

# 1996-07-19: Status over liberalisering - Transportområdet

Udgivet af  
KonkurrenceRådet  
1996

---

## Indhold

### 1. Omvæltninger på transportområdet som følge af liberaliseringen

#### 1.1 Afgrænsning

#### 1.2 Disposition

### 2. EU-udviklingen

### 3. Fri og lige markedsadgang

#### 3.1 Vejtransport

#### 3.2 Jernbanetransport

#### 3.3 Luftfart

#### 3.4 Søtransport

### 4. Adgang til monopoliserede infrastrukturer

#### 4.1 Jernbanetransport

#### 4.2 Luftfart

### 5. Afvikling af offentlig prisfastsættelse og -godkendelse

#### 5.1 Vejtransport

#### 5.2 Jernbanetransport

#### 5.3 Luftfart

#### 5.4 Søtransport

### 6. Øvrige harmoniseringstiltag

#### 6.1 Vejtransport

#### 6.2 Jernbanetransport

#### 6.3 Lufttransport

### 7. Danske forhold

#### 7.1 Vejtransport

#### 7.2 Jernbanetransport

#### 7.3 Søtransport

8. Konkurrencerådets administration af transportområdet  
8.1 Udvalgsarbejde

9. Afsluttende bemærkninger

Oversigt over retsakter på transportområdet

EU-retsakter  
Danske retsakter

*Udgivet af Konkurrencerådet  
Nørregade 49  
1165 København K  
Tlf. 33 93 90 00  
Fax 33 32 61 44  
WWW <http://www.ks.dk/>*

Rådets sekretariat er en styrelse under Erhvervsministeriet  
Eftertryk tilladt med kildeangivelse.

## 1. Omvæltninger på transportområdet som følge af liberaliseringen

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

De danske initiativer til at liberalisere transportområdet er med få undtagelser udsprunget af EU's transportpolitik. Udviklingen går i retning af at liberalisere og harmonisere rammevilkårene for transportudøvelse på tværs af landegrænserne.

Liberaliseringen er et forsøg på at normalisere transportudøvelsen, set i forhold til konkurrencereglerne. Tendenserne dækker over både en liberalisering og en deregulering af sektoren. (1)

Ved at liberalisere transportsektoren kommer denne i højere grad til at virke på almindelige markedsmæssige vilkår. Den udbredte offentligretlige sektorregulering og -beskyttelse bliver reduceret som følge af liberaliseringen. Udviklingen betyder også, at konkurrencereglerne - både i EU-retten og på nationalt plan - får en mere central rolle for transportsektoren. Det må forventes, at det i fremtiden bliver de almindelige konkurrenceretlige principper, der kommer til at gælde for sektorens erhvervsudøvelse. Liberaliseringen af transport området har i høj grad taget form af en afregulering rettet mod adgangen til markedet.

Navnlig gennem anvendelsen af instrumenter som:

- fri og lige markedsadgang,
- adgang til monopoliserede infrastrukturer,
- afvikling af offentlig prisfastsættelse og -godkendelse
- øvrige harmoniserings tiltag,

er der i EU-regi skabt et internationalt mere frit transportmarked. Inden for visse sektorer består der fortsat en række overgangsordninger, som (til dels) skærmer de nationale markeder fra international konkurrence.

Konkurrencerådets sekretariat har på denne baggrund fundet det hensigtsmæssigt, ud fra en konkurrenceretlig synsvinkel, at give en status over EU's liberalisering på transportområdet frem til i dag (red. april 1996). Pjecen er et led i en række af statusoversigter over liberaliserede sektorer, her i blandt teleområdet(2) og postområdet.(3)

1.1 Afgrænsning.

Transportsektoren bruges i notatet som samlebetegnelse for vejtransport, jernbanetransport, luftfart og søtransport. Notatet belyser både gods- og persontransport og de transportformer, der udføres for fremmed regning, hvorfor firmakørsel er udeladt.

Transporterhvervet består af:

- offentlig erhvervsvirksomhed,
- offentlig reguleret erhvervsvirksomhed og
- privat transportvirksomhed.

Samtidig bør det understreges, at konkurrencen i transporterhvervet udspiller sig både inden for de enkelte sektorer og på tværs af sektorerne.

Notatet belyser ikke nationale og internationale aftaler og sædvaner af privatretlig karakter med betydning for konkurrenceforholdene på Fællesmarkedet. Offentligretlige nationale ændringer i konkurrenceforholdene på transportmarkedet er medtaget i begrænset omfang.

Der knytter sig en række eksterne virkninger til de forskellige transportformer, ikke mindst i relation til miljøet. De eksterne virkninger afspejler sig ved, at udførelsen af transportydelsen har konsekvenser for andre, end transportudøveren.

Luftforurening fra transportsektoren tegner sig for en stor del af de samlede emissioner af luftforurenende stoffer, hvorfor særlige foranstaltninger for transporten indgår i Kommissionens programmer.

Det er Kommissionens generelle opfattelse, at miljøproblemer i tilknytning til vejtransport bør løses på grundlag af en integreret strategi. I denne strategi bør der indgå elementer som tekniske foranstaltninger, der sigter på at gøre de enkelte køretøjer mere miljøvenlige, en effektivisering af mere miljøvenlige transportformer gennem bedre markedsstyring, og for det tredje bør forbrugerne betale de faktiske omkostninger ved deres transportvalg.(4)

I den samlede transportpolitik er det nødvendigt at afveje de konkurrenceretlige aspekter overfor miljøhensyn og andre offentligretlige hensyn. Notatet indeholder ingen vurderinger og tager ej heller stilling til afvejningen af - under tiden - kolliderende hensyn.

En gennemgang af administrationen af de nationale og de EU-retlige konkurrenceregler er ikke med i dette notat. Notatet søger alene at give et overblik over selve regeldannelsen ved skabelsen af et indre transportmarked.

#### 1.2 Disposition

Notatet indledes med en kortfattet gennemgang den overordnede EU-udvikling på transportområdet, herunder hvilke hensyn, der ligger bag ønsket om en øget liberalisering.

Notatet er herefter bygget op omkring de ovenfor nævnte instrumenter, som er brugt i EU-regi i bestræbelserne på at skabe et indre marked for transport.

Endelig indeholder notatet en kortfattet gennemgang af danske offentligretlige tiltag på transportområdet, herunder lov om styrelsen af DSB, lov om godskørsel, busloven, lov om trafikhavne, lov om DSB Rederi A/S, lov om DSB Busser A/S. Sidst i notatet er de vigtigste af Konkurrencerådets afgørelser på transportområdet opsummeret.

Til notatet er vedlagt en oversigt over EU-vedtagelser på transportområdet med betydning for konkurrenceforholdene.

#### Fodnoter:

(1) Deregulering anvendes som betegnelse for tiltag, der har til hensigt at fjerne eksisterende konkurrencebegrænsninger og -forvridninger, eller som har til hensigt at skabe de bedst mulige forhold for de dele af transportområdet, der ikke med fordel kan udsættes for konkurrence. Sidstnævnte form for deregulering betegnes også reregulering. [tilbage til tekst]

(2) Status over liberalisering TELEOMRÅDET, Konkurrencerådet 1995. [tilbage til tekst]

(3) Status over liberalisering POSTOMRÅDET, Konkurrencerådet marts 1996. [tilbage til tekst]

(4) Jf. Grøn bog om borgernes transportnet, KOM (95) 601, p. 37. [tilbage til tekst]

## 2. EU-udviklingen

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Romtraktaten lagde hovedlinierne for EU's transportpolitik. Det var dog først med beslutningen i 1986 om at oprette et indre marked, at der for alvor kom gang i liberaliseringsprocessen. Traktatens artikel 3 har videreført forpligtelsen for

medlemslandene til at nå Traktatens mål inden for rammerne af en fælles transportpolitik.

Transportomkostningerne spiller en vigtig rolle for den frie udveksling af varer og tjenesteydelser. Forskelle i transportomkostninger medlemslandene imellem har været en af årsagerne til ønsket om en fælles transportpolitik. Ønsket, om at få adgang til at udføre transportydelser på tværs af grænserne, har også været med til at fremme initiativerne på transportområdet. De forskellige ønsker har været vigtige for etableringen af et indre marked for transport.

Forskelle i transportpriser og transportvilkår påvirker den frie bevægelighed for varer og tjenesteydelser. Disse forskelle har betydet en indsats for at harmonisere og opstille retningslinier for, hvordan priser og vilkår bestemmes.

Reglerne for en fælles transportpolitik ses i Traktatens afsnit IV om transport (artiklerne 74-84). Dette afsnit finder anvendelse på transport ad jernbane, landeveje og sejlbare vandveje. Sø- og lufttransport er undtaget fra kapitlets anvendelsesområde. Dette er begrundet i, at disse transportformer primært tager sig af forbindelser til ikke-medlemslande.

De enkelte traktatbestemmelser vil ikke blive gennemgået selvstændigt i det følgende. Endvidere er gruppefritagelsesforordningerne på transportområdet ikke omtalt i pjecen, da de ikke udgør et egentligt middel til fremme af konkurrencen.<sup>(5)</sup> Endelig er det vurderet, at transport ad indre vandveje har en så begrænset betydning for danske virksomheder, at reglerne ikke omtales nærmere.

Det nyeste udspil fra Rådet er vedtagelsen af en fælles holdning til Fællesskabets retningslinier for udvikling af det transeuropæiske transportnet.<sup>(6)</sup> Kommissionen anbefalede i hvidbogen fra 1992<sup>(7)</sup> en integration af alle nettene for de forskellige transportområder i et transeuropæisk net.

Den fælles holdning følger op på Kommissionens anbefaling ved at opstille retningslinier for mål og prioriteter, og hovedlinier i de initiativer, der påtænkes gennemført. Retningslinierne skal tilskynde medlemslandene til at tage initiativer inden for de angivne mål. Målet er, at det transeuropæiske net oprettes inden år 2010.

Kravene til nettet beror bl.a. på hensyn til det indre markedes funktion, sociale målsætninger og miljøbeskyttelse.<sup>(8)</sup> Nettet skal på denne måde sikre mobilitet inden for Fællesskabets grænser uden indbyrdes flaskehalse, tilbyde brugerne kvalitetsinfrastrukturer, muliggøre en optimal udnyttelse af den eksisterende kapacitet, omfatte alle transportformer, søge interoperabilitet og så vidt muligt være økonomisk bæredygtigt. Hovedlinierne for disse mål er bestemt for de enkelte transportformer, ligesom en prioriteringsorden er angivet for de ønskede mål.

Den fælles holdning har karakter af en hensigtserklæring. Hensigtserklæringen skaber i første omgang en politisk forpligtelse for medlemsstaterne til at efterleve målet for den fælles holdning.

## Fodnoter:

<sup>(5)</sup> Gruppefritagelsesforordningerne for liniekonferencer er følgelig ikke nævnt.[tilbage til tekst]

<sup>(6)</sup> Fælles holdning (EF) nr. 22/95 vedtaget af Rådet den 22. november 1995. [tilbage til tekst]

<sup>(7)</sup> "The Future Development of the Common Transport Policy - A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility". [tilbage til tekst]

<sup>(8)</sup> Ved etablering af infrastrukturer er medlemsstaterne forpligtet til at gennemføre undersøgelser for at vurdere nettets indvirkning på miljøet, jf. Rdir. 337/85. [tilbage til tekst]

## 3. Fri og lige markedsadgang

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Den frie og lige markedsadgang er et vigtigt instrument ved skabelsen af et indre marked for transport. Liberaliseringen af selve markedsadgangen kan bidrage til effektivitets- og konkurrencemæssige gevinster.

Den 1. juli 1990 blev kontrol ved medlemsstaternes grænser, for transport ad landevej og indre vandveje,<sup>(9)</sup> afskaffet. Foranstaltningen var et led i oprettelsen af det indre marked.

Inden for alle sektorer er der sket en åbning af selve adgangen til markedet. Det er her vigtigt at sondre mellem *international transport*, hvilket vil sige adgangen til at udføre transport mellem medlemslandene eller til et tredjeland,

jf. Traktatens artikel 75, stk. 1, litra a, og *cabotagekørsel*, som er adgangen til at udføre transport internt i et medlemsland, hvor transportudøveren ikke er hjemmehørende, jf. artikel 75, stk. 1, litra b.

Det generelle billede, der tegner sig på tværs af transportsektorerne er, at adgangen til at udføre international transport (jernbanesektoren undtaget) stort set er liberaliseret pr. 1. januar 1993, mens cabotage-retighederne stadig halter bagefter.

### 3.1. Vejtransport

Den internationale *vejgodstransport* er med Rfo. 881/92 frigivet pr. 1. januar 1993. Enhver vognmand, der er registreret i sit hjemland, har krav på at blive registreret som EU-vognmand. Med registreringen følger en ret til at udføre internationale transportopgaver overalt i EU.

I Danmark har vognmændenes ansøgning om fællesskabstilladelser til international transport været fritaget for antalsmæssige begrænsninger siden januar 1993.

Som ovenfor nævnt er adgangen til at udøve *cabotagekørsel* ikke blevet endelig frigivet. Til iværksættelse af Traktatens bestemmelse herom er der i perioden den 1. januar 1994 til den 30. juni 1998 indført overgangsordninger(10) for cabotagekørsel, indtil den endelige ordning foreligger.

Hver medlemsstat betaler i overgangsperioden et kontingent, som forhøjes årligt med 30 procent i perioden den 15. januar 1995 til den 30. juni 1998. Betaling af kontingentet giver adgang til et antal tilladelser med en gyldighed på to måneder. Danmark har i 1996 fået bevilliget 60.191 tilladelser. Fra den 1. juli 1998 har enhver ikke-hjemmehørende transportvirksomhed, der er registreret som vognmand i sit hjemland, ret til midlertidigt og uden kvantitative restriktioner at udføre cabotagekørsel i en anden medlemsstat.

For så vidt angår *vejpersontransport* er adgangen til international buskørsel frigivet pr. 1. juni 1992.(11) Forordningens bestemmelser vedrører rutekørsel, pendulkørsel og lejlighedsvis kørsel.(12)

Ved *rutekørsel* forstås personbefordring efter faste tidsintervaller og i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder.

Ved *pendulkørsel* forstås befordring, der er tilrettelagt med henblik på ved flere ud- og tilbageture at bringe en gruppe passagerer, der er organiseret på forhånd, fra samme afgangsområde til samme bestemmelsesområde.

Ved *lejlighedsvis kørsel* forstås befordring, der hverken svarer til definitionen af rutekørsel eller pendulkørsel.

Fælles for de tre befodringsformer er, at der ikke kræves tilladelse til at udøve den pågældende befordring, hvis der er knyttet indlogering til befodringsydelsen.

Hvis der ikke er knyttet indlogering til rute- og pendulkørsel kræves en tilladelse, hvilket ikke er tilfældet ved lejlighedsvis kørsel. Tilladelsen udstedes for en tidsbegrænset periode og er baseret på et hovedprincip om, at den internationale buskørsel skal være åben for transportvirksomheder, der har en generel tilladelse til at udøve buskørsel. Betingelserne for at opnå den omtalte tilladelse er ganske liberale, og konkurrencen mellem busselskaberne er på denne måde sikret.

Der kan gives afslag på ansøgning om adgang til at udøve international bustransport, hvis det kan påvises, at tilladelsen direkte vil true en virksomhed, der allerede udfører rutekørsel. Afslag kan ikke gives, hvis denne eksisterende rutekørsel udføres af én enkelt virksomhed eller en enkelt gruppe af transportvirksomheder.

Der kan også gives afslag, hvis den pågældende kørsel i alvorlig grad vil true levedygtigheden af tilsvarende direkte jernbaneforbindelser. Denne bestemmelse er et eksempel på, at adgangen til ét marked gøres betinget af konkurrenceforholdene på et andet marked.(13)

Afslag gives endvidere, hvis der kun ansøges om tilladelse til at udføre den mest indbringende kørselsform på den pågældende rute. Bestemmelsen har til formål at tjene som værn mod "cream skimming".

*Cabotagekørsel* på vejpersontransportområdet er ikke endelig frigivet. Med Rfo. 2454/92 er der iværksat en række overgangsordninger, hvoraf den første udløb den 1. januar 1996. Forordningen skelner mellem flere transportformer. Frem til den 31. december 1995 gjaldt adgangen til cabotagekørsel kun rundture uden optagning af passager (lejlighedsvis kørsel). Fra 1996 er cabotagekørsel også tilladt for al pendulkørsel.

### 3.2. Jernbanetransport

På jernbanetransportområdet er initiativerne til liberalisering og harmonisering rettet mod adgangen til infrastrukturfaciliteterne, hvilket er omtalt nedenfor, jf. afsnit 4.2.

### 3.3. Luftfart

Liberaliseringen af luftfarten er sket trinvis med de tre luftfartspakker.

Adgangen til *international befordring af gods* blev frigivet i 1991.(14) Godsbefordringen er sikret gennem en licensordning, der bygger på kvalitative vilkår.

For *lufttransport af passagerer inden for EU* er markedsadgangen endelig frigivet pr. 1. januar 1993. Flyselskaberne skal erhverve licenser for at få adgang til at transportere passagerer.(15) Forordningen medfører som hovedregel, at luftfartsselskaber der har licens kan beflyve ruter hvorsomhelst inden for EU. Den tidligere lovgivningsmæssige skelnen mellem rute- og charterflyvning forsvandt med forordningen, som knytter charterflyvningen til ruteflyvningsbegrebet.

Som en konsekvens af de vedtagne licensregler, kan luftfartsmyndighederne ikke længere forbeholde tilladelser til erhvervsmæssig luftfart til selskaber med dansk tilknytningsforhold. Flyselskaberne søger om licens til at udføre erhvervsmæssig luftfart i den medlemsstat, hvor hovedaktiviteterne ønskes placeret. Markedsadgangen vil herefter alene blive reguleret via licensforordningens regler om opfyldelse af kvalitative økonomiske og tekniske krav.

Den 1. april 1997 udløber samtidig overgangsreglerne for *indenrigsflyvning*, hvorefter der er fri adgang til markedet. Indenrigsrutefarten er hidtil reguleret af Trafikministeriet gennem en række koncessioner. Et af koncessionsvilkårene er, at Trafikministeriet godkender taksterne. I oktober 1995 udløb den koncession, som i 1985 blev givet til Danair til beflyvning af hovedruterne København-provinsen. Parterne i Danair var SAS, Maersk Air og Cimber Air. Koncessionen blev ikke forlænget, og der er nu tale om fri konkurrence på markedet for indenrigsflyvning for danske selskaber.

Liberaliseringen omfatter ikke *cabotagerettigheder*, som bliver frigivet den 1. april 1997. Frem til april 1997 har udenlandske selskaber kun mulighed for at udføre cabotageflyvning, hvis højst 50 procent af flyets kapacitet bruges på den forbindelse, som cabotageforbindelsen er en forlængelse eller første delstrækning af.

### 3.4. Søtransport

På søtransportområdet har princippet om fri udveksling af tjenesteydelser ført til en gradvis ophævelse af bilaterale konkurrencebegrænsende aftaler, herunder lastfordelingsarrangementer. Den 1. januar 1993 blev der indført fri adgang til at udføre *international søtransport* mellem medlemslandene og mellem et medlemsland og et tredje land.(16)

Samtidig er der pr. 1. januar 1993 indført fri adgang til *cabotagesejlads* i medlemslandene forudsat, at man er registreret som EU-reder.(17) Den totale liberalisering af markedsadgangen sker den 1. januar 2004, idet der består en række overgangsordninger, specielt gældende for de sydeuropæiske lande.

For at sikre lige konkurrencevilkår skal EU-redere, der benytter retten til at udføre cabotagesejlads, opfylde alle de nødvendige betingelser i den medlemsstat, hvor deres skibe er registreret. Der er imidlertid indført en overgangsordning, som har stor betydning for danske redere i DIS (Dansk Internationalt Skibsregister), eftersom ordningen giver dem ret til at få adgang til cabotagesejlads frem til den 1. januar 1997, uanset deres registrering i DIS.(18)

Der er således gennemført foranstaltninger med henblik på en fuldstændig liberalisering af adgangen til cabotagesejlads i perioden 1999-2004.

### Fodnoter:

(9) Rfo. 4060/89 senest ændret ved Rfo. 3356/91. [tilbage til tekst]

(10) Rfo. 3118/93 senest ændret ved Rfo. 3315/94. [tilbage til tekst]

(11) Rfo. 684/92. [tilbage til tekst]

(12) EU' s skelnen mellem de forskellige kørselsformer er ikke den samme, som den der anvendes i den danske buslov, med undtagelse af rutekørselsbegrebet, jf. afsnit 7.1.[tilbage til tekst]

(13) En lignende bestemmelse findes i den danske buslov § 4. [tilbage til tekst]

(14) Rfo. 294/91. [tilbage til tekst]

(15) Rfo. 294/91 senest ændret ved Rfo. 2408/92. [tilbage til tekst]

(16) Rfo. 4055/86 senest ændret ved Rfo. 3573/90. [tilbage til tekst]

(17) Rfo. 3577/92. [tilbage til tekst]

(18) Skibe, der er indregistreret i DIS, må som udgangspunkt ikke sejle i cabotagefart i danske farvande, grundet skattehensyn. [tilbage til tekst]

## 4. Adgang til monopoliserede infrastrukturer

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Adgangen til infrastrukturen er en af forudsætningerne for, at der kan udføres transportydelser. Det bliver muligt at realisere fordelene ved selve markedsadgangen, når adgangen til infrastrukturen kan ske på rimelige, objektive og lige vilkår.

Jernbanenettet, lufthavnene og havnefaciliteterne er karakteriseret ved knaphed og enerettigheder. På jernbane- og luftfartsområdet har Kommissionen vedtaget regler for adgangen til infrastrukturen. Anderledes forholder det sig på søtransportområdet, hvor der ikke findes en fælles EU-havnepolitik. Adgangen til havneanlæggene er alene reguleret af de almindelige konkurrenceretlige regler i Traktaten.

Jernbane-, lufthavne- og havnefaciliteter har karakter af naturlige monopoler. Ejeren af et naturligt monopol er ofte forpligtet til at stille faciliteten til rådighed for tredjemand. Jernbanenettet og lufthavnene er som oftest offentligt ejede. På havneområdet ses både offentligt ejede og privatejede havneanlæg. Det fremgår af Traktatens artikel 222, at medlemsstaternes ejendomsretlige ordninger ikke berøres af Traktaten.

### 4.1. Jernbanetransport

Adgangen til jernbanenettet er liberaliseret med Rdir. 91/440. Direktivet trådte i kraft den 1. januar 1993 og er blot et lille skridt mod et integreret marked for banetransport.

Direktivets artikel 10 bestemmer, at medlemsstaterne skal give adgang til jernbanenettet for internationale sammenslutninger af jernbaneselskaber,(19) der driver international trafik og jernbaneselskaber, der udfører kombineret transport. De deltagende parter forhandler vilkårene for transitretten under betingelse af, at transitretten sker på rimelige vilkår. Parterne aftaler indbyrdes de nødvendige administrative, tekniske og finansielle betingelser. Aftalerne må ikke være årsag til forskelsbehandling.

Direktivet adskiller sig fra "common carrier"-princippet ved, at transitretten kun gælder for sammenslutninger af jernbanevirksomheder og kombineret transport. Cabotagetransport med jernbane er ikke omfattet.

Med Rdir. 95/18(20) har Rådet vedtaget en *licensordning* for jernbanevirksomheder, der udfører den form for transport, der er omhandlet i artikel 10 i Rdir. 91/440. Anvendelsesområdet for licensdirektivet er det samme som for Rdir. 91/440.(21)

Jernbanevirksomheden ansøger om licens til jernbanedrift i den medlemsstat, hvor den er etableret. Licensen gælder i hele Fællesskabet. Licensen giver ikke i sig selv adgang til infrastrukturen, men kun til at udføre de tjenesteydelser, der er nævnt i Rdir. 91/440. Tildelingsorganet giver licenser på objektive og kvalitative vilkår. Jernbanevirksomheden skal til enhver tid kunne opfylde kravet om hæderlighed, finansiell kapacitet, faglig viden samt kunne dække et erstatningsansvar. Direktivet indeholder også regler for suspension og tilbagekaldelse af licensen.

Rdir. 91/440 er endvidere suppleret ved Rdir. 95/19 om tildeling af *jernbaneinfrastrukturkapacitet* og opkrævning af infrastrukturafgifter. Dette direktiv angår også artikel 10 i Rdir. 91/440.

Der er indført en ordning, hvorefter tildelingsorganet tildeler netkapacitet på et retfærdigt og ikke-diskriminerende grundlag. Ordningen sigter på, at jernbanevirksomhederne udnytter jernbanenettet effektivt og optimalt. Tildelingsorganet skal begrunde et afslag på ansøgning om tildeling af kapacitet.

Medlemsstaterne kan ved tildelingen af licenser give nogle jernbanevirksomheder fortrinsstilling til offentlig transport eller transport på bestemte strækninger. Medlemsstaterne kan kompensere infrastrukturforvalterne for økonomiske tab, hvis tabet skyldes forpligtelsen til at udføre offentlig transport.

Tildelingsorganet kan også indrømme jernbanevirksomheder særlige rettigheder. Disse rettigheder kan være begrundet i et ønske om at sikre en offentlig trafikbetjening på et rimeligt niveau. Rettighederne kan bestå i leveringen af visse typer af tjenester eller levering af disse tjenester i visse regioner.



Endelig er medlemsstaterne forpligtet til at kræve at få forelagt et sikkerhedscertifikat. Certifikatet skal indeholde oplysninger om uddannelse af personale, godkendelse af køretøjet og kontrol af dette. Opnåelse af et sikkerhedscertifikat sker ved at overholde nationale forskrifter. Det er overladt medlemsstaterne, om de i tilknytning hertil, vil kræve depositum eller tilsvarende sikkerhed ved ansøgningen.

I september 1995 forelagde Kommissionen et *forslag til ændring af Rdir. 91/440*. Forslaget betyder en ændring af direktivets artikel 10, hvorved jernbanevirksomheder, der er etableret i Fællesskabet får adgang(22) til jernbanenettet. Adgangsretten udvides til at omfatte godstransport, hvilket er i overensstemmelse med princippet om fri udveksling af varer og tjenesteydelser. Hertil kommer et ønske om at fremme konkurrencen og tilskynde nye operatører til at deltage på markedet. Bag disse hensyn ligger en erkendelse af, at en udvidelse af adgangsretten vil forbedre baneselskabernes effektivitet i forhold til andre transportformer.

Forslaget betyder, at der bliver fri adgang til cabotagekørsel og international gods- og persontransport. Transportvirksomhederne får mulighed for at tilbyde en samlet transportydelse, hvilket kan øge godstransportens konkurrencedygtighed. Den udvidede adgangsret vil betyde forbedrede forbindelser for den internationale persontransport i og med, at adgangen indbefatter en ret til at opsamle og afsætte passagerer på den givne strækning.

#### 4.2 Luftfart

EU's tredje luftfartspakke betød, at adgangen til de nationale lufthavne blev liberaliseret. Nye selskaber blev sikret en reel adgang til markedet. Tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter ("slots") er et vigtigt moment, når det gælder adgangen til infrastrukturen i de overbelastede lufthavne i Fællesskabet.(23) Tildelingen af slots er baseret på neutrale, ikke-forskelsbehandlende og gennemsigtige regler.

For fordelingen af slots foregår ved, at ledige slots anbringes i en pulje. De ledige slots fordeles derefter blandt de selskaber, der har ansøgt om ekstra slots. Af de indkomne ansøgninger fordeles puljens slots med 50% til nytillkomne selskaber, medmindre disses ansøgninger udgør mindre end 50%.

Det konkurrenceretlige problem med forordningens regler er, at reglerne cementerer princippet om "grand father rights". Luftfartsselskaber som har brugt slots i én sæson får ret til at kræve (og få) samme slots i den følgende sæson. Da forordningen trådte ikraft havde de bestående nationale luftfartsselskaber en konkurrencemæssig fordel, i kraft af en forhåndsret til de attraktive ankomst- og afgangstider. Dette forhold stammer fra tidligere tiders nationale koncessionspolitikker og bilaterale aftaler.

*Ground handling services*(24) er et uundværligt led i lufttransportssystemet og bidrager samtidig til, at luftfartsselskaberne udnytter infrastrukturen effektivt. Ground handling services er en forudsætning for at kunne yde lufttransport. På baggrund af disse særlige karakteristika har Kommissionen fremsat et forslag til et rådsdirektiv om ground handling. Hvis Rådet vedtager forslaget vil området blive liberaliseret ved udgangen af år 2000.

Forslaget skelner mellem tjenesteydelser, der leveres på ground-siden og ydelser, der leveres på air-siden. Der er udsigt til, at ground-sideydelserne liberaliseres så luftfartsselskaberne selv får lov til at udføre disse tjenesteydelser(25) i alle lufthavne i EU. Anderledes forholder det sig med air-sideydelserne, da luftfartsselskaberne kun får adgang til selv-servicering, hvis den årlige trafik i lufthavnen udgør mere end 1 million passagerer.

Hvis forvaltningsorganet(26) varetager serviceringen, skal det i regnskabet adskille de aktiviteter, der er forbundet med at servicere luftfartsselskaberne, fra de øvrige aktiviteter. De samme regnskabsmæssige principper gælder for brugere, som serviceres tredjemand, når brugeren transporterer mere end 25 procent af de passagerer, der registreres i lufthavnen.

Tredieparter vil i en overgangsperiode kunne få adgang til at udføre tjenesteydelser (uanset disses karakter) i de af Fællesskabets lufthavne, hvor der er mere end 3 mio. passagerer årligt. Denne adgang til servicering kan betinges af en autorisation udstedt af den offentlige myndighed i den medlemsstat, hvor ydelsen udføres. Autorisationsordningen skal baseres på objektive og kvalitative vilkår. Passagergrænsen nedsættes efter en årrække til 2 mio. passagerer/år.

I visse tilfælde kan udførelsen af de ovenfor omtalte tjeneste-ydelser begrænses til et bestemt antal udøvere. Denne begrænsning gælder, hvor der er specifikke plads- eller kapacitetsproblemer, herunder sikkerhedsforhold. Foreligger der problemer af denne art, kan medlemsstaten vedtage at begrænse antallet af tjenesteydere pr. lufthavn til to, hvoraf den ene skal være uafhængig af det dominerende luftfartsselskab i lufthavnen.

Endelig betyder forslaget, at de tjenesteydere, der bruger selv-servicering, får adgang til de nødvendige installationer. Adgangen skal være baseret på objektive, gennemsigtige og ikke-diskriminerende vilkår. De samme adgangsforhold skal gælde for fordelingen af den disponible plads i lufthavnen. Leverandører, der i forvejen udøver virksomhed i lufthavnen får ikke - i modsætning til fordelingen af slots - fordele i forhold til de nytillkomne.

#### Fodnoter:

(19) En international sammenslutning udgøres af mindst to jernbanevirksomheder etableret i forskellige medlemsstater med



det formål at drive jernbanevirksomhed mellem medlemsstaterne, jf. direktivets artikel 3. [tilbage til tekst]

(20) Jf. Rdir. 95/18 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder. [tilbage til tekst]

(21) Aktiviteter der omfatter byer og forstæder, regionaltrafik samt pendulfart gennem tunnelen under den engelske kanal er undtaget. [tilbage til tekst]

(22) - og dermed transitret. [tilbage til tekst]

(23) Rfo. 95/93. [tilbage til tekst]

(24) Begrebet er defineret i forslaget til Rådsk Direktiv, jf. KOM (94) 590 af 13. december 1994 m. seneste ændringer ultimo september 1995. Ground handling services er tjenesteydelser til en bruger under mellemlanding. Det nærmere indhold af disse tjenesteydelser fremgår af bilaget til Kommissionens forslag. [tilbage til tekst]

(25) - såkaldt selv-servicering. [tilbage til tekst]

(26) - er det organ, som på grundlag af nationale love og bestemmelser har til opgave at forvalte lufthavnens infrastrukturer og at koordinere og kontrollere de aktiviteter, der udføres af de forskellige virksomheder, der arbejder i lufthavnen eller på lufthavnsområdet. [tilbage til tekst]

## 5. Afvikling af offentlig prisfastsættelse og -godkendelse

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Nogle transporterhverv har været kendetegnet ved en eller anden form for prisregulering eller -godkendelse.

Den offentlige prisgodkendelse har især knyttet sig til de dele af transportsektoren, hvor adgangen til markedet har været stramt reguleret.

### 5.1 Vejtransport

På det internationale *vejgodstransportområde* eksisterede der frem til den 1. januar 1990 et vejledende gaffeltariffsystem fastsat i samarbejde med medlemslandenes myndigheder og erhvervets organisationer. Under gaffeltariffsystemet kunne de enkelte transportvirksomheder og transportbrugere dog aftale individuelle tariffer.

Systemet er nu ophævet ved Rfo. 4058/89. Forordningen regulerer vejgodstransport mellem medlemsstaterne, uanset om denne transit sker gennem et tredieland eller foretages med køretøjer, der undervejs transporteres på et andet transportmiddel. Transportpriserne aftales nu frit mellem transportør og transportkøber uden nogen form for offentlig godkendt referenceliste.

### 5.2 Jernbanetransport

Med Rådets direktiv 91/440 om udviklingen af Fællesskabet jernbaner er der vedtaget obligatoriske regnskabsregler. Aktiviteter forbundet med transportvirksomhed og aktiviteter knyttet til forvaltningen af infrastrukturfaciliteter skal adskilles i regnskabet. Hermed undgås krydssubsidiering.

Medlemsstaterne kan selv vælge om de vil forpligte virksomhederne til at adskille aktiviteterne rent organisatorisk. I Danmark har man valgt en adskillelse af både regnskabs- og organisationsdelen. Sigtet med direktivet er, at jernbanevirksomheder skal drives efter de principper, der gælder for kommercielle virksomheder, dog med forbehold for de særlige forhold, der gælder.

### 5.3 Luftfart

EF's vedtagelse af den tredje luftfartspakke betød også en total liberalisering af prisdannelsen på både gods- og personområdet. Priser, som gælder inden for EU, skal ikke længere godkendes af de offentlige myndigheder, men blot anmeldes. Myndighederne kan kun gribe ind over for meget høje normalpriser eller meget lave priser, når disse har resulteret i større tab for selskaberne på et givent marked eller en given rute. Indgreb mod et selskabs eventuelle overnormale profit kan alene ske efter Traktatens konkurrenceregler.

### 5.4 Søtransport

EU har på søtransportområdet valgt en anden konstruktion for den frie priskonkurrence. Rådet har udstedt en forordning(27) om illoyal priskonkurrence inden for søtransportområdet.

Forordningen trådte i kraft den 1. juli 1987 og retter sig mod den internationale ruteskibsfart. Baggrunden for forordningen er, at rederier fra tredjelands udøver visse former for illoyal praksis. Den illoyale praksis består i, at rederier fra tredjelands har ikke-kommercielle fordele, som ydes af en stat, der ikke er medlem af Fællesskabet. Rederier fra tredjelands kan derfor beregne fragtpreiser for visse varegrupper, som er lavere end de normale fragtpreiser. Fællesskabets rederier bliver herved hindret i at deltage på lige vilkår i den internationale ruteskibsfart.

Forordningen angiver en udtømmende opregning af, hvornår der foreligger illoyal priskonkurrence til skade for EU-rederne. Godtgøres det, at priskonkurrencen har skadelige virkninger kan Rådet pålægge det skadevoldende rederi en udligningstold.

Prisdannelsen for transport mellem medlemsstaterne foretaget af EU-redere er ikke særskilt reguleret, men bygger alene på Traktatens bestemmelser.

#### Fodnote:

(27) Rfo. 4057/89. [tilbage til tekst]

## 6. Øvrige harmoniseringstiltag

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Transportpolitikken på EU-niveau har som mål at harmonisere betingelserne for konkurrence i medlemsstaterne. For at kunne opfylde denne målsætning må restriktionerne for den frie bevægelighed af transportydelser ophæves. Denne del af liberaliseringsprocessen relaterer sig især til diskussionerne om betaling for brugen af infrastrukturen. Medlemsstaterne skal inddrage skatteforhold og miljöhensyn, når de vedtager afgifter for brugen af infrastrukturen.

Der er også blevet taget en række EU-initiativer til at harmonisere de tekniske standarder og krav.

Vedtagelsen af Rfo. 1893/91 er et af Kommissionens initiativer til at harmonisere betingelserne, hvorpå kontrakter om offentlig tjeneste(28) indgås. Forordningen retter sig mod sektoren for transport ad jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Idéen er, at de nærmere betingelser for ydelse af en offentlig tjeneste skal bestemmes i en kontrakt mellem den kompetente myndighed og virksomheden. Tanken er, at transportvirksomhedens forretningsmæssige selvstændighed sikres, når virksomheden er en del af et kontraktsforhold. Virksomhederne får hermed et økonomisk udgangspunkt for at drive kommerciel virksomhed, selvom de er forpligtet til at yde offentlige tjenester.

Forordningen trådte i kraft den 1. juli 1992 og har ført til, at virksomheder kun udfører offentlige tjenester mod betaling fra staten. Virksomheder, der både udfører offentlige tjenester og andre aktiviteter er pålagt regnskabsmæssig adskillelse, ligesom "hvile i sig selv" princippet skal gælde for de offentlige tjenester. Endelig er der et forbud mod at overføre midler fra andre af virksomhedens aktivitetsområder til de offentlige tjenester, hvorved krydssubsidiering undgås.

### 6.1 Vejtransport

Rådet vedtog i 1993 et direktiv,(29) som regulerer hvordan medlemsstaterne skal opkræve afgifter på køretøjer, der bruges til vejgodstransport. Direktivet indeholder også regler om, hvordan medlemsstaterne skal opkræve vej- og brugsafgifter for køretøjer, der bruger visse infrastrukturer.

Direktivet trådte i kraft i januar 1995 og betød, at den tidligere konkurrencefordrejning landene imellem blev imødegået. Medlemsstaterne må ikke forskelsbehandle, når de opkræver vej- og brugsafgifter og samtidig skal de opkræve afgifterne på en sådan måde, at trafikstrømmen bliver sinket mindst muligt. Afgifterne er rettet mod brugen af motorveje, andre flersporede veje med karakter af motorveje, broer, tunneler og veje over bjergpas.

*Vejafgifter* er betaling af et bestemt beløb, for den strækning et køretøj tilbagelægger. Beløbets størrelse afhænger af køretøjsskassen, og den tilbagelagte strækning.

*Brugsafgifter* er betaling af et bestemt beløb, der giver et køretøj ret til at bruge infrastrukturen i et bestemt tidsrum. I en overgangsperiode frem til den 31. december 1997 kan der bruges nedsat sats for *brugsafgifter* for køretøjer, der er registreret i visse sydeuropæiske lande.

Med hjemmel i direktivet har Danmark sammen med Holland, Belgien, Luxemburg og Tyskland vedtaget en fælles brugsafgiftsordning: Eurovignette-ordningen. Ordningen giver adgang til det vejnet, som hver medlemsstat har lagt fast i samarbejde med Kommissionen. Provenuet fra betalingsordningen fordeles derefter mellem de deltagende medlemslande gennem en udligningsordning.

For den *kombinerede godstransport* gælder der særlige regler for afgiftsfritagelse, jf Rdir. 92/106. Rådet har udstedt direktivet under hensyntagen til, at det indre marked vil føre til en stigende samfærdsel. Det er i samfundets interesse at udvikle den kombinerede godstransport, så transportressourcerne bliver forvaltet bedst.

Direktivets regler gælder for transport af varer mellem medlemsstater. For at være omfattet af direktivets regler, skal godset transporteres med lastbil på den indledende eller den afsluttende del af strækningen. Til den resterende strækning, som mindst skal være 100 kilometer, skal der bruges jernbane, indre vandveje eller søvejen.

Siden den 1. juli 1993 har medlemsstaterne været forpligtet til at fritage kombinerede transportformer for enhver bevillingsordning. Medlemsstaterne skal nedsætte eller refundere vægtafgiften for køretøjer, som er en del af den kombinerede transport. Medlemsstaterne kan enten refundere et fast beløb, eller et beløb, der er beregnet ud fra den tilbagelagte strækning.

#### 6.2 Jernbanetransport

På jernbaneområdet er der ved Rdir. 95/19(30) vedtaget regler for, hvordan medlemsstaterne skal opkræve *infrastrukturafgifter*. Når infrastrukturforvalteren bestemmer infrastrukturafgifterne, må han ikke forskelsbehandle, når det gælder afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

Infrastrukturforvalteren fastsætter afgifterne ud fra kvalitative kriterier, som f.eks. ydelsens art, kørselsperioder, togets hastighed og dets sammensætning og graden af slitage. Be stemmelsen skal hindre, at forvalteren favoriserer egne baneoperatører.

Det er på denne måde overladt til medlemsstaten i samarbejde med infrastrukturforvalteren at bestemme de nærmere regler for, hvordan disse afgifter sammensættes. Reglerne skal give forvalteren mulighed for at afsætte den overskydende netkapacitet uden at lide tab. De jernbanevirksomheder og internationale sammenslutninger, som udfører international jernbanetransport, sikres herved et fuldt udbytte af adgangsrettighederne.

Denne prisfastsættelse har været årsag til vidt forskellige fortolkninger, hvorfor en ensartet prisfastsættelse medlemslandene imellem ikke har været mulig. Medlemslandenes omkostningsdækning ligger på mellem 0-100 procent, hvor man i Danmark har valgt en dækning på 30 procent.(31)

De forskellige *tekniske standarder* landene imellem vanskeliggør et fælles europæisk marked for jernbanetransport. Det er især sporvidde, signal- og strømsystemer, der varierer i medlemslandene. Disse tekniske standarder udgør i sig selv en adgangsbarriere, som de eksisterende harmoniseringer ikke direkte forholder sig til.

#### 6.3 Luftransport

Kommissionen har bestræbt sig på at sikre flypassagerernes interesser ved *overbooking*, hvilket er udmyndiget i Rfo. 295/91, der trådte i kraft i april 1991. Vedtagelsen er blevet til på baggrund af luftfartsselskabernes forskellige praksis ved kompensation til passagerer, som afvises på grund af overbooking. Ordningen indeholder minimumsregler for kompensationsudbetalingerne og har til mål at sikre, at den øgede konkurrence ikke fører til dårligere kvalitet og lavere service.

Kommissionen har, som led i harmoniseringen, vedtaget et adfærdskodeks for *edb-reservationssystemer*.(32) Driften af edb-systemer er nemlig ikke omfattet af Traktatens artikel 85, stk. 1.(33) Hvis luftfartsselskaberne bliver nægtet adgang til edb-systemerne eller får adgang på diskriminerende vilkår, vil det være en alvorlig ulempe, som i sidste ende vil få betydning for de rejsende. En fælles obligatorisk adfærdskodeks for anvendelsen og brugen af edb-reservationssystemer kan sikre, at sådanne systemer, som hovedregel bruges på ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår. Forordningen bestemmer, at gebyrer for brug af edb-systemerne skal være ikke-diskriminerende, ligesom gebyret skal stå i et rimeligt forhold til den leverede ydelse.

Kommissionen arbejder for tiden på at lave en ordning, der indeholder fælles rammer, inden for hvilke medlemslandene kan bestemme størrelsen af *lufthavnsafgifterne*. Efter forslaget må lufthavnsafgifterne ikke være diskriminerende. Afgifterne skal være omkostningsrelaterede, og der skal være gennemsigtighed med, hvilke afgifter luftfartsselskaberne skal betale, og hvordan afgifterne bliver fastsat. Der vil blive mulighed for at opkræve afgifter, der afspejler miljøhensyn og afgifter, der har til sigte at belaste lufthavnene mere jævnt over døgn og året.

#### Fodnoter:

(28) Fx. pensionistkort, fri befordring af folketingsmedlemmer mv. [tilbage til tekst]

(29) Rdir. 93/89. [tilbage til tekst]

(30) Direktivet er tidligere omtalt i afsnit 4.2. [tilbage til tekst]

(31) Jf. Transportrådet: "Deregulering af transportsektoren - et oversigtsstudie", juli 1995, p. 52. [tilbage til tekst]

(32) Rfo. 3089/93. [tilbage til tekst]

(33) Jf. Rfo. 2672/88. [tilbage til tekst]

## 7. Danske forhold

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

I Danmark er man begyndt at liberalisere transportområdet. Inden for alle transportområderne har man søgt at nedbringe de kvantitative restriktioner, der før var så karakteristiske for området.

Overordnet set skrider liberaliseringen hurtigst frem på de områder, hvor initiativet stammer fra Fællesskabsretten. På jernbaneområdet er der vedtaget strengere regler med hensyn til den regnskabsmæssige adskillelse end EU-retten foreskriver. Omvendt forholder det sig eksempelvis på hyrevognsområdet, hvor der ikke er taget skridt i retning af en Fællesskabsretlig regulering. De danske regler på hyrevognsområdet er givetvis ikke "objektive og kvalitative" i Fællesskabsrettens forstand. Det samme gælder på buskørselsområdet, hvor en fremtidig liberalisering ventes.

Nedenfor er medtaget de vigtigste nationale initiativer til at liberalisere transportområdet.

### 7.1 Vejtransport

De kvantitative restriktioner for vognmandskørsel blev ophævet den 1. januar 1989.(34) Vognmænd, der udfører kørsel med et dansk indregistreret køretøj med en samlet totalvægt på mere end 6 tons,(35) skal ansøge Vejtransportrådet(36) om tilladelse. En række oplistede motorkøretøjer er undtaget fra kravet om tilladelse. Loven sonderer mellem firmakørsel og vognmandskørsel.(37) Sondringen er vigtig, da der ikke kræves tilladelse til firmakørsel.

Vejtransportrådet giver tilladelse til vognmandskørsel, hvis ansøgeren opfylder en række kvalitative krav til økonomi og faglig baggrund. Tilladelsen er tidsbegrænset i en periode indtil fem år. Tilladelsen er knyttet til det enkelte motorkøretøj eller vogn, og tilladelsen kan ikke overdrages ved ejerskifte.

I gyldighedsperioden kan Vejtransportrådet tilbagekalde tilladelsen. Dette kan bl.a. ske, hvis de forudsætninger, hvorunder tilladelsen blev givet, ikke længere er tilstede. Vejtransportrådet kan også tilbagekalde tilladelsen, hvis vognmanden har forfalden gæld til det offentlige, eller hvis vognmanden ikke udøver erhvervet forsvarligt. Vejtransportrådet har en bred adgang til at tilbagekalde ansøgninger, hvilket bl.a. kan være med til at fremme andre formål, f.eks. at øge vejsikkerheden.

Tidligere bestod en speciel tilladelsesordning for fragtmandskørsel, som blev ophævet, da godskørselsloven trådte ikraft. Godsloven betød bl.a., at fragtmandene fik fri adgang til at indrette fragtmandssystemet på grundlag af inbyrdes aftaler, dog under iagttagelse af konkurrenceloven.

På området for *vejpersontransport* er der også sket ændringer på nationalt plan.

I december 1995(38) foreslog trafikministeren, at den danske *buslov*(39) blev ændret. Forslaget er en følge af, at adgangen til at udføre cabotagebuskørsel er udvidet pr. 1. januar 1996. Cabotagekørsel er undergivet værtsmedlemslandets love og administrative foreskrifter på en række angivne områder. Værtsmedlemslandets særlige former for buskørsel er ikke medtaget i de angivne områder.

*Rutekørsel* er den form for kørsel, hvor en vognmand transporterer personer i en bestemt trafikforbindelse, hvor på- og afstigning kan ske inden for forud fastsatte områder.

Der er tale om *almindelig rutekørsel*, når alle kan deltage i den omtalte kørsel. Hvis kørslen er forbeholdt bestemte kategorier af personer, er der tale om *specielrutekørsel*.

*Turistkørsel* foreligger, når en vognmand transporterer en gruppe personer med samme køretøj fra et område og tilbage til dette uden at optage andre personer.(40)

*Bestillingskørsel* foreligger, når vognmanden lejlighedsvist beforder en på forhånd sluttet kreds af personer, som har bestilt kørslen på vognmandens bopæl eller forretningssted. Det er også en betingelse, at der forud er fastsat betaling.

*Restkørsel* er de former for kørsel, der ikke falder ind under de ovenfor nævnte definitioner, men som vognmanden udfører inden for landets grænser.

Trafikministeren har foreslået at ændre de nuværende bemærkninger til bestemmelsen om turistkørsel.(41) Som begrebet foreligger, kan en udenlandsk virksomhed udføre det, der svarer til den danske turistkørsel uden de områdebegrænsninger, der gælder for danske udøvere. En udenlandsk vognmand som udfører cabotagekørsel i Danmark er omfattet af Rfo. 2454/92, (42) som ikke giver hjemmel til at påtvinge udenlandske busvirksomheder områdebegrænsninger.

Det kræver tilladelse at udføre erhvervsmæssig personbefordring(43) med et dansk indregistreret køretøj. Persontrafikrådet tager stilling til ansøgninger om tilladelse.

Lovforslaget indeholder ændringer, der har til hensigt at skabe ordnede forhold omkring udlejning af busser. Fremover bliver der stillet krav til personer, som ønsker at beskæftige sig med at udleje busser. Adgangskravene gælder uanset, om busserne bliver brugt til erhvervsmæssig transport eller til persontransport. I følge lovforslaget skal udlejere af busser have tilladelse. Tilladelsen gives på samme vilkår, som de der gælder for adgangen til at udføre erhvervsmæssig buskørsel. Føreren af en udlejningsbus skal opfylde de uddannelsesmæssige krav, der gælder for den erhvervsmæssige kørsel.

EU's udbudsdirektiv fra 1993(44) har betydet en række strukturændringer, hvoraf det følger, at den kollektive rutekørsel fremover skal ske på grundlag af udbud mod de tidligere standardentreprenørkontrakter. DSB's busdrift er pr. 6. april 1995 blevet udskilt i et selvstændigt aktieselskab, hvis formål er at drive busvirksomhed på forretningsmæssige vilkår. Da selskabet blev oprettet, skete der et debitorskifte, hvorefter selskabet overtog statens forpligtelser og indgik i de rettigheder DSB havde på området.

*Hyrevognsloven* blev ændret i 1992.(45) Lovændringen betød, at kravene til erhvervelse af bevillinger er blevet strengere. Hvis hyrevognmændene har betydelig forfalden gæld til det offentlige, kan de ikke få bevilling. Retten til at tilbagekalde bevillinger blev tilsvarende udvidet.

Den enkelte kommunalbestyrelse er bemyndiget til at bestemme, hvor mange bevillinger, der skal være i kommunen. Kommunalbestyrelsen fastsætter antallet ved at vurdere behovet i kommunen. Bevilling tildeles efter ansøgning på grundlag af kommunalbestyrelsens skøn over, hvem der er bedst kvalificeret. Det er et krav, at bevillingshaveren skal have forretningssted i det pågældende område/kommune, som bevillingen er givet til. En bevillingshaver kan kun få bevilling i ét område.

Der skal være tale om en personlig udnyttelse af bevillingen, hvorfor et selskab eller en juridisk person ikke kan få bevilling. Dog er der mulighed for, at to personer kan undnytte samme bevilling, hvis de begge er ejere af køretøjet og er lige kvalificerede. Kommunerne kan kræve, at der oprettes bestillingskontorer i kommuner med ti eller flere bevillingshavere. Kommunalbestyrelsen fastsætter maksimaltakster for kørslen, for timebetaling og for eventuelle tillæg til kørselstaksterne.(46)

## 7.2 Jernbanetransport

I EU har man på jernbanetransportområdet gjort en indsats for strukturelt at adskille monopol- og konkurrenceaktiviteter. (47)

Direktivet har ført til flere lovændringer,(48) som har betydet, at DSB's bus- og færgedrift er blevet udskilt i selvstændige aktieselskaber med staten som ene-ejer, mens rejsebureauvirksomheden stadigvæk er en del af statsvirksomheden DSB. Direktivets regler om obligatorisk regnskabsadskillelse er på denne måde kombineret med en frivillig organisatorisk adskillelse. De dele af jernbanevirksomheden, der befinder sig på et konkurrencepræget marked, skal ledes efter forretningsmæssige principper.

Gods- og passagertransport er stadig en statsvirksomhed, men med selvstændig bestyrelse og en administrerende direktør. Den administrerende direktør og Trafikministeren har indgået en kontrakt, hvis formål bl.a. er at præcisere de trafikforpligtelser DSB skal varetage til gengæld for de statstilskud(49) DSB modtager til anlæg og drift. Resultatkravene kan være af økonomisk karakter, men også kvantitative og kvalitetsmæssige mål indgår.

Den administrerende direktør er ansvarlig for den daglige drift, dog har Trafikministeriet og departementet forbeholdt sig ret til at gribe ind i driften. Dette sker eksempelvis, når andre operatører ansøger om adgang til DSB's jernbanenet.

## 7.3 Søtransport

Den 1. januar 1991 blev der skabt basis for at udvikle konkurrencesituationen på trafikhavneområdet.(50) Lov om trafikhavne(51) brød med det tidligere princip, hvor Trafikministeren fastsatte skibs- og vareafgifter. Den centrale afgiftsfastsættelse blev afløst af princippet om fri konkurrence.

I loven skelnes der mellem kommunalt styrede havne og statshavne.

For de førstnævnte gælder et princip om omkostningsdækning. Hermed er havnene ikke afskåret fra at optjene et overskud, men ministerens adgang til at gribe ind med maksimaltakster sikrer mod overdækning. Trafikministerens adgang til at fastsætte minimumstakster er betinget af, at der foreligger en klage over dumpingpriser. Forskellen i initiativforpligtelsen afspejles ikke i praksis, da indgreb overfor maksimaltakster som oftest sker med udgangspunkt i en klage fra en havnebruger.

De kommunale havne skal i regnskabet adskille kommunens øvrige aktiviteter fra driftsaktiviteterne. Midlerne fra driften er båndlagt til havneformål. Reglerne hindrer, at kommunalbestyrelsen og havneudvalget krydssubsidierer fra kommunekasserne til trafikhavnene.

For statshavnene gælder en særbestemmelse, hvorefter ministeren er beføjet til at fastsætte afgifter for brug af statens havn.

I 1995 blev DSB's rederivirksomhed udskilt i et selvstændigt selskab, mens havnefaciliteterne fortsat tilhører DSB. Strukturændringen blev gennemført ved lov, og målet var at imødegå de ændringer DSB står overfor, som følge af den faste forbindelse over Storebælt og Øresundsforbindelsen. Selskabsudskillelsen er en pendant til etableringen af DSB Busser A/S. Formålet er at drive rederivirksomhed på forretningsmæssige vilkår, ligesom selskabet indtræder i alle DSB's rettigheder og forpligtelser, hvorfor der ikke sker en ændring i færgelopgaverne.(52)

## Fodnoter:

- (34) Lov om godskørsel nr. 851 af 21. december 1988, indgår i lovbekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992. [tilbage til tekst]
- (35) Dog gælder der en særlig regel for motorkøretøjer med en samlet vægt på mere end 6 tons, der udelukkende anvendes til firmakørsel, idet disse køretøjer skal anmeldes til motorkontoret. [tilbage til tekst]
- (36) Vejtransportrådet er nedsat under Trafikministeriet. [tilbage til tekst]
- (37) Definitionen af hhv. firmakørsel og godskørsel for fremmed regning findes i lovens § 1, stk. 4, jf. § 1, stk. 3. [tilbage til tekst]
- (38) Jf. lovforslag L 136, fremsat den 13. december 1995. [tilbage til tekst]
- (39) Jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 6. maj 1992. [tilbage til tekst]
- (40) Denne form for kørsel svarer til EU-systemets "lejlighedsvis kørsel". [tilbage til tekst]
- (41) jf. lovbemærkningerne (1977/78) til buslovens § 9, stk. 1. [tilbage til tekst]
- (42) Omtalt i afsnit 3.1. [tilbage til tekst]
- (43) Der er tale om erhvervsmæssig personbefordring, når bussen er indrettet til at befordre flere end 9 personer. [tilbage til tekst]
- (44) Jf. Rdir. 93/38. [tilbage til tekst]
- (45) Jf. lov om hyrekørsel, lovbekendtgørelse nr. 823 af 29. september 1992. [tilbage til tekst]
- (46) Se endvidere omtalen af Konkurrencerådets henvendelse til Trafikministeren, kapitel 8 nedenfor. [tilbage til tekst]
- (47) Jf. ovenfor i afsnit 5.2. om afvikling af den offentlige prisfastsættelse og -godkendelse. [tilbage til tekst]
- (48) Jf. L 231 af 4. april 1995 og L 232 af 4. april 1995. [tilbage til tekst]
- (49) I finanslovforslaget for 1996 fremgår det, at statens kontante tilskud til DSB udgør 4.708,4 mio. kr. mod 3.468 mio. kr. i 1995. [tilbage til tekst]
- (50) En trafikhavn defineres i loven som "...en havn, der anvendes til erhvervsmæssig ekspedition af gods, køretøjer og personer...". Heraf følger, at egentlige fiskerihavne ikke er omfattet af lovens bestemmelser. [tilbage til tekst]
- (51) L 316 af 16. maj 1990. [tilbage til tekst]



(52) Halsskov-Knudshoved-overfarten nedlægges ved åbningen af Storebæltsforbindelsen, ligesom overfarten Gedser-Rostock kan indstilles, hvis der ikke er kommercielt grundlag for en drift. Overfarten Gedser-Warnemünde er allerede indstillet. [tilbage til tekst]

## 8. Konkurrencerådets administration af transportområdet

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Konkurrencerådets administration af transportområdet sker med udgangspunkt i konkurrencelovens regler. Navnlige anmeldelse af aftaler efter lovens § 5 er hyppigt forekommende. Der sker ligeledes indgreb mod private virksomheder, hvor der konstateres at foreligge en konkurrencebegrænsning med skadelige virkninger, jf. lovens § 11.

Konkurrencerådet har endvidere rettet §15-henvendelse til offentlige myndigheder i en række sager.

### Vestsjællands Trafikselskab 1992

Busselskabet Gråhundbus havde ansøgt Vestsjællands Trafikselskab (VT) om forlængelse af tilladelse til at drive busrute mellem Høje-Tåstrup og Kalundborg. Ansøgningen blev afslået, hvorefter konkurrencerådet henvendte sig til VT med en anbefaling om, at forlængelsen blev givet. Et afslag ville betyde, at den frie adgang til markedet ville blive begrænset og samtidig medføre ulighed i konkurrencen mellem de forskellige transporttilbud.

Forlængelsen blev givet.

### Gedser havn 1992

GT-LINK A/S klagede over, at de af DSB opkrævede havneafgifter i Gedser havn var urimelige høje og højere end DSB's egne udgifter ved egen færgetrafik. På baggrund heraf mente GT LINK, at der forelå en konkurrenceforvridning.

Konkurrencerådet anbefalede DSB og Trafikministeren at skabe større gennemsigtighed ved at udskille Gedser havn som en selvstændig regnskabsmæssig enhed, gerne i selskabsform. Anbefalingen lød også på, at lade Gedser havns regnskaber opstille efter årsregnskabslovens principper.

Trafikministeren har taget Konkurrencerådets henvendelse til efterretning, og Konkurrencerådets anbefalinger er indgået i overvejelserne om den fremtidige organisationsform og regnskabsaflæggelse for henholdsvis færge- og havnevirksomheden.

### Helsingør havn 1993

DSV-koncernen og Mercandia Rederierne havde klaget til Konkurrencerådet over manglende adgang til Helsingør statshavn. Herefter anbefalede Konkurrencerådet DSB og Trafikministeren at stille havneterminaladgangen til rådighed på ikke-diskriminerende og gennemsigtige vilkår for en alternativ operatør.

Anbefalingen er begrundet i en konstatering af manglende konkurrence i Helsingør havn, hvilket dels skyldes DSB's og dets samarbejdspartners dominerende markedsstilling og dels Trafikministeriets afslag på at give alternative operatører adgang til havneterminalerne.

Sagen er afsluttet med, at Mercandia Rederierne har fået adgang til leje 1 i Helsingør Havn, hvorfra sejladsen begyndte den 1. juni 1996.

### Hyrevognserhvervet 1993

Ud fra en helhedsvurdering af konkurrenceforholdene på hyrekørselsmarkedet, rettede Konkurrencerådet henvendelse til Trafikministeren. Det blev henstillet at ændre hyrekørselslovgivningen, da den nuværende regulering indebærer et betydeligt fravær af konkurrence og en risiko for ulighed i udøvelsen af erhvervet. Det gælder især den kvantitative fastsættelse af bevillinger, den skønsmæssige tildeling af disse, den tvungne tilslutning til bestillingskontor og den offentlige prisfastsættelse.

Reglerne er til hinder for en effektivitetsbaseret udvikling.

Der foreligger et udkast til nye regler, der ikke på væsentlige punkter imødekommer Konkurrencerådets henstilling.

Henstillingerne fra Konkurrencerådet afspejler de instrumenter, som Kommissionen og Rådet anvender i EU-regi i bestræbelserne på at etablere et indre marked for transport;

- fri og lige markedsadgang,
- adgang til at benytte offentlige naturlige monopoler,
- oslash;get gennemsigtighed gennem regnskabsmæssig og strukturel adskillelse,



- fri prisdannelse gennem effektiv konkurrence.

#### 8.1 Udvalgsarbejde

Udover at administrere konkurrenceloven deltager Konkurrencerådet i en række udvalg på transportområdet.

Konkurrencerådet er sammen med andre danske organisationer og myndigheder repræsenteret i EU-specialudvalgene for luftfart og søtransport.

Endvidere indgår Konkurrencerådet i arbejdet med EU's konkurrenceregler<sup>(53)</sup> i samarbejde med de nationale myndigheder. Arbejdet omfatter deltagelse i flere rådgivende udvalg. På transportområdet er der tre rådgivende udvalg; et for vejtransport, et for luftfart og et for søtransport. De rådgivende udvalg er en af Rådets procedurmuligheder, når Kommissionen skal udøve de beføjelser Rådet har tildelt den.

I disse tre udvalg deler Konkurrencerådets sekretariat og Trafikministeriet et mandat.

#### Fodnote:

(53) Konkurrencereglerne administreres af EU-Kommissionens Generaldirektorat for konkurrence (DG IV). [tilbage til tekst]

## 9. Afsluttende bemærkninger

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

Det kan sammenfattende konstateres, at den danske liberalisering bygger på de samme principper, der ligger til grund for EU's liberalisering af transportsektoren.

Ud fra et konkurrenceretligt synspunkt må det dog erkendes, at takten hvormed de nationale liberaliseringstiltag iværksættes, ikke fuldt ud følger de anbefalinger Konkurrencerådet er kommet med. Navnlige synes problemet at være at få åbnet dels for adgangen til enkelte erhverv og dels for adgangen til infrastrukturanlæggene.

## Oversigt over retsakter på transportområdet

"Status over liberalisering -  
Transportområdet"

### 1. EU-retsakter

Kommissionens Hvidbog: "The Future Development of the Common Transport Policy - A Global Approach to the Construction of a Community Framework for Sustainable Mobility", 1992.

Fælles holdning (EF) nr. 22/95, (95/C 331/01), fastlagt af Rådet d. 28. september 1995 med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentet og Rådets beslutning om Fællesskabets retningslinier om udvikling af det transeuropæiske transportnet.

Rfo. 4060/89 af 21. december 1989 senest ændr. v. Rfo. 3356/91 af 7. november 1991 om afskaffelse af kontrol ved medlemsstaternes grænser i forbindelse med transport ad landevej og indre vandveje.

Rfo. 1191/69 af 28. juni 1969 senest ændr. v. Rfo. 1893/91 af 20. juni 1991 om medlemsstaternes fremgangsmåder med hensyn til de med begrebet offentlige tjenester forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje.

Vejgodstransport.

Rfo. 3118/93 senest ændr. v. Rfo. 3315/94 af 22. december 1994 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

Rfo. 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats område.

Rdir. 93/89 af 25. oktober 1993 om opkrævning af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer.

Rdir. 92/106 af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne.

Rfo. 296/91 af 4. februar 1991 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

Rfo. 4058/89 af 21. december 1989 om prisdannelsen for vejgodstransport mellem medlemsstaterne

Vejpersontransport.

Rfo. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende.

Rfo. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for internationale befordring med bus.

Banetransport.

Rdir. 91/440 af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Rdir. 95/18 af 19. juni 1995 om udstedelse af licens til jernbanevirksomheder.

Rdir. 95/19 af 19. juni 1995 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter.

Forslag til Rådets Direktiv om ændring af Direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (95/C 321/06), KOM (95) 337 endelig udg. - 95/0205(SYN). Forelagt af Kommissionen d. 19. september 1995.

Luftfart

Rfo. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

Rfo. 2409/92 af 23. juli 1992 om billetpriser og rater inden for luftfart.

Rfo. 294/91 senest ændr. v. Rfo. 2408/92 af 23. juli 1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet.

Rfo. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking.

Rfo. 95/93 af 18. januar 1993 om fælles regler for tildeling af ankomst- og afgangstidspunkter i Fællesskabets lufthavne.

Forslag til Rådets Direktiv om adgang til markedet for ground handling services i Fællesskabets lufthavne, forelagt d. 13. december 1994, KOM (94) 590 endelig udgave - 94/0325 (SYN), med seneste ændr. ultimo september 1995.

Rfo. 2299/89 af 24. juli 1989 senest ændr. v. Rfo. 3089/93 af 29. oktober 1993 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer

Søtransport.

Rfo. 4055/86 af 22. december 1986 senest ændr. v. Rfo. 3573/90 af 4. december 1990 om anvendelsen af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser på søtransportområdet.

Rfo. 3577/92 af 7. december 1992 om anvendelse af princippet om fri udveksling af tjenesteydelser inden for søtransport i medlemsstaterne (cabotagesejlads).

Rfor. 4057/86 af 22. december 1986 om illoyal priskonkurrence inden for søtransport.

2. Danske retsakter

L 851 af 21. december 1988 om godskørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 322 af 6. maj 1992.

L 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel, jf. lovbekendtgørelse nr. 823 af 29. september 1992.

L 230 af 4. april 1995 om styrelsen af DSB mv.

L 231 af 4. april 1995 om DSB Rederi A/S

L 232 af 4. april 1995 om DSB Busser A/S

L 316 af 16. maj 1990 om trafikhavne mv.