

1998. DSB Gods vil herudover i perioden 1999-2003 være begunstiget af særlige rettigheder til knap infrastrukturkapacitet. På trods heraf må der forventes at være gode muligheder for andre godsvirksomheder for at opnå kapacitetsrettigheder - på de mest befærdede strækninger dog fortrinsvis i nattetimerne.

Det kan ikke for nærværende bedømmes, om der vil være basis for at drive fri passagertrafik. I givet fald vil denne trafik skulle konkurrere med godstrafikken om den infrastrukturkapacitet, som er til overs, når især behovet for passagertrafik udført som offentlig service er tilgodeset.

Trafikministeren vil kunne fastsætte rammer for den fri trafiks forretningsbetingelser m.v. og vil herigennem kunne øve indflydelse på karakteren af det fri trafikudbud.

## *2. e. Miljø- og regionaltilskud til godstransport på bane*

I overensstemmelse med supplementsaftalen af 24. oktober 1996 etableres der en ordning med miljø- og regionaltilskud til godstransport på jernbane med henblik på at fremme overflytning af gods fra transport på vej til transport med bane.

Godstilskuddet foreslås ydet som et generelt tilskud pr. transporteret tonkilometer til godstransport, der foregår pr. jernbane til og/eller fra danske stationer og terminaler. Tilskuddet ydes herunder på lige og ikke-diskriminerende vilkår til alle godsoperatører. Et tilskud pr. tonkilometer er valgt, da transportarbejdet er det mest repræsentative udtryk for den miljøfordel, som samfundet får ved transport på bane. Tilskuddet får således størst betydning for tunge lavværdivarer over lange afstande. Det er netop her, at banetransport har sine relativt største miljøfordele.

## *2. f. Adgang til skinnenettet og betaling herfor*

Trafik udført som offentlig service og trafik i internationale godskorridorer vil som nævnt inden for nærmere fastlagte rammer få prioritet ved tildelingen af infrastrukturkapacitet.

Tildelingen af infrastrukturkapacitet til den fri trafik vil bygge på et princip om, at jernbanevirksomhederne som udgangspunkt bevarer retten til den kapacitet, som de hidtil har disponeret over. Samtidig sikres det dog, at nye virksomheder fortløbende inden for visse rammer gives mulighed for at trænge ind på markedet, og at der løbende kan ske omfordeling mellem eksisterende jernbanevirksomheder ud fra fastlagte objektive kriterier.

Med disse principper gives DSB en vis beskyttelse, men der åbnes samtidig for, at DSB gradvis kan for-

trænges, hvis virksomhedens effektivitet er utilstrækkelig. De nye rammer indebærer samtidig, at DSBs nuværende monopol ikke erstattes af en række nye monopoler.

Trafikministeren bemyndiges til at fastsætte afgifter for benyttelse af statens jernbaneinfrastruktur, såkaldte baneafgifter. Baneafgifter er jernbanevirksomhedernes betaling for at anvende jernbanenettet, idet dog en række særydelser, herunder kørestrømsforsyning, forudsættes afregnet separat med infrastrukturforvalteren.

Hidtil er den økonomiske støtte til jernbanevirksomhed givet dels direkte som underskudsdekning til jernbanevirksomhederne, dels indirekte ved, at staten har finansieret infrastrukturen, som har været stillet gratis til rådighed. Ved introduktionen af baneafgifterne pålægges jernbanevirksomhederne en vis medfinansiering af infrastrukturen. Det beløb staten herved sparer, overflyttes som direkte tilskud til jernbanevirksomhederne. På den måde flyttes vægten i de samlede tilskud gradvist over mod de direkte tilskud til jernbanevirksomhederne. Derved tilskyndes jernbanevirksomhederne til en mere effektiv udnyttelse af jernbanenettet, og det tilskud, der ydes til sektoren, kan i højere grad udmåles efter den tjenesteydelse, der leveres, f.eks. efter antallet af afgang og befordrede passagerer eller antallet af transporterede tons gods.

Afgifterne vil indtil videre blive fastsat med udgangspunkt i de marginale omkostninger, som følger af togenes anvendelse af infrastrukturen. På de specielt belastede dele af banenettet vil blive opkrævet særligt høje afgifter med henblik på at tilskynde til en mere effektiv udnyttelse af nettet. Endelig fastlægges afgiften for passage af den faste forbindelse over Storebælt for passagertog med udgangspunkt i operatørernes betalingsevne for at skabe harmoni til de betalingsprincipper, der anvendes over for den konkurrerende trafik med busser over vejforbindelsen.

Det samlede system af baneafgifter vil blive indført gradvist under den restriktion, at det samlede provenu fra afgifterne ikke må overstige udgifterne til drift, vedligeholdelse og anlæg af jernbaneinfrastrukturen. Provenuet af afgifterne skønnes med de foreslåede satser at ville andrage ca. 1 mia. kr. i år 2001, hvoraf ca. 3/4 vil medgå til betaling for jernbanens benyttelse af de faste forbindelser m.v. Det resterende beløb tilfalder infrastrukturforvalteren på statens net - Banestyrelsen - men beløbet, der varer til ca. 10 pct. af Banestyrelsens drifts- og anlægsudgifter, modregnes i Styrelsens statstilskud og tilbageføres i stedet til jernbanevirksomhederne, dels som godstilskud, dels som