

- De årlige bevillingslove
- Lov nr. 33 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed mv.
- Direktiv 91/440/EØF om udvikling af fællesskabets jernbaner
- Direktiv 93/628/EØF om etablering af et transeuropæisk net for kombineret transport
- Direktiv 95/18/EF om udstedelse af jernbanelicenser
- Direktiv 95/19/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter
- Direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- Trafikaftalen for jernbanen for 2000-2004 af 26. november 1999

### **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 adskille infrastrukturforvaltningen fra driftssiden.

Hertil kommer fri netadgang i international kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) for 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 jernbanevirksomhederne frigøres virksomhederne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne. Med lov om Banestyrelsen, hvorved infrastrukturforvaltningen skiltes fra DSB, sikredes uafhængighed mellem forvalteren af statens jernbanenet på den ene side og de enkelte jernbanevirksomheder, herunder DSB, på den anden.

Til dækning af de med infrastrukturen forbundne omkostninger kan staten ifølge direktivet opkræve en infrastrukturafgift af jernbanevirksomhederne for benyttelse af infrastrukturen. Det ledende princip for udformningen af infrastrukturafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

Direktiverne skaber et fælles regelsæt for medlemslandenes udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter. Der er mulighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik - fx trafik udført som offentlig service.

Forskellene i medlemsstaternes infrastruktur, togsikringssystemer, strømføring mv. vanskeliggør grænseoverskridende jernbanetrafik. Af denne grund vedtog Rådet i juli 1996 direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske net for højhastighedstog.

### **Lov om jernbanevirksomhed mv.**

Lov nr. 289 af 18. maj 1998 åbnede mulighed for fri konkurrence for togtrafik på statens jernbanenet. Der er således mulighed for at godkendte jernbanevirksomheder driver gods- og passagertrafik på statens jernbanenet. Passagertrafikken på statens jernbanenet er siden 1999 udført som offentlig service på grundlag af kontrakt med staten. Kontrakterne fastsætter kravene til serviceniveauet, herunder trafikens kapacitet, frekvens og regularitet. Siden 1. januar 2000 har det været muligt at drive passagertrafik som såkaldt fri trafik (dvs. uden statstilskud).

Fra 1. januar 2003 forudsættes det, at 15 % af passagertrafikken uden for S-togsnettet bliver bragt i udbud. Således vil enhver godkendt jernbanevirksomhed kunne komme i betragtning til at udføre trafikken på grundlag af kontrakt med staten.

For at sikre en hensigtsmæssig og effektiv udnyttelse af statens jernbanenet har trafikministeren fastsat regler for Banestyrelsens tildeling af kapacitet til jernbanevirksomhederne. Jernbanevirksomhederne betaler en afgift til Banestyrelsen for benyttelse af den tildelte kapacitet. Størstedelen af de opkrævede infrastrukturafgifter går til Banestyrelsens betaling for jernbanernes benyttelse af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Desuden tilbageføres et beløb til godsoperatørerne som miljøtilskud.