

### **Baneafgifter**

DSB betaler i lighed med andre jernbaneoperatører baneafgifter (infrastrukturafgifter) for anvendelsen af jernbanenettet. Baneafgifterne opkræves af infrastrukturforvalteren/Banestyrelsen, jf. 28.63.06. Provenuet fra afgiften må ikke overstige Banestyrelsens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 indførtes en betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt. Fra september 1998 indførtes betaling for benyttelse af Kastrupbanen, og ved bekendtgørelse nr. 997 af 17. december 1998 om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane samt senere ændring ved bekendtgørelse nr. 879 af 4. december 1999 er der indført betaling for benyttelse af det samlede statslige jernbanenet i Danmark.

For kontrakttrafikken bliver udgifterne til baneafgifter modsvaret af en tilsvarende kontraktbetaling. Den fri trafik - herunder godstrafikken - bliver derimod direkte belastet af afgifterne. For godstrafikken vil belastningen dog alene bestå af betalingen for benyttelsen af de faste forbindelser. De resterende baneafgifter tilbageføres til godstrafikken via et miljøtilskud til de virksomheder, der anvender togtransport af gods. Der vil på finansloven for 2003 blive foretaget eventuelle reguleringer i DSB's kontrakttilskud som følge af ændringer i trafikomfanget og de heraf indbetalte baneafgifter i 2001, jf. 28.63.01. Kontrakttilskuddet vil blive reguleret med et beløb, svarende til mer/mindreindbetalingen af baneafgifter i 2001 i forhold til det forudsatte niveau, dog med fratæk af et beløb, svarende til den marginale mer/mindreomkostningsbelastning af jernbanenettet som følge af det ændrede trafikomfang.

### **Personaleforhold**

Ved omdannelsen af DSB til en selvstændig offentlig virksomhed har medarbejderne fortsat deres ansættelsesforhold i DSB og bevaret de rettigheder og pligter, der var gældende for dem under ansættelsen i statsvirksomheden DSB.

DSB har p.t. ca. 7.300 statstjenestemænd. For disse tjenestemænd indebærer omdannelsen, at tjenestemandsslovgivningen fortsat finder anvendelse, og omdannelsen har derfor ikke medført ændringer i løn- og ansættelsesvilkår. Statstjenestemændenes adgang til naturligt advancement bl.a. oprykning i automatiske lønforløb er ikke forringet ved etableringen af DSB som selvstændig offentlig virksomhed.

De statstjenestemænd, der ved etableringen af S-tog a/s gjorde tjeneste i DSB S-tog er forpligtet til at gøre tjeneste i selskabet, men har bevaret deres ansættelsesforhold i DSB. Tjenestemændene vil inden for en periode på 2 år fra S-tog a/s' overtagelse af S-togsdriften kunne overgå til ansættelse i selskabet på særlige personlige vilkår, herunder opretholdelse af retten til tjenestemandspension og ventepenge/rådighedsløn.

Til den selvstændige offentlige virksomhed DSB er ligeledes overført den forpligtelse, som DSB har som ansættelsesmyndighed i forhold til tjenestemænd udlånt til Scandlines a/s.

Herudover er DSB forpligtet til at tilbyde de tjenestemænd i Combus a/s, der ikke har ladet sig ansætte i busvirksomheden på overenskomstvilkår, anden passende beskæftigelse. Det drejer sig om i alt 62 tjenestemænd.

Det er som et led i den 5-årige rammeaftale for jernbaneanrådet af 26. november 1999 aftalt, at der med henblik på at opnå en bedre borgerbetjening søges oprettet nye organisatoriske enheder inden for DSB. Enhederne skal varetage en række service- og kundevendte opgaver samt miljøopgaver. Eksempelvis kunne der oprettes flere stationsbetjentstillinger i DSB S-tog, flere rengørings- og servicestillinger i DSB mv. Ved eventuel omplacering af nuværende medarbejdere til de nye enheder, vil der blive taget hensyn til eventuelle tjenestemandsansattes særlige ansættelsesvilkår. Rammerne for de nye organisatoriske enheder er aftalt med DSB som led i Trafikministeriets kontrakt med DSB om offentlig service trafik.