

opfyldelse af deres forpligtelser vedrørende offentlig servicetrafik skal være uafhængige af jernbanetransportvirksomhederne. Dog kan ansvaret for afgifter og for infrastrukturen overdrages til en jernbanevirksomhed. Varetagelse af sikkerhedsregler og -normer, godkendelse af rullende materiel og operatører samt undersøgelse af ulykker skal ske af et uafhængigt organ. Regnskaber for henholdsvis passager- og godstransport og for henholdsvis infrastrukturforvaltervirksomhed og operatørvirksomhed skal holdes adskilte.

Direktiv 2001/13/EF tilføjer nye bestemmelser for det licensudstedende organ, mens direktiv 2001/14/EF indfører en række udvidede principper og uddybede procedurer for fastsættelsen af infrastrukturafgifter, kapacitetstildeling, oprettelsen af et tilsynsorgan, opnåelsen af sikkerheds-certifikater, operatørers og infrastrukturforvalterens rettigheder i kapacitetstildelingsprocessen, konfliktløsningsprocedurer ved kapacitetstildeling og klagemuligheder. Direktivet fastslår desuden, at kapacitetstildeling og fastsættelse af infrastrukturafgifter skal ske af en virksomhed, der er uafhængig af enhver jernbanevirksomhed. Derudover er operatørerne berettiget til en række minimumsydelser og sporadgang til servicefaciliteter, terminaler og visse havne.

De tre direktiver er endnu ikke implementeret i dansk lovgivning, men skal ifølge direktivernes ordlyd implementeres senest 15. marts 2003.

Visse udviklingsforslag er blevet fremlagt af EU-Kommissionen i januar 2002; disse forslag vil blive behandlet af Rådet og Europa-Parlamentet i den kommende tid.

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.

Et tilsvarende direktiv for interoperabilitet i det transeuropæiske nets konventionelle strækninger, direktiv 2001/16/EF, er blevet vedtaget af Rådet i 2001.

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 passagertrafik på statens jernbanenet. Passagertrafikken på statens jernbanenet er siden 1999 udført som offentlig service på grundlag af kontrakt med staten. Kontrakterne fastsætter kravene til serviceniveauet, herunder trafikens kapacitet, frekvens og regularitet. Siden 1. januar 2000 har det været muligt at drive passagertrafik som såkaldt fri trafik (dvs. uden statstilskud).

I henhold til jernbaneloven er der sket udbud af 15% af DSBs passagertrafik, svarende til 6,7 mio. togkilometer. Fem jernbanevirksomheder gav således tilbud herpå, og umiddelbart efter nytår 2002 indgik Trafikministeriet kontrakt med den valgte jernbanevirksomhed.

For at sikre en hensigtsmæssig og effektiv udnyttelse af statens jernbanenet har trafikministeren fastsat regler for Banestyrelsens tildeling af kapacitet til jernbanevirksomhederne. Jernbanevirksomhederne betaler en afgift til Banestyrelsen for benyttelse af den tildelte kapacitet. Størstedelen af de opkrævede infrastrukturafgifter går til Banestyrelsens betaling for jernbanernes benyttelse af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Desuden tilbageføres et beløb til godsoperatørerne som miljøtilskud.

Infrastrukturafgifterne er udformet således, at alle jernbanevirksomheder opkræves samme afgift for samme ydelse.

Banestyrelsens organisation

Banestyrelsen har pr. 1. april 2000 etableret en ny organisationsstruktur, som skal understøtte og videreudvikle virksomhedens evne til effektivt at udvikle, drive og tilbyde jernbanenettet. Organisationsstrukturen forventes yderligere revideret og udviklet i løbet af 2002 som følge af Banestyrelsens forretningsprojekt, som skal levere et væsentligt bidrag til Banestyrelsens effektivisering. Organiseringen afspejler, at Banestyrelsens er én, samlet virksomhed, samtidig med at der skal være en klar skelnen mellem rollerne, som udbyder og tilbyder, bl.a. for at opnå en tydelig ansvarsfordeling, et skarpt fokus på nødvendige kompetencer og en målrettet kompetenceudvikling. Ydermere er rendyrkningen af rollerne en forudsætning for at gennemføre udbud af