

duktivitetstigninger i jernbanetransporterhvervet og derigennem styrke erhvervets position over for konkurrerende transporterhverv.

Lovforslaget åbner for, at jernbanevirksomhederne skal betale afgifter for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen. Hensigten med baneafgifterne er at tilskynde jernbaneoperatørerne til en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet via synliggørelse af omkostningerne ved brugen heraf. Det er derimod ikke hensigten, at jernbaneerhvervet samlet set skal pålægges større byrder. Provenuet fra afgifterne påtænkes derfor tilbageført via godstilskud og via indkøb af passagertrafik udført som offentlig service.

Lovforslagets samlede virkning for DSB vil afhænge af virksomhedens omstillingsevne. Lovforslaget kan medføre en reduktion af virksomhedens nuværende markedsandel på næsten 100 pct., men kan, hvis det lykkes virksomheden at udnytte konkurrencesituationen i den interne organisationsopbygning og -effektivisering, samtidig medføre en langsigtet forbedring af driftsresultatet.

6. Statsfinansielle og administrative konsekvenser

Lovforslaget indeholder en sanering af gældende lovgivning, men forventes ikke herudover at have væsentlige administrative konsekvenser. Administration af påligning af baneafgifter og tildeling af godstilskud foreslås varetaget af Banestyrelsen.

De samlede statsfinansielle konsekvenser af lovforslaget kan ikke opgøres præcist. På kort sigt forventes det, at DSBs indtjening på overskudsgivende virksomhed vil komme under pres i takt med nye jernbanevirksomheders entré på markedet. Dermed mindskes muligheden for krydssubsidiering af de i dag underskudsgivende dele af virksomheden, som i stedet må dækkes ved indgåelse af kontraktør om udførelse af trafik som offentlig service.

På længere sigt vil den samlede effekt afhænge af, hvorvidt tabet af statens monopolgevinst vil opvejes af en samlet produktivitetstigning, der kan muliggøre

en reduktion af det samlede tilskudsomfang til jernbanedrift.

Det er forventningen, at lovforslaget især på lang sigt vil kunne resultere i samlede samfundsøkonomiske gevinster via effektivisering og produktivitetstigninger i jernbaneerhvervet, der vil fremme såvel jernbanesektoren specifikt som transporterhvervet generelt. Dermed vil forslaget komme både erhvervene, forbrugerne og de ansatte i jernbanesektoren til gode.

Der overføres ét årsværk med tilhørende lønsum og overhead fra Banestyrelsen til Jernbanetilsynet med henblik på løsning af Tilsynets øgede opgaver i forbindelse med udstedelse af tilladelser til at drive jernbanevirksomhed.

7. Miljømæssige konsekvenser

Jernbanetransport vil i mange tilfælde være miljømæssig fordelagtig i forhold til alternative transportformer. Denne fordel styrkes gennem en mere effektiv udnyttelse af jernbanenet (høj belægningsprocent) og produktivitetstigninger i forhold til det nuværende niveau. Lovforslaget, der tager sigte på en styrkelse af såvel effektivitet som produktivitet, er således et væsentligt element i bestræbelserne på at tilvejebringe en miljømæssigt bæredygtig dansk transportpolitik.

Samtidig vil en øget markedsandel til jernbanesektoren forbedre den samlede trafikikkerhed.

8. Høring

Lovforslaget har været sendt til høring hos Statsministeriet, Justitsministeriet, Finansministeriet, Erhvervsministeriet, Miljø- og Energiministeriet, Konkurrencestyrelsen, DSB, Banestyrelsen, Jernbanetilsynet, Privatbanernes Fællesrepræsentation og Ørestadsselskabet I/S. Det er samtidig med fremsættelsen sendt til høring hos berørte organisationer mv., hvis udtalelse vil blive oversendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte afføde.