

midler til indkøb af passagertrafik udført som offentlig service.

2. g. *Forretningsbetingelser og takster*

Jernbanevirksomhederne forudsættes at anmelde forretningsbetingelser til Banestyrelsen. Trafikministeren gives bemyndigelse til at stille krav til udformningen af forretningsbetingelserne. Herved sikres en god beskyttelse af forbrugernes interesser.

Takstniveau og -struktur vil være af afgørende betydning for jernbanens fremtidige udviklingsmuligheder. Aktuelt er takstkompetencen for regional- og lokaltransport i det storkøbenhavnske område henlagt til Hovedstadsrådets Trafikselskab, som indkasserer billetindtægter og finansierer et tilskud til trafikoperatørerne, herunder DSB S-tog. For DSBs aktiviteter uden for HT-området gælder, at takstkompetencen ligger hos DSB. DSB har dog som led i sin markedsføringsindsats for nyligt engageret sig i det såkaldte bus-tog-samarbejde, hvorefter takstkompetencen for en række rejsetyper som et forsøg er overført til de amtskommunale trafikelskaber.

Den trafik, der i fremtiden drives som offentlig service, må i hovedsagen antages at blive indpasset i det eksisterende takstsamarbejde. For den frie trafik forudsættes derimod givet vidtstrakt frihed til jernbanevirksomhedernes egne beslutninger om takster. Jernbanevirksomhederne, som udfører passagerbefordring, vil imidlertid af hensyn til kunderne blive forpligtet til at forhandle hinandens billetter, så det fortsat bliver muligt let og enkelt at købe en billet fra rejsestation til ankomststation.

2. h. *Forsikrings- og erstatningsspørgsmål*

Til beskyttelse af brugerne og andre berørte parter er det vigtigt at sikre, både at jernbanevirksomhederne er tilstrækkeligt forsikret, og at passagerer og gods er sikret på en måde, der svarer til, hvad der gælder for konkurrerende transportformer. Således lægger lovforslaget op til, at der stilles krav om en ansvarsforsikring i lighed med andre transportformer.

Reglerne om erstatning for skader ved jernbanedrift findes i dag i jernbaneanstaltsloven, der er fra 1921 og senest ændret i 1980, men som må siges at være forældet.

Udgangspunktet i denne lov er et objektivt ansvar, med mindre skadelidte har udvist simpel uagtsomhed. Såfremt dette er tilfældet, falder det objektive ansvar væk og bliver til almindelig culpa, dvs. skadelidte skal bevise, at jernbanevirksomheden har gjort noget forkert.

Lovforslaget sigter på, at der foretages en harmonisering af de nationale regler - herunder ophævelse af jernbaneanstaltsloven - således at borgerne er ens stillede i erstatningshensyn, uanset om de rejser med tog, fly eller bil. Udgangspunktet er objektivt ansvar, med mindre skadelidte har udvist forsæt eller grov uagtsomhed, i hvilket tilfælde erstatningen kan ned sættes eller i særlige tilfælde bortfalde.

Bestående jernbanevirksomheder, der befarer statens jernbaneinfrastruktur, får en overgangsperiode til at bringe deres forsikringsforhold i overensstemmelse med loven.

2. i. *Overgangsbestemmelser*

Der åbnes gradvis for adgangen til jernbaneinfrastrukturen. Frem til 1. januar 1999 opretholdes den nuværende adgang, idet det muligvis fra efteråret 1998 oprettes internationale godskorridorer, hvor der vil være adgang for alle jernbanevirksomheder, der driver international godstrafik. Fra 1. januar 1999 udvides adgangen til at omfatte al godstrafik på hele statens net, og fra 1. januar 2000 vil også passagertrafikken være omfattet af den frie adgang.

3. *Forholdet til konkurrenceretten*

3. a. *Forholdet til konkurrenceloven*

Den nye konkurrencelov (lov nr. 384 af 10. juni 1997), der træder i kraft den 1. januar 1998, omfatter enhver form for erhvervsvirksomhed, uanset om den er privat eller offentlig, og Konkurrencerådet har som udgangspunkt de samme indgrebsbeføjelser over for konkurrencebegrænsninger i forbindelse med begge virksomhedsformer.

Lovens indgrebsbestemmelser gælder dog ikke, hvis en konkurrencebegrænsning er en direkte eller nødvendig følge af offentlig regulering. Det betyder, at Konkurrencerådet ikke kan gribe ind over for konkurrencebegrænsende aftaler eller misbrug af dominerende stilling, hvis der er tale om en direkte eller nødvendig følge af sektorspecifikke regler. Andre konkurrencebegrænsende aftaler eller misbrug på de regulerede områder vil Konkurrencerådet derimod godt kunne gribe ind over for.

Jernbaneområdet har som beskrevet hidtil været karakteriseret ved, at jernbanevirksomhederne - det vil i hovedsagen sige DSB og privatbanerne - har haft faktisk eneret (koncession) på benyttelsen af hver deres del af infrastrukturen. I det omfang, andre operatører har trafikeret en strækning, har det været efter aftale med og ofte mod økonomisk kompensation til eneretshaveren.