

er første skridt af vejen mod den nødvendige tilstandsforbedring af jernbanenettet, Der vil således også i årene efter 2004 være behov for midler til gennemførelse af den ønskede genopretning af jernbanenettets tilstand. I modsat fald vil planerne for omfanget af togdriften i de kommende år ikke kunne realiseres uden forringelser af regulariteten. Inden udgangen af 2001 skal der ske en midtvejsevaluering af Trafikaftalen.

Formelle rammer for Banestyrelsens virksomhed

Rammerne for Banestyrelsen i budgetperioden er hovedsageligt følgende:

- Lov nr. 289 af 18. maj 1998 om jernbanevirksomhed m.v.
- Lov nr. 124 af 27. februar 2001 om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. samt ophævelse af lov om anlæg mergelbaner m.v. og lov om Banestyrelsen m.v.
- De årlige bevillingslove
- Lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v.
- Direktiv 91/440/EØF om udvikling af fællesskabets jernbaner
- Direktiv 93/628/EØF om etablering af et transeuropæisk net for kombineret transport
- Direktiv 95/18/EF om udstedelse af jernbanelicenser
- Direktiv 95/19/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af infrastrukturafgifter
- Direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
- Trafikaftalen af 26. november 1999
- Trafikinvesteringsaftalen af 24. januar 2001
- Resultatkontrakt for Banestyrelsen 2000-04, der konkretiserer de overordnede mål og resultatkrav for virksomheden

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 adskille infrastrukturforvaltningen fra driftssiden.

Hertil kommer fri netadgang i international kombineret godstrafik (container- og vekselladtransport) for 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 jernbanevirksomhederne frigøres virksomhederne for forpligtelser vedrørende infrastrukturen. Dette sker ved en regnskabsmæssig adskillelse mellem trafik- og infrastruktur opgaverne. Med lov om Banestyrelsen, hvorved infrastrukturforvaltningen skiltes fra DSB, sikredes uafhængighed mellem forvalteren af statens jernbanenet på den ene side og de enkelte jernbanevirksomheder, herunder DSB, på den anden.

Til dækning af de med infrastrukturen forbundne omkostninger kan staten ifølge direktivet opkræve en baneafgift af jernbanevirksomhederne for benyttelse af infrastrukturen. Det ledende princip for udformningen af baneafgifter er princippet om ikke-diskrimination ved opkrævning af afgifter for tjenester af tilsvarende art på samme marked.

Direktiverne 95/18/EF og 95/19/EF skaber et fælles regelsæt for medlemslandenes udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af baneafgifter. Der er mulighed for at give fortrinsrettigheder til visse typer af trafik - fx trafik udført som offentlig service.

Forskellene i medlemsstaternes infrastruktur, togsikringssystemer, strømføring m.v. 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 m.v

Lov nr. 289 af 18. maj 1998 åbnede mulighed for fri konkurrence for togtrafik på statens jernbanenet. Der er således mulighed for at godkendte jernbanevirksomheder driver gods- og