

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.

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) ethvert nationalt EU-jernbaneselskab, mens den fri netadgang i øvrig international trafik alene gælder sammenslutninger 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.

Med henblik på at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetrafikselskaberne frigøres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne. På FL 1995 skete der tillige en bevillingsmæssig adskillelse mellem de to opgavetyper. Dette er videreført på FFL 96, hvor DSB-dاتا og DSB-bygning flyttes til trafikhovedkontoen som en del af DSB-forretningsdrift.

Til dækning af de med infrastrukturen 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. Den gennemførte bevillingsmæssige adskillelse mellem infrastruktur og trafikvirksomhed danner grundlaget for indførelse af en ordning med infrastrukturafgifter, hvorefter transportvirksomheden betaler for benyttelsen af de faste anlæg. Indførelsen af denne afgift skal være neutral for DSBs samlede økonomi.

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.