

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 jernbanetrafikselskaberne frigøres selskaberne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssige adskillelse mellem trafik- og infrastrukturopgaverne. Med lov om Banestyrelsen mv. sikres endvidere en fri og lige behandling af jernbaneoperatører inden for den gældende retstilstand.

Til dækning af de med infrastrukturen forbundne omkostninger kan staten ifølge direktivet opkræve afgift af jernbaneoperatørerne 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. Begge direktiver gennemføres i dansk ret juni 1997.

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.