

EU-forhold

Forordning 1893/91/EØF 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..

Direktiv 91/440/EØF 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 mulighed for 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.

Med henblik på at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetrafikselskaberne frigøres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssige adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne. For DSBs 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.

Med vedtagelsen i juni 1995 af direktiverne dels om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (95/18/EF), dels om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter (95/19/EF) tilvejebragtes fælles regler for, hvorledes medlemsstaterne skal behandle selskaber, der ønsker at udnytte de muligheder for markedsadgang, som direktiv 91/440/EØF giver mulighed for.

Ifølge Rådets direktiv 95/18/EF skal jernbaneselskaber have udstedet licens i den medlemsstat, hvori virksomheden er etableret. Licensen udstedes på grundlag af dokumenteret opfyldelse af krav om hæderlighed, finansiell kapacitet og faglig kompetence, samt krav om dækning af erstatningsansvar.

Med Rådets direktiv 95/19/EF tilstræbes det, at tildelingen af infrastrukturkapacitet sker på en tilstrækkelig fleksibel måde, så infrastrukturen bliver anvendt effektivt. Direktivet giver mulighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik - fx samfundsbegrundet transport. De jernbanevirksomheder, der i henhold til Rådets direktiv 91/440/EØF benytter infrastrukturen, betaler en afgift for dette. Det ledende princip for udformningen af infrastrukturafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked. Indførelsen af en dansk infrastrukturafgift skal som udgangspunkt være neutral for statens tilskud til DSB.

Trafikministeren fastsætter regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Disse regler skal både sikre en lige og ikke-diskriminerende fordeling samt en effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

Trafikministeren fastsætter en infrastrukturafgift. Denne afgift er betaling for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur. Provenuet fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturafgiften skal udformes således, at enhver form for forskelsbehandling mellem jernbaneoperatører og mellem jernbanetransporter af samme art udført på samme måde undgås.

En hindring for fuld liberalisering af jernbanetrafikken er forskellene i medlemsstaternes infrastruktur, togsikringsystemer, strømføring mv., som vanskeliggør adgangen til markedet. Af denne grund vedtog Rådet i juli 1996 direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske net for højhastighedstog.

EU-kommissionens politik på jernbaneområdet fremgår af Kommissionens Hvidbog "A strategy for Revitalising the Community's railways".

Baggrunden for Hvidbogen er det fortsatte fald i jernbanernes markedsandel. Hvidbogens hovedforslag er følgende: Liberalisering af den internationale passagertrafik, etablering af særl-