

lighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik - fx offentlig service trafik. Det ledende princip for udformningen af infrastrukturafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

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.

Med vedtagelse af lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed mv. er der åbnet for gradvis indførelse af konkurrence på statens jernbanenet.

Således kan enhver godkendt jernbanevirksomhed fra 1. januar 1999 drive godstrafik på statens jernbanenet. Passagertrafikken skal fra 1999 udføres som offentlig service på grundlag af kontrakt med staten. Kontrakten fastsætter kravene til serviceniveau og erstatter DSB's hidtidige brede befordringspligt. Op til 15 % af den offentlige service trafik uden for S-togsnettet kan bringes i udbud frem til udgangen af 2003, og enhver godkendt jernbanevirksomhed vil kunne byde på kontrakterne. Fra 1. januar 2000 vil der desuden være mulighed for at drive passagertrafik uden kontrakt med staten, dvs. hvis det sker uden statstilskud som såkaldt fri trafik.

Trafikministeren fastsætter regler for tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet. Disse regler skal både sikre en lige og ikke-diskriminerende fordeling samt en effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

For benyttelsen af statens jernbaneinfrastruktur betales baneafgifter (infrastrukturafgifter). Provenuet fra afgifterne må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til jernbaneinfrastrukturen.

Af provenuet fra baneafgifterne tilbageføres en del til godsoperatører som miljø- og regionaltilskud og en del medgår til indkøb af offentlig service trafik. Endelig medgår en væsentlig del af baneafgifterne til dækning af Banestyrelsens udgifter for jernbanens benyttelse af de faste forbindelser over Storebælt og - fra 2000 - Øresund. Samlet forudsættes statens nettoprovenu af baneafgiftssystemet at være nul.

Baneafgiften udformes således, at enhver form for forskelsbehandling mellem jernbaneoperatører og mellem jernbanetransporter af samme art udført på samme måde undgås, og således at afgifterne ikke virker hindrende for mere jernbanetrafik.

Banestyrelsens organisation

Direktøren har det overordnede ansvar for Banestyrelsen.

Administrationsafdelingen er ansvarlig for den overordnede sektorplanlægning, udvikling og gennemførelse af tværgående virksomhedspolitiske strategier og planer. Administrationsafdelingen koordinerer og udvikler Banestyrelsens administrative rammer, metoder og værktøjer. Den er endvidere ansvarlig for Banestyrelsens bevillingsforhold, økonomistyring og regnskabsafregning.

Trafikafdelingen er ansvarlig for den overordnede køreplanlægning i et samarbejde med jernbaneoperatørerne og for tildeling af infrastrukturkapacitet, samt for den praktiske styring og overvågning af jernbanetrafikken. Trafikafdelingen står således for den direkte kontakt til kunderne (operatørerne). Afdelingen leverer trafikinformation til intern brug og til brug for operatørerne efter ønske.

Teknikafdelingen er ansvarlig for infrastrukturens kvalitet. Teknikafdelingen varetager planlægningen af infrastrukturens drift, reinvesterings og udbygning. Teknik udbyder opgaver inden for nyanlæg og reinvesterings samt drift og vedligehold af infrastrukturen til in- og eksterne leverandører. Teknikafdelingen udbyder og sælger telekapacitet. Teknikafdelingen er Banestyrelsens myndighed vedrørende teknisk systemansvar, fastlæggelse af tekniske og trafikale normer samt godkendelse af operatørernes materiel.

Rådgivningsdivisionen sælger jernbaneteknisk rådgivning og bygherrerådgivning (rådgivende ingeniørvirksomhed). Ydelserne sælges på almindelige markedsvilkår til såvel inden- som