

DSB forblev ejendomsretten til statens stationer og kombiterminaler i DSB. For at sikre alle jernbanevirksomhederne ret til adgang til stationer og kombiterminaler, er der modtagepligt på de anlæg, der ejes af jernbanevirksomheder. Denne indebærer, at de pågældende faciliteter skal stilles til rådighed for andre jernbanevirksomheder på vilkår, der ikke diskriminerer mellem disse. Modtagepligten gælder både eksisterende og fremtidige stationer og kombiterminaler, men ikke øvrige godsterminaler.

I stationsbygninger skal fremmede jernbanevirksomheder kunne benytte sig af indre adgangsveje, ventesale og toiletter, forplads m.v. Alle jernbanevirksomheder skal endvidere være berettiget til mod betaling at få stillet lokaler til rådighed til salg af billetter.

Ved benyttelse af kombiterminaler skal fremmede jernbanevirksomheder kunne benytte sig af terminalens spor, løftekapacitet, adgangsveje og alle andre installationer, der er nødvendige for omlæsning mellem bil og tog.

I forbindelse med benyttelse af stationer og terminaler må fremmede jernbanevirksomheder også have adgang til i nødvendigt omfang at kunne håndtere togets almindelige funktioner ved eller uden for perron. Dette gælder f.eks. rengøring, strømforsyning til opvarmning, køleanlæg og forberedelse af tog, henstilling af tog i ledige perioder, faciliteter eller plads til påfyldning af vand, tømning af toiletter etc.

Infrastrukturforvalteren kan i ekstraordinære tilfælde (f.eks. ved akut opståede problemer med trafikafviklingen) anvise plads på spor ejet af en jernbanevirksomhed.

Jernbanevirksomheden betaler ejeren leje for brug af faciliteter svarende til en forholdsmæssig del af de samlede omkostninger til stationen/kombiterminalen, mens virksomhedsspecifikke investeringer selvfinansieres. Investeringer kan efter forhandling finansieres over lejen.

Trafikministeren kan i tilfælde, hvor adgangen til stationer ønskes fremmet, træffe beslutning om, at jernbanevirksomheder kun skal betale den forholdsmæssige andel af driftsomkostningerne, dvs. eksklusive omkostninger til forrentning og afskrivning. I sådanne tilfælde vil trafikministeren kompensere stationsejeren for manglende indtægter til dækning af forrentning og afskrivning.

Vognmænd har som samarbejdspartnere til jernbanevirksomheder, der bruger en kombiterminal, adgang til denne på lige og ikke-diskriminerende vilkår og i øvrigt i overensstemmelse med konkurrencelovens bestemmelser.

Begreberne stationer og kombiterminaler defineres som ejendomme og arealer, eller dele heraf, der af trafikministeren er udpeget som stationer og/eller kombiterminaler.

Til § 11

Til stk. 1

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte afgifter for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur (baneafgifter) og til at fastsætte et aktivitetsafhængigt miljø- og regionaltilskud til godstransport (godstilskud).

Hensigten med baneafgifter og godstilskud er at give jernbanevirksomhederne tilskyndelse til en mere hensigtsmæssig udnyttelse af jernbanenettet og at fremme brugen af jernbanen som en miljørigtig transportform. Der tilstræbes en omlægning af tilskudssystemet, så vægten flyttes fra tilskud til kørevejen, som kun er et af mange elementer i produktionen af jernbanetransport, over mod et aktivitetsafhængigt tilskud til jernbanevirksomhederne. Dette vil give klarere økonomiske rammer og derigennem fremme samfundsøkonomisk fornuftige beslutninger og en positiv produktivitetsudvikling på området.

Baneafgifter opkræves af infrastrukturforvalteren og er betaling for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Provenuet fra afgiften må ikke overstige infrastrukturforvalterens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalteren opkræver særskilt betaling for kørestrømsforsyning.

Baneafgiftssystemet udformes således, at forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder og mellem jernbanetrafik af samme art udført på samme måde undgås.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 indførtes en betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt. Denne betaling er den eneste baneafgift, som opkræves i 1997. Også i 1998 forslås baneafgiften begrænset til betaling for benyttelse af Storebæltforbindelsen. I perioden 1999 - 2000 forudsættes baneafgiftssystemet gradvist udbygget.

Det forudsættes, at den præcise udformning af afgiftssystemets struktur og niveau for 1998 og årene fremover fastsættes i bekendtgørelse. Fuldt gennemført vil der efter de nu foreliggende planer på hele jernbaneinfrastrukturen skulle betales netadgangsafgift og togkm-afgift. På strækningen Øresund-Padborg (»hovednettet«) betales endvidere broafgift og kapacitetsafgift, jf. nedenstående oversigt.