

## EU-forhold

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 jernbanetrafiksselskaberne 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 jernbaneoperatørerne for benyttelse af infrastrukturen. Provenuet fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til jernbaneinfrastrukturen.

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. Begge direktiver vil blive gennemført i dansk ret primo 1997, jf. trafikministerens forslag til Lov om Banestyrelsen mv.

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.

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, togsikringssystemer, 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.

## Nye investeringer

I tilknytning til DSBs køb af de nye 112 S-tog foretages de nødvendige følgeinvesteringer på op til 900 mio. kr. i S-tognettets infrastruktur fordelt over perioden 1999-2005.

Etableringen af DSB S-tog A/S, som fremgår af aftalen af 24. oktober 1996 vedrørende DSB mellem Regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, muliggør en ændret investeringsprofil vedrørende i alt ca. 750 mio. kr. Heraf overføres ca. 645 mio. kr. til Banestyrelsen. Midlerne skal anvendes til påbegyndelse af investeringer i baneudretning og elektrificering af banestrækningen Fredericia-Århus, forøgelse af kapaciteten på banestrækningen København-Ringsted og udbygning af Frederikssundsbanen. I overensstemmelse med forståelse mellem Regeringen og Enhedslisten om afstemningerne om ændringsforslag til finansloven 1997 er der indarbejdet 10 mio. kr. til forbedring af signaler m.m. på Odense-Svendborg-banen.