

EU-forhold

Forordning 1893/91/EØF fra juni 1991 om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-forretningsmæssige forpligtelser trådte i kraft den 1. juli 1992. Forordningen indebærer, at alle hidtidige ikke-forretningsmæssige forpligtelser bortfalder for jernbaneselskaber, der driver andet end lokal trafik. Nye ikke-forretningsmæssige forpligtelser kan alene pålægges jernbanerne mod betaling, som fastlægges i en flerårig kontrakt. Hermed sikres, at jernbaneselskaber trods ikke-forretningsmæssige forpligtelser sikres et sundt økonomisk udgangspunkt for at drive kommerciel virksomhed. Derfor skal en kommende rammeaftale udmøntes i en egentlig kontrakt mellem Trafikministeren og DSB.

Direktiv 91/440/EØF fra august 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner trådte i kraft den 1. januar 1993. Direktivet sigter mod en effektivisering af jernbanetrafikken ved at etablere konkurrence om den **internationale** jernbanetrafik, dvs. jernbanetrafikken mellem medlemsstaterne.

Virkemidlerne er dels muliggørelse af etablering af nye jernbaneselskaber, dels en begrænset liberalisering af adgangen for forskellige selskaber til jernbanenet. Den fri netadgang gælder i **international** kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) et hvert nationalt EU-jernbaneselskab, mens den fri netadgang i øvrig **international** trafik alene gælder sammen slutninger af jernbaneselskaber hjemmehørende i den enkelte transports start- og slutland. For national jernbanetransport indebærer direktivet ingen liberalisering af adgangen til jernbanenet.

De selskaber, der i henhold til disse regler ønsker at anvende det danske jernbanenet, skal med hensyn til sikkerhedsstandarder og -regler overholde de samme regler, som gælder for DSB. Også med hensyn til tekniske og finansielle forskrifter samt vedrørende erstatningsansvar skal såvel DSB som nye selskaber opfylde krav, der ikke diskriminerer.

For at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetrafikselskaberne frigøres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastrukturafgifterne.

Ansvar - herunder det økonomiske - for infrastrukturen er herefter alene statens. Til dækning af de hermed forbundne omkostninger kan staten opkræve afgift af trafikelskaberne for benyttelse af infrastrukturen. Afgiften, der ikke må diskriminere mellem forskellige driftsselskaber, fastlægges af det enkelte land, der således frit kan fastlægge, hvor stor en del af de faktiske omkostninger, der af bl.a. trafik-, miljø- og energipolitiske grunde bør afgiftsfinansieres. Der er hidtil ikke blevet indført en afgift, men der pågår i øjeblikket overvejelser, der vil kunne resultere i indførelse af en infrastrukturafgift.

Regler for godkendelse af nye jernbaneselskaber for tildeling af kapacitet til forskellige trafikvirksomheder og for opkrævning af infrastrukturafgift vil blive udformet i overensstemmelse med principper, der er under fastlæggelse i EU-rådet.

Direktivet indebærer, at DSB med hensyn til især forretningsmæssig ageren på konkurrenceområder skal gives samme vilkår som konkurrenter - herunder nye ikke-statslige selskaber.

DSBs overordnede organisation

Liberaliseringen af transportmarkedet, en række formelle EU-krav til jernbanevirksomheders struktur samt ønsket om at stå bedre rustet i en stadig skærpet konkurrence førte til etableringen af en ny organisation pr. 1. januar 1993. Enkelte elementer i den nye organisation er først bragt endelig på plads 1. januar 1994, hvorefter organisationen i produktmæssig henseende ser således ud: