

og med akt. nr. 142 af 24.2.1993 om køb af yderligere 23 IR4-togsæt samt indarbejdningen af enkelte andre nye anlægsprojekter, som bl.a. sigter på åbningen af den faste forbindelse over Øresund, i finanslovsforslaget, vil dette danne udgangspunkt for en ny politisk rammeaftale omkring DSBs økonomi for årene til og med 1996.

Effekten af åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt på DSBs økonomiske rammer er ikke indregnet i finanslovsforslaget.

Udmøntning af allerede vedtagne EF-retsakter

Forordning 1893/91/EØF fra juli 1991 om vilkårene for at pålægge jernbaneselskaber ikke-forretningsmæssige forpligtelser trådte i kraft d. 01.07.1992. Forordningen indebærer, at alle hidtidige ikke-forretningsmæssige forpligtelser, som jernbaneselskaber, der driver andet end lokal trafik, er pålagt, bortfalder. 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.

Kommissionen har anerkendt den politiske rammeaftale om DSB for årene 1990-93 og dennes indarbejdning i finanslovens anmærkninger som et flerårigt kontraktforhold i forordningens forstand mellem staten og DSB.

De i rammeaftalen for 1990-93 fastlagte og i finanslovene udmøntede nettobevillinger til DSB er således statens betaling til DSB for pålagte ikke-kommercielle trafikopgaver og for udgifter til opretholdelse af ikke-kommercielle dele af infrastruktur og produktionsapparat i øvrigt. Opgaver og betaling herfor er overordnet specificeret i efterfølgende hovedafsnit og forhold vedrørende enkeltprodukter.

Direktiv 91/440/EØF fra august 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner trådte i kraft d. 01.01.1993. Direktivet sigter mod en effektivisering af jernbanetrafikken ved at etablere konkurrence om den **internationale** jernbanetrafik, d.v.s. jernbanetrafikken mellem medlemsstaterne.

Virkemidlerne er dels muliggørelse af etablering af nye jernbaneselskaber, dels en begrænset liberalisering af adgangen for forskellige selskaber til jernbanenettet. Den fri netadgang gælder i **international** kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) ethvert nationalt EF-jernbaneselskab, mens den fri netadgang i øvrig **internationale** trafik alene gælder sammenslutninger af jernbaneselskaber hjemmehørende i den enkelte transports start- og slutland. For national jernbanetransport indebærer direktivet ingen liberalisering af adgangen til jernbanenettet.

De selskaber, der i henhold til disse regler ønsker at anvende det danske jernbanenet, skal mht. sikkerhedsstandarder og -regler overholde de samme regler, som gælder for DSB. Også med hensyn til tekniske og finansielle forskrifter samt vedrørende erstatningsansvar skal nye selskaber opfylde krav, der ikke diskriminerer selskaberne i forhold til DSB.

For at sikre en fair konkurrencesituation mellem jernbanetraffikselskaberne, frigøres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne.

Ansvar - herunder det økonomiske - for infrastrukturen er herefter alene statens. Til dækning af de hermed forbundne omkostninger kan staten opkræve afgift af trafikskelska-