

veau, der giver en god og tidssvarende betjening af operatørerne og samfundet.

Banestyrelsen forestår drift og vedligeholdelse af statens jernbaneinfrastruktur og styring af trafikken på jernbanenet. Banestyrelsen deltager i udbygning af statens jernbaneinfrastruktur med rådgivning af Trafikministeriet, herunder i planlægningsfasen, som bygherre og ved udførelse af de arbejdsopgaver, som vindes efter offentligt udbud.

Banestyrelsen tildeler på grundlag af trafikministerens retningslinier jernbaneoperatørerne infrastrukturkapacitet, d.v.s. retten til at benytte jernbaneinfrastrukturen i forbindelse med udførelse af en specificeret transportydelse. Herudover opkræver Banestyrelsen som infrastrukturforvalter den af trafikministeren fastsatte infrastrukturafgift for brug af jernbanenet.

Som infrastrukturforvalter forestår Banestyrelsen drift og vedligeholdelse af de jernbanetekniske anlæg på den faste forbindelse over Storebælt og landanlæggene i forbindelse med den faste forbindelse over Øresund, herunder Kastrop-banen, ligesom den opkræver afgift af operatørerne for benyttelse af anlæggene. Varetagelsen af disse opgaver på Øresundsforbindelsens kyst-til-kyst-anlæg forventes at ske i et samarbejde mellem Banestyrelsen og infrastrukturforvalteren på den svenske side.

Trafikministeren kan herudover pålægge Banestyrelsen yderligere opgaver.

For at sikre de bedst mulige betingelser for en styrkelse af jernbanetrafikken er der behov for en koordinering mellem operatørerne og Banestyrelsen. Til dette formål opretter Trafikministeren et koordineringsorgan med deltagelse af Banestyrelsen og repræsentanter for operatørerne. Koordineringsorganet skal løse de praktiske problemer i forbindelse med bl.a. køreplanlægning, trafikstyring og -information samt sikre integration af operatørernes ønsker i Banestyrelsens vedligeholdelses- og investeringsplanlægning m.v.

Banestyrelsen etableres ved udskillelse fra DSB af DSB bane (herunder DSB trafikstyring, DSB infrastruktur, DSB rådgivning og Baneforvaltningen) samt relevante dele af de nuværende fællesfunktioner.

Banestyrelsen er underlagt de almindelige bevillingsmæssige regler for statsvirksomheder med de frihedsgrader som fastlægges på bevillingslovene.

For at sikre økonomisk gennemsigtighed og klarhed om rollefordelingen i Banestyrelsen etableres en organisatorisk og økonomisk adskillelse mellem styrelsens væsentligste enheder, således at de dele, der konkurrerer på markedsvilkår, er adskilt fra de dele, som varetager myndighedsopgaver.

I tilknytning til oprettelsen af Banestyrelsen gennemføres en række tiltag, der skal sikre, at den ny Banestyrelse effektiviseres mest muligt. Således iværksættes en række initiativer til omstilling og efteruddannelse m.v. for at nedbringe personaletallet. Der skal også ske stigende anvendelse af offentlige udbud. Nyanlæg udbydes fra styrelsens oprettelse. Banestyrelsens løbende drifts- og vedligeholdelsesarbejder overgår gradvis til udbud, således at alle styrelsens projekterings-, anlægs- og vedligeholdelsesarbejder på længere sigt udbydes. Banestyrelsens udførende enheder vil selv have adgang til at byde på udførelsen af de pågældende arbejder.

Banestyrelsen kan, i lighed med hvad der har været tilfældet for DSB bane, udføre arbejder for fremmede. Af hensyn til muligheden for konkurrence på lige fod med udenlandske virksomheder kan Banestyrelsen også få mulighed for at udføre opgaver i udlandet.

3. Forholdet til EU-retten

En større integration af Fællesskabets transportsektor er et vigtigt led i det indre markeds fri bevægelighed for varer, personer, tjenesteydelser og kapital. Jernbanerne udgør en væsentlig del af transportsektoren og skal derfor gøres mere effektive, så de kan integreres i et konkurrencemarked.

For at gøre jernbanerne konkurrencedygtige i forhold til andre transportformer stræbes der efter en liberalisering af markedet for jernbanetransport.

Det hidtil væsentligste skridt hertil blev taget med vedtagelsen af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Direktivet, som er implementeret i Danmark, fastsætter bestemmelser om adskillelse mellem staten og jernbaneselskaberne, om regnskabsmæssig adskillelse mellem infrastrukturforvalteren og operatører samt om adgangen til jernbanetransportmarkedet for internationale sammen slutninger af jernbanevirksomheder og selskaber, der driver kombineret trafik.

Liberaliseringen kan dog ikke siges at være mere end påbegyndt. Direktivet er fortsat ikke implementeret i alle medlemsstaterne og har således ikke reelt haft nogen større effekt på markedet for jernbanetransport inden for EU-området. En tilpasning af jernbaneselskabernes struktur til mere kommercielt orienteret drift kan dog spores i de fleste lande.

For at sikre ensartede vilkår for udnyttelsen af den adgang til medlemsstaternes jernbanemarkeder, som direktiv 91/440/EØF giver mulighed for, vedtog Rådet i 1995 direktiverne om udstedelse af licenser (95/18/EF) og om fælles regler for infrastrukturkapacitetstildeling og for infrastrukturafgifter (95/19/EF).