

strukturforvalterens udgifter til anlæg, drift og vedligehold af jernbaneinfrastrukturen. Infrastrukturforvalteren opkræver særskilt betaling for kørestrømsforsyning.

Baneafgiftssystemet udformes således, at forskelsbehandling mellem jernbanevirksomheder og mellem jernbanetraffic af samme art udført på samme måde undgås.

Med Trafikministeriets bekendtgørelse nr. 535 af 26. juni 1997 indførtes en betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Storebælt. Denne betaling er den eneste baneafgift, som opkræves i 1997. Også i

1998 forslås baneafgiften begrænset til betaling for benyttelse af Storebæltsforbindelsen. I perioden 1999 - 2000 forudsættes baneafgiftssystemet gradvist udbygget.

Det forudsættes, at den præcise udformning af afgiftssystemets struktur og niveau for 1998 og årene fremover fastsættes i bekendtgørelse. Fuldt gennemført vil der efter de nu foreliggende planer på hele jernbaneinfrastrukturen skulle betales netadgangsafgift og togkm-afgift. På strækningen Øresund-Padborg (»hovednettet«) betales endvidere broafgift og kapacitetsafgift, jf. nedenstående oversigt.

#### Oversigt over plan for broafgifter og øvrige baneafgifter, 1997-2001 (1997-priser).

	1997 <sup>1)</sup>	1998	1999	2000	2001
<b>Broafgifter</b>					
- broafgift, Storebælt, 1997-1998 <sup>2)</sup>	84 mill.kr. <sup>2)</sup>	129 mill.kr. <sup>2)</sup>			
- broafgift, Storebælt, passager, kr./pass.			30	30	30
- broafgift, Storebælt, gods, kr./tog	-	-	5500	5500	5500
- broafgift, Øresund, dansk del kr./tog	-	-	-	1800	1800
<b>Øvrige afgifter</b>					
<i>Hovednet (Øresund-Padborg)</i>					
- adgangsafgift, kr. p.a./strækningsskm.	-	-	3000	3000	3000
- km-afgift, kr./togkm.	-	-	20	20	20
- kapacitetsafgift, i alt <sup>3)</sup>	-	-	49 mill.kr.	65 mill.kr.	65 mill.kr.
<i>Øvrige net</i>					
- adgangsafgift, kr. p.a./strækningsskm.	-	-	1500	1500	1500
- km-afgift, kr./togkm.	-	-	3	3	3

1) Andet halvår, allerede gennemført.

2) Broafgiften for passage af Storebælt opkræves i 1997 og 1998 som et samlet beløb af DSB. Hvis flere jernbanevirksomheder end DSB benytter Storebæltsforbindelsen, fordeles afgiften proportionalt med jernbanevirksomhedernes andel af det samlede antal togpassager.

3) Kapacitetsafgiften udmåles på baggrund af den kapacitet, de enkelte tog beslaglægger i dagtimerne. I 1999 og 2000 indrømmes godstog i transit et nedslag på 2000 kr. pr. tog under hensyn til den mindre betalingsevne i perioden frem til åbning af Øresundsforbindelsen.

Netadgangsafgiften er proportional med længden af den strækning, som jernbanevirksomheden ønsker adgang til at kunne benytte. Afgiften, der er årlig, differentieres mellem hovednet og det øvrige net.

Herudover påtænkes indført en kilometerafgift. For både passager- og godstog opkræves et beløb for det antal kilometer, toget tilbagelægger ifølge køreplanen. Afgiften er på hovednettet Kastrup - Padborg fastsat, så den principielt sikrer dækning af de gennemsnitlige variable omkostninger (dvs. alle omkostninger ekskl. afskrivning og forrentning) ved benyttelse af infrastrukturen på hovedstrækningen. Afgiftsniveauet for det øvrige net skønnes at dække den gennemsnitlige marginale omkostning ved at køre et eks-

tra tog på de pågældende dele af nettet. For hovednettet påtænkes endvidere indført en kapacitetsafgift i dagtimerne på den særligt belastede strækning mellem Øresund og Snoghøj, dels en broafgift ved passage af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Kapacitetsafgiften indeholder et direkte incitament til mere effektiv udnyttelse af den knappe infrastruktur, idet kapacitetsafgiften beregnes på baggrund af den kapacitet, som det enkelte tog beslaglægger.

Broafgiften for passagertogs passage af Storebæltsforbindelsen er udformet med udgangspunkt i et betalingsevneprincip for at skabe parallelitet til de principper, der er anvendt ved udformning af takststrukturen for forbindelsens vejdel (bustaksterne). For