

teknisk og sikkerhedsmæssig harmonisering forstærkes. Regeringen vil i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget i Folketinget rejse denne problemstilling over for EU-Kommissionen.

Ved lovforslagets fremsættelse i Folketinget vil det blive fremsendt til Europa-Kommissionen i overensstemmelse med Rådets beslutning af 21. marts 1962, om indførelse af en fremgangsmåde til forudgående undersøgelse og forhandling om visse administrativt eller ved lov fastsatte bestemmelser, som medlemsstaterne påtænker at udstede på transportområdet, som ændret ved Rådets beslutning af 22. november 1973 (73/402). Forelæggelsen for EU-Kommissionen har ikke opsættende virkning for Folketingets behandling af lovforslaget.

Forslaget om miljø- og regionaltilskud til godstransport på bane vil skulle notificeres til EU-Kommissionen efter statsstøttebestemmelserne.

#### 5. Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Med lovforslaget fastlægges rammerne for en åbning af jernbanenettet. Det er forventningen, at den skærpede konkurrence samlet set vil resultere i produktivitetstigninger 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 jernbanerhvervet 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 kontrakter 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 langt sigt vil kunne resultere i samlede samfundsøkonomiske gevinster via effektivisering og produktivitetstigninger i jernbanerhvervet, 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 jernbanenettet (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 Trafikud-