

overfor transporter med et lejlighedsvist behov, herunder for små danske operatører, som benytter en stor del af banenettet.

Ved en efterfølgende bekendtgørelse nr. 194 af 26. marts 1999 er baneafgiftssatserne for godstog yderligere blevet reduceret.

Spm. nr. S 2597

Til trafikministeren (9/7 99) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren begrunde, hvorledes bekendtgørelsen om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane, når det gælder muligheden for drift af privatbaner, lever op til Rådets direktiv 95/19/EF af 19. juni 1995, hvoraf det bl.a. fremgår, at det er »... nødvendigt at fastlægge ikkediskriminerende bestemmelser for opkrævning af infrastrukturafgifter på samme marked?«

Svar (20/7 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Bekendtgørelsen om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane lever fuldt ud op til forudsætningen om ikke at diskriminere mellem jernbaneoperatører på samme marked. På statens banenettet opkræves afgifter og ydes miljøtilskud på samme vilkår for alle operatører, hvad enten det drejer sig om DSB, private danske eller udenlandske jernbanevirksomheder.

Spm. nr. S 2598

Til trafikministeren (9/7 99) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren begrunde, hvorfor den faste afgift for jernbanetransport (adgangsafgiften) beregnes pr. km pr. år og ikke som en afgift pr. produktionsenhed (lokomotiv), hvorved der ellers ville være opnået reelle lige afgiftsvilkår (jf. bekendtgørelse om baneafgifter og miljøtilskud til godstransport på jernbane)?«

Svar (20/7 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Adgangsafgift opkræves kun i meget beskedent omfang, nemlig på banestrækninger, hvor der kun kører godstog. Afgiften udgør 1576 kr. årligt pr. km bane, som jernbanevirksomheden ønsker adgang til at benytte. Adgangsafgiften opkræves på lige vilkår af alle operatører, som ønsker at benytte en godsbanestrækning.

De fleste godsbaner benyttes meget lidt eller slet ikke. Da det ofte vil være forholdsvis bekvemt at bringe dem tilbage i en vedligeholdelsesstilstand, som gør trafik mulig, og holde dem der, er det hensigtsmæssigt at vide, om der er jernbanevirksomheder, der på en økonomisk forpligtende måde ønsker at benytte banen, før staten påtager sig de nødvendige udgifter. De udløses, hvis blot et tog skal køre på den pågældende strækning, og det er i den sammenhæng underordnet, hvor hyppigt det sker eller hvor mange lokomotiver operatøren måtte anvende.

Spm. nr. S 2599

Til trafikministeren (9/7 99) af:

Hans Christian Schmidt (V):

»Vil ministeren redegøre for, hvorledes indførelsen af infrastrukturafgifter pr. 1. januar 1999 har belastet driften af de private jernbaner?«

Svar (20/7 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Private udøvere har i 1999 kun benyttet banenettet til godstransport, da banenettet først fra 1. januar 2000 åbnes for kommerciel persontransport. Afgiftsbelastningen har derfor først fundet sted fra 1. april 1999, hvor afgifter for godstog blev indført.

Jeg kan generelt anføre, at afgifterne ikke belaster jernbanevirksomhederne fuldt ud, og måske endda slet ikke, fordi der samtidig blev indført et miljøtilskud til godstransport på bane, som betyder at der i en række tilfælde kan udbetales mere i tilskud end der opkræves i afgift.