

godstog er forudsat en afgift pr. togpassage. For Øresundsforbindelsens danske del af kyst-til-kyst anlæget vil spørgsmålet om forvaltningen af infrastrukturen og om fastsættelsen af baneafgifter forudgående skulle forhandles med den svenske part. Det forudsættes, jf. oversigten, at der fastsættes en afgift pr. togpassage, men passagertogsafgiften kan - afhængigt af beslutningen om Øresundsforbindelsens takststruktur for biler og busser - eventuelt omlægges til en passagerafgift.

Baneafgifter vedrører alene jernbanevirksomhedernes betaling til infrastrukturforvalteren. Baneafgifterne vil ikke nødvendigvis være sammenfaldende med infrastrukturforvalterens betaling til broforbindelsen.

Med de anførte satser for baneafgifter skønnes afgiftssystemet at medføre en samlet betaling til Banestyrelsen på 84 mill. kr. i 1997, voksende til knap 1 mia. kr. i 2001. For benyttelse af de faste forbindelser skønnes Banestyrelsen at skulle betale ca. 765 mill. kr. i år 2001 til broelskaberne og Øresundsforbindelsens landanlæg. Der resterer således ca. 235 mill. kr. til delvis dækning af anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesudgifter på statens egen infrastruktur, samt til godstilskud.

Det samlede provenu af baneafgifterne i år 2001 kan på baggrund af en skematisk beregning løseligt anslås til ca. 20-25 pct. af de samlede omkostninger (drift, vedligehold, forrentning og afskrivninger) ved infrastrukturen, inkl. de faste forbindelsers banedel. Beløbet på ca. 235 mill. kr., der refterer, når der er afregnet med broelskaberne, svarer skønsmæssigt til ca. 10 pct. af de samlede omkostninger ved statens jernbaneinfrastruktur.

Det nettobidrag, som Banestyrelsen oppebærer af baneafgiften (forudsætningsvis 235 mill. kr. i 2001), forudsættes modregnet i Banestyrelsens drifts- og anlægstilskud. Statens besparelse herved forudsættes anvendt til dækning af udgiften til miljø- og regionaltilskud, jf. nedenfor, samt til indkøb af offentlig servicepassagertrafik. 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 statsstøtteregele. De nærmere regler for tilskuddet fastsættes i bekendtgørelse, der udstedes efter forhandling med EU-kommissionen.

Til stk. 2

Bestemmelsen sigter på situationer, hvor jernbane-