

Bus/tog samarbejdet

Rådsmødet den 28. april 1999

1. Resumé

DSB og de regionale busselskaber har ansøgt om en fritagelse for "Standardaftale om takstsamarbejde mellem DSB og XX Trafikselskab" i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1.

Standardaftalen er indgået bilateralt mellem parterne, og de indgåede aftaler udgør til sammen et landsdækkende kollektivt trafiksystem for rejser med bus og tog. Aftalens hovedprincip er, at kunderne kun skal have én billet, uanset om en rejse omfatter transport med flere forskellige trafikelskaber.

Aftalekomplekset indeholder to konkurrencebegrænsende forhold, der er omfattet af anvendelsesområdet for konkurrencelovens § 6, stk. 1.

For det første indeholder aftalen bestemmelser om koordinering og fælles anvendelse af takster, der bl.a. indebærer, at DSB skal benytte de regionale trafikelskabers takster for togrejser inden for hvert af de regionale trafikelskabers områder. Denne koordinering af taksterne er på nuværende tidspunkt en praktisk og teknisk nødvendighed, men nyudviklede elektroniske systemer vil formentlig indenfor de nærmeste år muliggøre takstfastsættelse uden en sådan koordinering.

Rådet har derfor taget stilling til, om perioden for en eventuel fritagelse efter konkurrencelovens § 8, stk. 1 bør begrænses, så spørgsmålet kan tages op til fornyet vurdering om fx 2-3 år.

For det andet opnår aftaleparterne betydelige erhvervsmæssige fordele ved at deltage i bus/tog-samarbejdet, som kan indebære tilsvarende konkurrencemæssige begrænsninger i erhvervsvilkårene for bus- eller togselskaber, som eventuelt måtte blive holdt ude fra samarbejdet. På nuværende tidspunkt er det kun fjernbusserne og nogle enkelte kommunale busruter, der står uden for bus/tog-samarbejdet.

Rådet har derfor også tage stilling til, om det bør stilles som vilkår for en fritagelse efter lovens § 8, stk. 1, at alle selskaber, der udfører kollektiv bus- eller togtransport i Danmark, får adgang til at deltage i bus/togsamarbejdet.

2. Afgørelse

Det meddeles parterne, at "Standardaftale om takstsamarbejde mellem DSB og XX Trafikselskab" kan fritages fra forbudet mod konkurrencebegrænsende aftaler, jf. konkurrencelovens § 8, stk. 1.

Fritagelsen gives i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 3, på vilkår af, at alle selskaber, der udfører kollektiv bus- eller togtransport i Danmark, får adgang til at deltage i bus/togsamarbejdet på de i standardaftalen fastsatte vilkår. Optagelsen skal ske på åbne og ikke-diskriminerende betingelser.

Fritagelsen gives i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 3, jf. § 27, stk. 4, for en periode på 4 år fra den 1. januar 1998 til 31. december 2001.

3. Sagsfremstilling

3.1 Indledning

Bus/tog samarbejdet består af et net af bilaterale aftaler baseret på en standardaftale, der på anmeldelsestidspunktet den 30. juni 1998 var indgået mellem på den ene side DSB og på den anden side 8 trafikelskaber, 3 amter, 9 kommuner og 6 privatbaner. Parterne har oplyst, at der p.t. kun er nogle enkelte kommuner, der efter eget ønske står uden for samarbejdet.

DSB har desuden i forlængelse af samarbejdet indgået aftaler med visse færgerederier om tilknyttede emner¹. Disse aftaler er dog ikke vedlagt anmeldelsen og derfor ikke omfattet af det, rådet skal tage stilling til.

Aftalens hovedprincip er, at kunderne kun skal have én billet, uanset om rejsen omfatter transport med både bus og tog.

Der skelnes i standardaftalen mellem 3 forskellige typer af rejser

- Indenamtsrejser - kunderne kan skifte mellem bus og tog på samme billet på alle rejser indenfor et amt.
- Fleramtsrejser - dvs. togrejser mellem flere amter med DSB samt bus til og fra stationen indenfor bybusområdet² på samme billet.
- Tog+rejser - dvs. togrejser mellem flere amter med DSB, bus til og fra stationen indenfor bybusområdet samt længere bustilslutninger mv.³ uden for bybusområdet på samme billet.

3.2 Standardaftalens elementer

Standardaftalen er som nævnt bilateralt indgået mellem på den ene side DSB og på den anden side de ovenfor nævnte trafikskaber.

Med de indgåede aftaler iværksættes regionale takstsamarbejder for rejser med busser og tog, som samlet giver et landsdækkende bus/tog-samarbejde - dvs. et sammenhængende kollektivt trafiksystem.

Kundernes billetpriser

I aftalen fastlægges hvilket selskabs takster, der gælder for kunderne for rejser med DSB og regionale trafikskaber. Kundernes billetpriser fastsættes efter følgende hovedprincipper:

Rejser indenfor et amt: Uanset om kunden rejser med tog eller bus fastsættes kundens pris efter det regionale trafikskabs takster. Det indebærer, at DSB overalt skal benytte regionale trafikskabers takster på indenamtsrejser.

Rejser mellem flere amter: Togrejsen prissættes efter DSB's takstsystem. De korte busrejser til og fra stationen indenfor bybusområderne kan gratis foretages på togbilletten.

Togrejser kombineret med lange bustilslutninger: Kunden kan også her nøjes med én billet, hvor prisen er sammensat af dels DSB's takst for togrejsen, dels det regionale trafikskabs takst for busrejsen (ekskl. bybusområdet, der er gratis for kunden).

Aftalen indeholder herudover en række detaljerede definitioner og bestemmelser for, i præcist hvilke situationer en sammensat bus/tog-rejse skal takseres som hhv. en indenamtsrejse, en fleramtsrejse eller en tog+rejse.

Parternes indbyrdes afregning

Det økonomiske mellemværende mellem parterne afregnes efter følgende hovedprincipper⁴:

Ved *indenamtsrejser* modtager DSB betaling fra det regionale trafikskab i forhold til DSB's forholdsmæssige andel af de indenamtslige trafikydelse/transportarbejde opgjort ved trafiktællinger. I praksis sker dette ved, at den samlede kundebetaling for indenamtsrejser periodevis samles hos trafikskabet - dvs. at DSB i første omgang overfører de modtagne kundebetalinger til trafikskabet - og efterfølgende ved hver periodes slutning foretages den forholdsvise fordeling mellem parterne.

Samarbejdet om indenamtsrejser betyder besparelser for kunderne og dermed tilsvarende

indtægtstab for samarbejdspartnerne ved kombinerede bus- og togrejser⁵. Dette indtægtstab deles ligeligt mellem parterne.

Ved *fleramtsrejser* modtager de regionale trafikkselskaber en årlig betaling fra DSB for de bybusrejser til og fra de enkelte togstationer, som foretages på DSB-billetter.

Den årlige betaling beregnes for en konkret station ved at gange antallet⁶ af fleramtsrejsende DSB-passagerer til/fra den konkrete station med den procentvise andel⁷ af passagererne, der anvender DSB-billetten til gratis bybuskørsel, og med det regionale trafikkselskabs gennemsnitlige indtægtstab⁸ pr. passager med DSB-billet i bybus.

DSB tilvejebringer ifølge aftalen⁹ midlerne til disse betalinger til de regionale trafikkselskaber ved at indføre et generelt pristillæg på alle togbilletter.

Tog+rejserne afregnes efter de konkret foretagne rejser, hvor DSB modtager betaling for togrejsen, mens det regionale trafikkselskab modtager betaling for busrejsen.

Parterne har oplyst, at der i aftalerne er tilstræbt en byrdemæssig neutralitet imellem DSB og trafikkselskaberne, så der ikke sker en overførsel af midler imellem stat og amter/kommuner.

Andre bestemmelser

DSB og de regionale trafikkselskaber skal gensidigt respektere den anden parts takstsystemer i henhold til de ovenfor beskrevne principper. Ved takstændringer er der ikke helt samme symmetri. Da DSB's indtægtsgrundlag er direkte afhængigt af takstfastsættelsen i det enkelte trafikkselskab - mens det modsatte ikke er tilfældet - er det aftalt, at de regionale trafikkselskaber så vidt muligt skal sende takstændringer til udtalelse hos DSB 3 måneder inden ikrafttræden, mens DSB alene er forpligtet til at orientere de regionale trafikkselskaber om takstændringer.

Aftalen indeholder desuden en række bestemmelser om billetsalg, rejseregler og markedsføring mv. Herunder kan fx nævnes bestemmelser om, at den ene part som hovedregel modtager en provision på 5% ved salg af den anden parts billetter.

De indgåede aftaler er trådt i kraft den 28. september 1997 og kan opsiges af hver part med 6 måneders varsel til udløb den tredje søndag i januar måned. Hertil kommer bestemmelser om parternes ret til at genforhandle aftalen i forskellige situationer.

For hver enkelt aftale nedsættes et samarbejdsforum til varetagelse af den løbende kontakt mellem parterne i aktuelle/konkrete spørgsmål om fx økonomi, tællinger, afregning og markedsføring.

For det samlede aftalekompleks er der nedsat en styregruppe med repræsentanter for DSB, Amtsrådsforeningen og trafikkselskaberne, der bl.a. skal behandle uenigheder om aftalens fortolkning. Uoverensstemmelser kan dog også af hver part indbringes for en voldgiftsret.

3.3 Parterne

DSB er en offentlig transport- og servicevirksomhed med jernbanedrift som hovedområde. I 1997 havde DSB koncernen en årsomsætning på 6,2 mia. dkr.

Med virkning fra 1. januar 1997 blev DSB en ren operatørvirksomhed. DSB bane blev udskilt fra selskabet og omdannet til Banestyrelsen med ansvar for anlæg, drift og vedligeholdelse af infrastrukturen samt trafikstyring.

Koncernen omfattede herefter divisionerne for InterCity, regionaltog, S-tog, materiel, gods,

rejsebureau, bygninger og data. Desuden ejer DSB aktier i flere selskaber og samarbejder med en række virksomheder gennem forpagtningsaftaler.

Siden 1. januar 1999 har DSB fungeret som en såkaldt selvstændig offentlig virksomhed efter aktieselskabslovens regler¹⁰. S-togsdivisionen omdannes til aktieselskab, mens øvrige divisioner vedr. passagertransport samles i en ny division under navnet DSB Passagertog.

Omdannelsen til selvstændig offentlig virksomhed indebærer bl.a., at hvor staten tidligere ydede forskellige former for tilskud og underskudsdekning, køber staten nu i stedet transportydelse for et samlet årligt beløb. Denne ændringen skal bl.a. ses i lyset af statens planer om at udbyde op til 15% af jernbanetrafikken inden udgangen af 2003. Udbud herefter vil afhænge af erfaringerne med de første udbud.

De regionale trafikelskaber har to hovedfunktioner - en myndighedsfunktion om bl.a. at udstede tilladelse til rutebuskørsel og en virksomhedsfunktion om udførelse af rutekørselsopgaver. I praksis foregår stort set al almindelige rutekørsel i de regionale trafikelskabers regi, idet private busselskaber kun i meget begrænset omfang på egen regning og risiko ansøger om og får tilladelse til at etablere lokal eller regional rutekørsel¹¹.

Lovgivningen om kollektiv personbefordring¹² giver de regionale selskaber/amterne relativt vide rammer til bl.a. at planlægge den almindelige rutebuskørsel og fastlægge takster, og der er således i lovgivningen lagt op til, at der indgås frivillige aftaler som den foreliggende mellem trafikelskaberne, DSB og privatbanerne.

Reglerne for hovedstadsområdet adskiller sig på en del punkter fra lovgivningen for resten af landet.

I hovedstadsområdet er der fastlagt forholdsvis præcise rammer for organisationen og planlægningen af den kollektive trafik samt regler for billetsystem og fordeling af indtægterne mellem de forskellige selskaber. HT varetager bl.a. den almindelige rutebuskørsel (senest i 2002 skal al buskørsel i området udføres på grundlag af udbud), mens DSB, privatbanerne og Ørestadsselskabet står for banetrafikken. Selskaberne skal i fællesskab udarbejde en samlet plan for den kollektive trafik, der skal være et fælles takst- og billetsystem (HT har takstkompetencen), og indtægterne skal fordeles mellem selskaberne i forhold til takststrukturen og det udførte transportarbejde.

Uden for hovedstadsområdet er der flere muligheder for organiseringen og tilrettelæggelsen af den kollektive trafik, herunder fx etablering af fælleskommunale trafikelskaber. Hvis der ikke er etableret et fælles trafikelskab, er amtet ansvarlig for den regionale kollektive trafik, mens kommunerne har ansvaret for den lokale kollektive trafik i egne kommuner. Amtet skal udarbejde en trafikplan omfattende rutebuskørsel samt privatbaner og DSB's tog. DSB og privatbanerne skal imødekomme de forslag til køreplaner og takst- og billetteringssystemer, som amtsrådet opstiller i planen, såfremt de er forenelige med hensyn til den øvrige drift og mod godtgørelse af merudgifter/indtægtstab forbundet med forslagene.

3.4 Det relevante marked

Aftalen omhandler kollektiv bus- og togtrafik i Danmark. Efter parternes opfattelse bør det relevante marked derfor afgrænses til markedet for kollektiv trafik i Danmark.

Markedet for kollektiv trafik i Danmark havde i 1997 en samlet omsætning på ca. 21 mia. kr., hvoraf den samlede offentlige støtte udgjorde ca. halvdelen. Busser og tog står for langt den største andel (godt 85%), og de væsentligste konkurrenter på dette marked er taxa, fjernbusser og fly.

Adgangen til markedet er reguleret af lovgivning og offentlige myndigheder. Desuden kan der

være betydelige investeringsomkostninger forbundet med etablering af transportvirksomhed.

3.5 Parternes argumentation for fritagelse

Parterne har som nævnt i indledning ansøgt om fritagelse for samarbejdet i medfør af konkurrencelovens § 8, stk. 1. Som argumenter for fritagelsen har parterne anført følgende betragtninger:

- **Det er en klar fordel i henseende til kundeinformation og -service, at en kollektiv rejse i Danmark nu som hovedregel kan ske på én billet.**
- **Bus/tog-samarbejdet lægger bl.a. grunden til, at nye elektroniske billetter kan introduceres.**
- **Forbrugerne har glæde af princippet én rejse, én billet, som giver større fleksibilitet samt en lettere og mere overskuelig rejse. For indenamtsrejser har dette princip med succes været gældende i hovedstadsområdet igennem mange år.**
- **Øget fokus på koordineringen af den kollektive trafik.**
- **Som en videreudvikling af bus/tog-samarbejdet har parterne udviklet en rejseplanlægger - et elektronisk informationssystem for kollektiv bus/tog-rejser i Danmark - som p.t. omfatter rejser med DSB's tog, trafikselskabernes ruter, X-busruter og enkelte private fjernbusruter. Kunderne har adgang til den elektroniske rejseplanlægger på www.rejseplanen.dk.**
- **Der pålægges ikke aftaleparterne begrænsninger ud over den koordinering, som er nødvendig for at få aftalens formål gennemført. Fx har amterne og DSB fortsat takstkompetence for hhv. rejser indenfor og mellem amterne. Hver part har desuden kompetence til at fastlægge sine egne køreplaner, såvel indenamts som fleramts.**
- **Hver part kan frit indgå aftaler med tredjemand om de samme emner, idet aftalen ikke indeholder eksklusivrettigheder.**

4. Vurdering

Indledningsvis konstateres, at DSB og de regionale trafikselskaber udøver erhvervsvirksomhed omfattet af konkurrencelovens § 2, at parterne tilsammen har en omsætning på over en mia. kr., og at standardaftalen derfor ikke er omfattet af undtagelsesbestemmelserne i lovens § 7, at parterne ikke er del af samme koncern, jf. lovens § 5, og at aftalerne ikke er omfattet af gruppefritagelser efter lovens § 10 eller af EU-fritagelse, jf. lovens § 4.

Desuden konstateres, at aftalekomplekset består af frivillige privatretlige aftaler, hvor konkurrencebegrænsningerne ikke efter det oplyste kan betragtes som direkte eller nødvendige følger af offentlig regulering, jf. lovens § 2, stk. 2.

4.1 Konkurrencebegrænsninger mv. (§ 6, stk. 1)

Aftalekomplekset indebærer følgende konkrete og potentielle konkurrencebegrænsninger:

Takstsamarbejdet begrænser den indbyrdes priskonkurrence mellem de forskellige selskaber på rejser inden for et amt. De indenamtslige transportydelser udføres i hvert område af to eller flere selskaber, der på nogle ruter er i indbyrdes konkurrence. Samarbejdet indebærer, at selskaberne skal anvende samme takstsystem - dvs. de takster, som det regionale trafikselskab fastsætter.

Aftalerne indeholder således bestemmelser, der begrænser de øvrige selskabers takstkompetence på indenamtslige rejser. DSB skal på indenamtsrejser overalt i landet benytte de takster, der er fastsat af de enkelte regionale trafikselskaber, mens også S-tog og privatbanerne i HT-området er underlagt trafikselskabets (HT's) takster.

De nævnte selskabers kan derfor ikke selvstændigt fastsætte takster for indenamtsrejser med udgangspunkt i egne vurderinger af markedets udbuds- og efterspørgselsforhold mv.

Det bemærkes, at samarbejdet ikke begrænser selskaberne takstkompetencer for så vidt angår fleramtsrejser eller tog+rejser.

En anden (potentiel) konkurrencebegrænsning følger af, at aftaleparterne opnår betydelige erhvervsmæssige fordele ved at deltage i det samlede kollektive trafiksystem, aftalekomplekset udgør - fx at selskaberne ved at modtage og levere "feederpassagerer" fra/til det samlede system, får andel af de synergieffekter i form af øget kollektiv trafik, som er et af formålene med samarbejdet.

Disse fordele for aftaleparterne vil give tilsvarende konkurrencemæssige begrænsninger i erhvervsvilkårene for tog- eller busselskaber, der eventuelt måtte blive holdt ude fra samarbejdet. På nuværende tidspunkt er det dog kun selskaber, der driver fjernbusruter i Danmark, samt enkelte kommuner, der står uden for bus/tog-samarbejdet.

Standardaftalen vurderes på baggrund af ovenstående konkurrencebegrænsende forhold direkte eller indirekte at kunne have til formål eller til følge at begrænse konkurrencen og er dermed omfattet af anvendelsesområdet for konkurrencelovens § 6, stk. 1.

4.2 Fritagelse (§ 8)

Parterne har ansøgt om fritagelse for standardaftalen i henhold til konkurrencelovens § 8, stk. 1. I det følgende vurderes, hvorvidt standardaftalen samt den samlede virkning af de indgåede aftaler opfylder de i lovens § 8, stk. 1, nr. 1-4 angivne betingelser for fritagelse.

§ 8, stk. 1, nr. 1 om, at aftalen "bidrager til at styrke effektiviteten i produktionen eller distributionen af varer og tjenesteydelser m.v. eller fremmer den tekniske eller økonomiske udvikling"

Med de indgåede aftaler er der etableret en sammenhængende og koordineret kollektivt trafiksystem for busser og tog i Danmark, som styrker disse transportformer i konkurrencen med privatbilismen, taxa, fjernbusser og fly.

De deltagende selskabers "distributionsmuligheder" forøges ved koordineringen af "feederpassagerer" fra/til det samlede system, og selskabernes effektivitet styrkes gennem markedsføringen i den elektroniske rejseplanlægger og ved, at kunderne kan nøjes med en enkelt billet uanset rejsemål og transportform.

Hertil kommer, at samarbejdet ifølge parterne fremmer den tekniske udvikling ved at lægge grunden til, at nye elektroniske billetter kan introduceres.

Sammenfattende er det vurderingen, at aftalekomplekset opfylder den i lovens § 8, stk. 1, nr. 1 angivne betingelse.

§ 8, stk. 1, nr. 2 om, at aftalen "sikrer forbrugerne en rimelig andel af fordelene herved"

Parterne har hertil anført, at det er en klar fordel i henseende til kundeinformation og -service, at en kollektiv rejse i Danmark nu som hovedregel kan ske på én billet. Forbrugerne har glæde af princippet én rejse, én billet, som giver større fleksibilitet samt en lettere og mere overskuelig rejse. For indenamtsrejser har dette princip med succes været gældende i hovedstadsområdet igennem mange år.

Herudover kan tilføjes, at aftalens bestemmelser om indenamtsrejser indebærer, at forbrugerne

ved kombinerede bus- og togrejser slipper for at betale to gange for den zone, hvor der skiftes transportmiddel.

Endeligt må den i forbindelse med aftalen nyudviklede elektroniske rejseplanlægger også regnes som en forbrugerfordel, idet forbrugerne herved tilbydes en samlet "køreplan" for alle bus- og togforbindelser i Danmark med mulighed for hurtigt at skabe overblik over alternative rejseruter og -tidspunkter for konkrete strækninger.

På denne baggrund er også her den samlede vurdering, at aftalekomplekset opfylder den i lovens § 8, stk. 1, nr. 2 angivne betingelse.

§ 8, stk. 1, nr. 3 om, at aftalen "ikke pålægger virksomhederne begrænsninger, som er unødvendige for at nå disse mål"

Parterne har herunder fx peget på, amterne og DSB fortsat har takstkompetence for hhv. rejser indenfor og mellem amterne, og at hver part desuden har kompetence til at fastlægge sine egne køreplaner, såvel indenamts som fleramts.

For så vidt angår indenamtsrejser, indebærer aftalen, at DSB skal benytte takster fastsat af de regionale trafikselskabers takster, og at DSB således ikke kan fastsætte indenamtslige takster ud fra selskabets egen vurdering af markedsforholdene. Tilsvarende gælder for såvel S-tog som privatbaner i HT-området.

Det er dog på det foreliggende grundlag vurderingen, at aftalens formål om et sammenhængende og koordineret trafiksystem, hvor kunden kun behøver én billet til en rejse kombineret af flere trafikselskabers transporttydelser, med de på nuværende tidspunkt tilgængelige teknologier i praksis forudsætter, at der sker en sådan koordinering af taksterne på de indenamtslige rejser.

Uden indenamtslig takstkoordinering ville selskaberne hver især skulle udstede kontantbilletter, klippekort og månedskort gældende for flere forskellige takst- og zonesystemer (fx i HT-området til en billet, der omfatter såvel DSB's regionaltog, S-tog, bybus og evt. den kommende metro). Dette er p.t. ikke praktisk eller teknisk muligt. Desuden ville den efterfølgende afregning mellem parterne formentlig være unødigt administrativt byrdefuld, ligesom systemet for kunderne ville blive uoverskueligt.

Det bemærkes dog, at der efter styrelsens oplysninger angiveligt skulle være et elektronisk system under udvikling, som indenfor de nærmeste år vil muliggøre, at billetpriserne på indenamtsrejser, hvor der anvendes flere forskellige transportselskaber, kan sammensættes uden takstkoordinering. Dette taler for, at en eventuel fritagelsesperiode begrænses, så spørgsmålet kan tages op til fornyet vurdering om fx 2-3 år.

For så vidt angår fleramtsrejser og tog+rejser sker der ikke nogen taksttilpasninger mellem aftaleparterne, og taksterne fastsættes således ud fra selskabernes egne vurderinger af markedsforholdene mv.

De til DSB-billetten for fleramtsrejser tilknyttede gratis bybusser finansieres over DSB's billetpriser. Konsekvensen heraf er, at de passagerer, som ikke bruger bybus, i realiteten kommer til at betale for noget, de ikke får. DSB's indkøb af disse bybusydelser m.h.p. at kunne tilbyde kunderne en bedre produkt synes dog ikke i nævneværdig grad at have betydning for konkurrencen mellem erhvervsvirksomheder.

Endeligt skal det her nævnes, at der for hver enkelt aftale nedsættes et samarbejdsforum og for det samlede aftalekompleks en styregruppe. Begge disse samarbejdsorganer, der har til opgave at håndtere aktuelle praktiske/konkrete problemstillinger i samarbejdet, må vurderes at være praktisk nødvendige for samarbejdet. Såfremt der i disse organer eventuelt måtte blive truffet

beslutninger om konkurrencebegrænsninger, der går ud over det i standardaftalen fastsatte, vil dette i givet fald kunne gøres til genstand for selvstændige konkurrenceretlige vurderinger.

De ovenfor nævnte begrænsninger i aftaleparternes indbyrdes priskonkurrence må på denne baggrund sammenfattende vurderes som nødvendige for at nå aftalens målsætninger og således i overensstemmelse med den i lovens § 8, stk. 1, nr. 3 angivne betingelse.

§ 8, stk. 1, nr. 4 om, at aftalen "ikke giver virksomhederne mulighed for at udelukke konkurrencen for en væsentlig del af de pågældende varer eller tjenesteydelser m.v."

Parterne har hertil anført, at aftalen ikke indeholder eksklusivrettigheder, og at hver aftalepart derfor frit kan indgå aftaler med tredjemand om de samme emner.

Efter de foreliggende oplysninger er fjernbusselskaberne p.t. de eneste på markedet for kollektiv tog- og bustransport i Danmark, som ikke deltager i aftalen. På sigt vil andre potentielle operatører på dette marked være minimetroen i Københavnsområdet samt eventuelle nye skinneoperatører, som kommer ind på det danske marked i forbindelse med statens udbud af op til 15% af jernbanetrafikken inden udgangen af 2003.

Som nævnt ovenfor giver det betydelige erhvervsmæssige fordele at deltage i bus/tog-samarbejdet og tilsvarende konkurrencemæssige begrænsninger i erhvervsvilkårene for selskaber, der ikke deltager.

Det er derfor vurderingen, at det i forbindelse med en fritagelse af aftalen bør stilles som vilkår, at alle selskaber, der udfører kollektiv bus- eller togtransport i Danmark, får adgang til at deltage i bus/togsamarbejdet på de i standardaftalen fastsatte vilkår. Optagelsen bør ske på åbne og ikke-diskriminerende betingelser.

Herudover er det vurderingen, at aftalekomplekset i øvrigt opfylder den i lovens § 8, stk. 1, nr. 4 angivne betingelse.

1 Parterne har oplyst, at disse aftaler indgår i samarbejdet som tog+rejser, hvor prisfastsættelsen sker ved sammenlægning af taksterne for de forskellige ydelser. Efter parternes opfattelse er der således tale om kommercielle aftaler, der ikke indeholder konkurrencebegrænsninger, og som det derfor ikke er nødvendigt at medtage i ansøgningen om fritagelse for bus/tog-samarbejdet.

2 I aftalen anvendes begrebet "omstigningsområdet", hvilket ifølge DSB normalt svarer til det område, hvor der kører bybusser. Derfor benyttes konsekvent i dette notat betegnelsen "bybusområdet".

3 De regionale trafikselskaber beslutter hver især hvilke busruter mv., der skal indgå som tog+strækninger. Parterne har oplyst, at der generelt er tale om alle de større busruter (dvs. X-busser samt de mest benyttede regionalbusser til de større byer inden for hvert selskab område), mens de mindre benyttede/lokale ruter formentlig bliver omfattet på længere sigt. Desuden indgår privatbanestrækninger uden for HT-området samt relevante færgestrækninger i tog+samarbejdet.

4 Bestemmelserne herom er fastsat i standardaftalens §§ 21-26 og mere udførligt beskrevet i aftalens underbilag 15.

5 Dette kan illustreres med følgende eksempel: En kunde rejser med bus fra A til B og videre med tog fra B til C. Forud for samarbejdet ville kunden skulle købe billet til begge strækninger, fx en 2-zonersbillet til busrejsen A-B og en 3-zonersbillet til togrejsen B-C. Med samarbejdsaftalen kan kunden nu nøjes med én billet til rejsen A-C på maksimalt 4 zoner, idet omstigningsområdet B ikke længere tælles med to gange. I nogle tilfælde vil kunden endda kunne nøjes med en 3-zonersbillet til hele rejsen A-C – hvis A ligger i samme zone som B, og denne strækning derfor forud for samarbejdsaftalen blev takseret efter en minimumsbetaling på 2 zoner.

6 Opgøres af DSB på baggrund af de konkret foretagne fleramtsrejser til og fra den pågældende

station – primært på baggrund af salgsstatistik fra DSB's ROSA-system.

[7](#) Opgøres ud fra de årlige passagertællinger (stikprøver).

<SMALL>[8](#) Gennemsnitsbeløbet blev opgjort i en passagerundersøgelse forud for aftalens ikrafttræden i 1997 på baggrund af oplysninger om, hvor mange zoner passagerne rejste og trafikselskabets takster på tidspunktet. Efterfølgende bliver gennemsnitsbeløbet reguleret i henhold til Amtsrådsforeningens opgørelse af udviklingen i amternes priser og lønninger. Ved stigninger i passagerantallet (i forhold til antallet forud for aftalen) afregnes dog for de ekstra rejsende kun 66% af gennemsnitsprisen.

[9](#) Jf. side 6 i aftalens underbilag 15.

[10](#) Jf. lov nr. 485 af 1. juli 1998 om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S.

[11](#) Et af de meget få eksempler herpå har været Unibus' lufthavnsbusser i København.

[12](#) Jf. LBK nr. 492 af 16. juni 1995 om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik, og LBK nr. 493 af 16. juni 1995 om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet – begge ændret ved lov nr. 1230 af 27. december 1996 og lov nr. 289 af 18. maj 1998.</SMALL>