

lagt vægt på, at en yderligere åbning af det danske jernbanenet og en øget konkurrence ikke indebærer, at der slækkes på sikkerhedskravene. De jernbanevirksomheder, der ønsker at få udstedt en tilladelse i Danmark, skal både fagligt, organisatorisk og sikkerhedsmæssigt - herunder ved udarbejdelse af organisationsplaner for virksomhedens sikkerhed og vedligeholdelse m.v. - kunne leve op til alle denne lovs krav og til de strenge standarder for sikkerhed, der hidtil har eksisteret på området.

Det gælder også ansvaret over for passagererne. Der gennemføres i den forbindelse en skærpelse af jernbanevirksomhedernes erstatningsansvar, så der gælder samme principper som fastsat for vejtrafikken i færdselsloven.

Som anført i bemærkningerne til lovforslagets enkelte paragraffer, skal det efter lovforslaget være muligt for de jernbanevirksomheder, der via kontrakter udfører trafik som offentlig service, at opkræve kontrolafgift samt ekspeditionsgebyrer. Disse kan inddrives ved udpantning.

Opretholdelsen og videreførelsen af udpantningsretten for så vidt angår jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service, vil være af meget væsentlig betydning for den fremtidige jernbanedrift. Der skønnes derfor at være grundlag for at fravige det almindelige princip, hvorefter udpantningsret er forbeholdt offentlige myndigheder.

## 2. b. *Passagertrafik udført som offentlig service*

Det er i dag hovedsageligt en underskudsforretning at udføre passagerbefordring på jernbane. Derfor sikrer staten i henhold til lovforslaget en offentlig passagertrafik på et rimeligt niveau ved indgåelse af kontrakter med jernbanevirksomheder om udførelse af såkaldt »trafik som offentlig service«. I henhold til lovforslaget bemyndiges trafikministeren til at fastsætte de nærmere kontraktvilkår herunder normer for kapacitet i det enkelte tog, regelmæssighed, kvalitet samt drifts- og befordringspligtens udstrækning, ligesom kontrakterne vil kunne stipulere, at visse transportydelse skal leveres til bestemte priser og på bestemte vilkår. I den forbindelse må det antages, at trafikministeren bl.a. vil anlægge et socialt hensyn.

Trafikministeren påser, at jernbanevirksomheder, der udfører trafik som offentlig service, som led i kontrakten forpligtes til at sikre koordinering af køreplanlægning med hinanden, med relevante myndigheder og med andre leverandører af kollektiv trafik.

Som hovedregel må det antages, at kontrakterne vil blive udformet, så jernbanevirksomheden har en økonomisk risiko ved den kontraktbundne trafiks drift for

derved at stimulere virksomheden til effektivitet og kundevenlighed. I de fleste tilfælde vil kontraktgiveren få billetindtægterne som hel eller delvis betaling for ydelsen. Lokaltrafik i hovedstadsområdet forudsættes dog underlagt de gældende principper herfor, der indebærer, at HT modtager billetindtægterne og afregner med bus- og baneoperatører efter en aftalt fordelingsnøgle.

Det samlede aktivitetsomfang for den trafik, der udføres som offentlig service vil blive bestemt af den tilskudsbevilling, som - eventuelt i medfør af flerårige rammeaftaler herom - stilles til disposition på de årlige finanslove til statens indkøb af trafikydelse fra jernbanevirksomhederne.

## 2. c. *Forhandlet og udbudt passagertrafik*

Der sondres i lovforslaget mellem to typer af passagertrafik udført som offentlig service: Den »forhandlede trafik« og den »udbudte trafik«. Trafikministeren forudsættes i overensstemmelse med det i rammeaftalen om DSB for 1995-98 fastlagte, at indgå kontrakt med DSB fra 1. januar 1999 om et nærmere fastlagt trafikomfang (»forhandlet trafik«). I kontrakterne forudsættes som nævnt fastlagt krav til service-niveau og betaling herfor.

Den forhandlede trafik forudsættes efter et omkostningsdækningsprincip varetaget af DSB. I lovforslaget er indføjet en bestemmelse om, at trafikministeren kan pålægge DSB en driftsforpligtelse mod en af ministeren fastlagt godtgørelse, hvis der i den konkrete sag ikke kan opnås enighed om fortolkningen af dette princip og dermed af DSBs tilskud.

Trafikministeren forudsættes gradvist at bringe kontrakterne om trafik udført som offentlig service i udbud, således at flere jernbanevirksomheder kan byde på den samme kontrakt (»udbudt trafik«).

Udbudssystemets succes afhænger af, at der faktisk viser sig mere end én jernbanevirksomhed, som er interesseret i at afgive tilbud. Desuden er DSBs succesfulde omstilling afhængig af, at der bliver et vist tidsrum hertil. Begge forhold er medvirkende til, at udbudsprocessen forudsættes begyndt med begrænsede udbud af baneafsnit svarende til op til 15 pct. af DSBs samlede produktion af passagertogkilometer uden for S-togsnettet inden udgangen af 2003.

Der kan i årene efter 2003 blive tale om gradvist at gå videre med udbud af passagertrafik, der udføres som offentlig service. Beslutning herom bør dog afhænge af erfaringen med de første udbud, og lovforslaget indeholder derfor alene en bemyndigelse til trafikministeren på dette punkt.

Det rullende materiel - lokomotiver, vogne og tog-