikke omfattet af lovens kapitel 4, og berøres derfor ikke af trafikministerens adgang til at fastsætte omfanget af den som offentlig service udførte trafik, jf. stk. 1.

Trafikministeren kan dog i medfør af § 2, stk. 4 bestemme, at kapitel 4 skal gælde for privatbanerne. Da der agtes indledt forhandlinger med privatbanerne og de kommunale parter om privatbanernes fremtidige vilkår, er det derfor hensigtsmæssigt, at trafikministeren gives bemyndigelse til, som led i disse forhandlinger, at overlade forpligtelsen til etablering af trafik udført som offentlig service på privatbanernes