



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 27. april 2012
J. nr. 2011-498

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 10. april 2012 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L136 - Forslag til ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 1 :

Ministeren bedes gøre rede for de forventede samlede indtægter i forbindelse med indførelsen af nye gebyrer og afgifter, jf. L 136.

Svar:

Indledningsvis vil jeg bemærke, at der p.t. ikke er bevilling på finansloven til finansiering af Trafikstyrelsens jernbanesikkerhedsarbejde og Jernbanenævnets opgaver, idet den tidligere regering alene havde afsat en midlertidig bevilling, der dækkede perioden 2008 til og med 2011.

Såfremt lovforslagets model med brugerfinansiering ikke vedtages, vil jernbanesikkerhedsarbejdet næppe kunne videreføres på det hidtidige niveau, og midlerne vil skulle findes ved ekstraordinære besparelser på Transportministeriets øvrige driftsbudgetter ud over de besparelser, der følger af de almindelige produktivitetsbesparelser, "genopretningspakken" og "effektiv administration". Det vil ikke være muligt at finde besparelsen andetsteds i Trafikstyrelsen, da der her allerede er gennemført meget betydelige besparelser og medarbejderreduktioner som led i initiativet om "effektiv administration", der indgik i aftalen om finansloven for 2012.

Trafikstyrelsen forventer på jernbanesikkerhedsområdet en samlet indtægt fra gebyrer og afgifter på ca. 23 mio. kr. årligt, hvoraf 2-3 mio. kr. kommer fra nuværende gebyrer på området.

Af de 23 mio. kr. forventes ca. 15 mio. kr. at komme fra gebyrer og ca. 8 mio. kr. fra afgifter. Indtægternes samlede størrelse er behæftet med nogen usikkerhed, da det vil afhænge af jernbanebranchens aktivitetsniveau, bl.a. af antal kørte tog-km samt antallet af nye køretøjer og jernbaneinfrastrukturprojekter mv., der skal godkendes.



Jeg skal bemærke, at lande, som Danmark plejer at sammenligne sig med (Sverige, Finland og Tyskland), opkræver gebyr og/eller afgifter for de samme typer ydelser, som Trafikstyrelsen opkræver eller agter at opkræve gebyrer og afgifter for. Der er bl.a. tale om gebyr for udstedelse af ibrugtagningstilladelser, typegodkendelse, sikkerhedscertifikater og andre godkendelser.

Det vil derfor være problematisk, hvis godkendelser (f.eks. typegodkendelser) i det væsentlige er gratis i Danmark, idet udenlandske jernbanevirksomheder vil kunne spare penge ved at bruge den danske sikkerhedsmyndighed til at opnå godkendelser, som er gebyrbelagte i deres hjemland. Konsekvensen kan blive, at danske skattemidler bruges til at understøtte jernbanevirksomheder i udlandet.

For så vidt angår Jernbanenævnet forventes de samlede indtægter at udgøre ca. 4 mio. kr.

Samlet set er det min vurdering, at den foreslåede gebyr- og afgiftsordning vil kunne sikre et velfungerende jernbanetilsyn og et effektivt Jernbanenævn, hvilket vil være til gavn for hele jernbanesektoren. Finansieringsmodellen vil således også være robust i forhold til fremtidige ændringer i aktivitetsniveauet på jernbanen.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen