

## F. t. 1. om den selvstændige offentlige virksomhed DSB m.v.

## 4. Forholdet til konkurrenceretten

Den nye konkurrencelov (lov nr. 384 af 10. juni 1997), der trådte 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.

Lov om jernbanevirksomhed m.v., som DSB som jernbaneoperatør vil være omfattet af, vil udgøre en sådan regulering. På den baggrund er det i forslaget til lov om jernbanevirksomhed m.v. angivet, hvilke beføjelser på området, der tilkommer Konkurrencerådet, og hvilke der tilkommer det Jernbaneklagenævn, der foreslås nedsat i forslaget til lov om jernbanevirksomhed m.v. Der henvises til pkt. 3 i de almindelige bemærkninger til dette lovforslag.

Konkurrencerådet vil, som det også er tilfældet på postområdet, blive inddraget i et nært samarbejde om udformningen af de forskellige regelsæt, som skal udarbejdes i medfør af forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v., og som har konkurrenceretlige konsekvenser.

DSB vil både udøve trafik som offentlig service og - f.eks. på godsområdet - trafik, der ikke er dækket af kontrakt, den såkaldte fri trafik. Jernbanevirksomheder, der udøver begge former for trafik, vil være omfattet af særlige regnskabsmæssige regler herom, således at det forhindres, at der sker krydssubsidiering, d.v.s. overførsel af midler fra de forhandlede kontrakter om trafik udført som offentlig service til de dele af virksomheden, der drives i konkurrence. Der vil blive udarbejdet et særligt regnskabsreglement for DSB herom.

## 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Statsvirksomheden DSB har hidtil modtaget årlige drifts- og anlægstilskud over finansloven fastsat i overensstemmelse med de flerårige rammeaftaler om DSB, senest rammeaftalen for perioden 1995-98.

Fremover vil statens udgifter til passagertrafik blive afholdt via kontrakter om trafik udført som offentlig service, som trafikministeren indgår med DSB, DSB S-tog A/S eller andre jernbanevirksomheder. Tilskuddet til køb af denne trafik vil blive opført på en særskilt konto på finansloven under Trafikministeriet.

Den gældende fireårige rammeaftale for DSB udlø-

ber ved udgangen af 1998. Der skal i løbet af efteråret 1998 forhandles en ny rammeaftale og i den forbindelse fastsættes en ramme for statens indkøb af offentlig service trafik samt retningslinier for DSBs materielinvesteringer i rammeaftaleperioden, m.v.

På den baggrund er der i forbindelse med udarbejdelsen af dette lovforslag alene opstillet et foreløbigt 10-årsbudget (perioden 1999-2008), som har karakter af et grundscenarie, og en foreløbig, dertil svarende åbningsbalance for virksomheden. Der bygges her på følgende forudsætninger:

- 1) De materielinvesteringer, der er besluttet i indeværende rammeaftaleperiode, belaster budgettet i tiårsperioden med forrentning og afskrivning. Der er tale om investeringer på ca. 10 mia. kr. i 112 nye S-tog, 17 togsæt til indsættelse på Øresundsforbindelsen samt 13 tostrøms ellokomotiver til DSB Gods. Der forudsættes endvidere en udskiftning af DSBs røde, lokomotivtrukne passagertogmateriel, idet det fra 2005 skønnes umuligt at levetidsforlænge dette yderligere.
- 2) I passagertrafikken forudsættes en stort set konstant togkilometerproduktion og en ligeledes næsten konstant afsætning målt i passagerkilometer. Billetpriserne forudsættes at følge nettoprisindekset. Produktivitetsudviklingen i driften forudsættes at andrage 2 pct. p.a.
- 3) DSB Gods, der i 1997 havde et underskud på 487 mio. kr. opgjort efter årsregnskabslovens principper, forudsættes bragt i regnskabsmæssig balance inden udgangen af 2002, således at 2002 er sidste år med et budgetteret underskud. Heri er indregnet effekten af det i forslag til lov om jernbanevirksomhed m.v. foreslåede regional- og miljøtilskud.
- 4) Der er budgetteret med en egenkapitalforrentning i DSB på 6 pct. p.a. efter skat, svarende til ca. 550 mio. kr. før skat.

Under disse forudsætninger vil der være tale om et stigende tilskudsbehov i perioden frem til 2005, hvorefter tilskudsbehovet vil aftage i resten af 10-årsperioden. Den tidsmæssige profil i tilskudsbehovet er især præget af tre forhold: Det gradvise, men kraftigt stigende tilskudsbehov i takt med modtagelsen og idriftsættelsen af de nye S-tog m.v. i perioden frem til 2005, det aftagende tilskudsbehov fra DSB Gods i takt med, at divisionen bringes i balance, og besparelserne som følge af den forudsatte produktivitetsvækst på 2 pct. p.a. Af tilskuddet kan en del henregnes til poster, herunder selskabsskat, som straks eller senere kommer til indtægt på andre dele af statsbudgettet.

Lovforslaget indeholder ikke en særlig bestemmelse