

Baneafgifter

DSB betaler i lighed med andre jernbaneoperatører baneafgifter (infrastrukturafgifter) for anvendelsen af jernbanenettet. Baneafgifterne opkræves af infrastrukturforvalteren/Banestyrelsen. 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. 194 af 26. marts 1999 er der indført betaling for benyttelse af det samlede statslige jernbanenet i Danmark.

For kontrakttrafikken vil udgifterne til baneafgifter blive modsvaret af højere 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.

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 tjenestemandsløvgivningen fortsat finder anvendelse, og omdannelsen har derfor ikke medført ændringer i løn- og ansættelsesvilkår. Statstjenestemændenes adgang til naturligt avancement 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 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 Combust A/S, der ikke har ladet sig ansætte i busvirksomheden på overenskomstvilkår, anden passende beskæftigelse. Det drejer sig om i alt 62 tjenestemænd.

Kontraktforhold

Staten har siden 1. januar 1999 betalt for offentlig servicetrafik på jernbane via kontrakter mellem Trafikministeren og DSB. Inden udgangen af 2003 kan op til 15 % af passagertrafikken uden for S-togsnettet bringes i udbud. Derved vil en del af statens kontraktstilskud til baneoperatører kunne tildeles andre baneoperatører end DSB.

Nye økonomiske rammer for jernbaneområdet

Den fireårige rammeaftale for jernbaneområdet er udløbet med udgangen af 1998. Der indledes i 1999 drøftelser om nye økonomiske aftaler for jernbanen, herunder en samlet ramme for fremtidige investeringer i jernbanens infrastruktur og rullende materiel. Nye økonomiske aftaler vil derfor tidligst være gældende fra 2000.