

lig service på lige og ikke-diskriminerende vilkår. DSB - der antages godkendt - kan således også deltage i udbuddene.

Hvis privatbanerne ønsker at byde, forudsættes det på grund af privatbanernes særlige status at ske fra særlige datterselskaber, økonomisk adskilt fra den koncessionerede trafik. Regeringen vil fremsætte forslag til en ændring af privatbaneloven med dette sigte. Privatbanerne vil dog fortsat kunne drive trafik efter aftale med DSB i samme omfang som tidligere.

Når en jernbanevirksomhed både driver »forhandlet trafik« og udfører anden trafik skal den »forhandlede trafik« drives i særlige enheder, der mindst opfylder følgende betingelser: a) regnskabet for hver af disse driftsaktiviteter skal føres særskilt, og de tilsvarende aktiver skal opføres efter gældende regnskabsforskrifter, og b) udgifterne skal balancere med driftsindtægterne og det offentliges indbetalinger uden mulighed for overførsel fra eller til et andet af jernbanevirksomhedens aktivitetsområder, jf. Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 om ændring af forordning (EØF) nr. 1191/69 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektorer for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Forordningen fortolkes således, at hvis der opnås overskud i dele af virksomheden, der modtager offentligt 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 jernbaneanrådet, 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 jernbaneanet 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.