

jernbaneselskab, mens den fri netadgang i øvrig international trafik alene gælder sammenslutninger af jernbaneselskaber hjemmehørende i den enkelte transports start- og slutland.

Med henblik på at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetrafikselskaberne fremføres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne. For DSB's vedkommende har der siden FL 1995 tillige været en bevillingsmæssig adskillelse mellem de to opgavetyper.

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

Med vedtagelsen i juni 1995 af direktiverne om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, dels om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter tilvejebragtes fælles regler for, hvorledes medlemsstaterne skal behandle selskaber, der ønsker at udnytte de muligheder for markedsadgang, som direktiv 91/440 giver mulighed for.

Ifølge licensdirektivet skal disse jernbaneselskaber have udstedt licens i den medlemsstat, hvori virksomheden er etableret. Licensen udstedes på grundlag af dokumenteret opfyldelse af krav om hæderlighed, finansiel kapacitet og faglig kompetence, samt krav om dækning af erstatningsansvar. Infrastrukturdirektivet fastlægger fælles principper dels for opkrævning af infrastrukturafgifter, dels for tildeling af adgang til benyttelse af infrastrukturen.

En hindring for fuld liberalisering af jernbanetrafikken er forskellene i medlemsstaternes infrastruktur, togsikringssystemer, strømføring mv., som vanskeliggør adgangen til markedet. Af denne grund har man i EU taget skridt i retning af teknisk harmonisering gennem vedtagelse af den fælles holdning til direktiv om interoperabilitet for højhastighedstog og til retningslinjerne for det transeuropæiske net. Interoperabilitetsdirektivet forventes vedtaget i løbet af 1996.

I september 1995 fremsatte Kommissionen forslag til ændring af artikel 10 i direktiv 91/440. Forslaget indebærer en yderligere liberalisering af adgangen til skinnenettet både hvad angår passager- og godstrafik.

Kontraktaftaler:

Blandt andet som en følge af ovenstående EU-forhold fremgår det af rammeaftalen og bemærkningerne til lov om styrelsen af DSB, at der fra slutningen af rammeaftaleperioden er hensigten at indgå aftaler (kontrakter) mellem Trafikministeren og DSB om DSBs forpligtelser og betaling herfor til afløsning af det statslige driftstilskud.

Med henblik på at indhente erfaringer, har DSB og Trafikministeriet opstillet to forsøgskontrakter for 1996 uden bevillingsmæssige konsekvenser.

Det konkrete indhold af forsøgskontrakterne vedrører økonomi, trafikomfang, service og kvalitet mv. I 1996 arbejdes videre med overvejelser om en samlet kontraktstruktur.