

lægstilskud. Statens besparelse herved forudsættes anvendt til dækning af udgiften til miljø- og regionaltilskud, jf. nedenfor, samt til indkøb af offentlig service passagertrafik. Samlet forudsættes statens netto-provenu af baneafgiftssystemet altså at være nul.

Bemyndigelsen til opkrævning af baneafgifter erstatter bemyndigelsen i lov om Banestyrelsen m.v., § 5, stk. 2, som ophæves ved lovforslag fremsat samtidigt med dette.

Fra og med 1999 foreslås indført et *miljø- og regionaltilskud til jernbanegodstransport*, administreret af Banestyrelsen.

Miljø- og regionaltilskuddet foreslås ydet som et generelt tonkilometertilskud til godstransport til og/eller fra danske stationer og terminaler. Det forudsættes, at tilskuddet maksimalt kan udgøre 50 pct. af jernbanevirksomhedens indtjening på den pågældende transport.

Tilskuddet får størst betydning for tunge lavværdivarer over lange afstande, hvilket afspejler, at det netop er her, at jernbanetransport har sine relativt største miljøfordele.

Tilskuddet ydes til jernbanetransportkøberen (kunden) som et faktureret fradrag i kundens betaling for køb af en transportydelse uanset valg af jernbanevirksomhed. Det fakturerede tilskud refunderes derefter den pågældende jernbanevirksomhed af Banestyrelsen.

Af godstrafik skal der som anført dels betales broafgifter, som går til udredning af jernbanens betaling for benyttelsen af de faste forbindelser, dels øvrige baneafgifter som betaling for brugen af statens landbaserede infrastruktur. Det forudsættes som udgangspunkt, at miljø- og regionaltilskuddet modsvarer provenuet af godstrafikkens baneafgifter for benyttelsen af den landbaserede infrastruktur (»øvrige baneafgifter«). Herved neutraliseres virkningen på godsoperatørernes økonomi af denne del af baneafgifterne.

Med denne finansieringsmodel og med udgangspunkt i prognoser for omfanget af jernbanegodskørsel vil miljø- og regionaltilskuddet andrage 75 mill. kr. svarende til 5,75 øre pr. tonkilometer fra 1999.

Det forudsættes, at tilskudssatsen tilpasses som led i den årlige bekendtgørelse af satserne for baneafgifter og miljø- og regionaltilskud med henblik på at sikre den forudsatte budgetterede overensstemmelse mellem provenu af øvrige baneafgifter og tilskudsbevilling for miljø- og regionaltilskud.

Kombinationen af afgifter og tilskud giver ikke jernbanegodssektoren en egentlig nettofordel, da tilskuddet som nævnt blot udgør en tilbageførsel af godsjernbanevirksomhedernes baneafgifter, ekskl. broafgifter.

Såfremt det med henvisning til jernbanens miljøfordele ønskes at styrke jernbanegodssektorens samlede konkurrenceevne over for andre transportformer, fordres et højere tilskud end det her foreslåede, og midlerne hertil må i givet fald tilvejebringes ved særskilt bevilling.

Miljø- og regionaltilskuddet vil skulle notificeres til EU-Kommissionen efter statsstøttere reglerne. De nærmere regler for tilskuddet fastsættes i bekendtgørelse, der udstedes efter forhandling med EU-kommissionen.

Til stk. 2

Bestemmelsen sigter på situationer, hvor jernbanevirksomheder har særlige ønsker til infrastrukturen, som ikke indgår i statens prioritering. Trafikministeren kan i sådanne tilfælde træffe beslutning om, at infrastrukturforvalteren kan indgå aftale med jernbanevirksomheden om udførelse af sådanne særlige ydelser mod fuld betaling.

Til § 12

Til stk. 1

Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser, hvori regler vedrørende befordring, beløbsstørrelse for erstatning for bagage, erstatning i forbindelse med national godstransport m.v. angives. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Banestyrelsen.

Til stk. 2-3

For at sikre kunderne en vis minimumsinformation og en vis ensartethed i udformningen - og dermed gøre dette lettere for kunder at sammenligne forskellige virksomheders betingelser - kan trafikministeren udstede nærmere regler for udformningen af jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser. Opfyldelsen af disse regler vil kunne gøres til en betingelse for retten til at udføre jernbanevirksomhed. Forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige og til salg for publikum på de jernbanestationer, som virksomheden betjener.

Til stk. 4

Takstniveau- og struktur er vigtig for passagerernes valg af befordringsydelse. Takstfastsættelsespolitikken vil derfor være et vigtigt element i konkurrencen mellem jernbanevirksomheder. Af disse grunde stilles jernbanevirksomhederne som hovedregel frit i valg af takstfastsættelse. Dog er det forudsat, at de jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring inden for HT-området, deltager i takstsam-