

Med forslag til lov om jernbanevirksomhed ophæves DSBs faktiske eneret til landsdækkende jernbanetrafik, og der åbnes i det hele for konkurrence på markedet for jernbanetransport af gods og - i betydeligt omfang - også for passagerer. Lovforslaget er derfor i god overensstemmelse med de intentioner, som ligger bag den nye konkurrencelov og en række andre regeringsinitiativer, der alle har haft til sigte at udnytte en øget konkurrence på vare- og tjenestemarkederne til gavn for samfundet og den økonomiske udvikling.

Jernbaneområdet er præget af en række særlige produktionstekniske forhold, og der stilles høje krav til sikkerheden. Hertil kommer, at hensyn til social fordeling, regionalpolitisk balance og en miljømæssig acceptabel udvikling i transportproduktionen også i fremtiden må have afgørende indflydelse på områdets organisering og økonomiske spilleregler. Endelig er det hensigtsmæssigt - i det mindste i en overgangsperiode - at yde DSB en vis, omend gradvist aftagende beskyttelse mod konkurrence 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 jernbaneklagenævnet 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.

Åbningsbestrebelseerne 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 infrastrukturkapacitetstildeling 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 bestrebelseerne for