



NOTAT

23. april 2024

2024-916

Svar på spørgsmål fra den tekniske gennemgang af kombineret transport-forslaget 18. april 2024

Der blev ved den tekniske gennemgang af Europa-Kommissionens forslag til ændring af kombineret transport-direktivet 18. april 2024 stillet en række spørgsmål, som det blev aftalt, at Transportministeriet ville besvare skriftligt.

Spørgsmålene er gengivet nedenfor sammen med ministeriets svar.

1. Er der tilstrækkelig kapacitet på jernbanen?

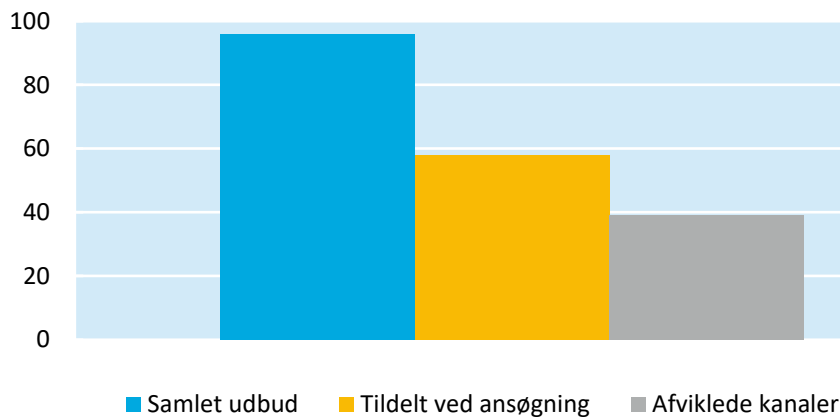
Transportministeriet gennemførte i 2021 en analyse af jernbanegods. I den forbindelse blev blandt andet kapaciteten på banen mellem den tyske grænse (Padborg) og den svenske grænse (Peberholm) kortlagt. Langt størstedelen af banegods benytter denne transitkorridor.

Det fremgår af analysen, at der i grundkøreplanen for køreplansåret 2020 blev udbudt 96 daglige kanaler til godstog, det vil sige 48 kanaler i hver retning, mellem Padborg og Peberholm. Det inkluderer alle typer godstog.

I 2020 blev der i gennemsnit tildelt 58 daglige kanaler, mens der i gennemsnit blev afviklet 39 godstog på disse kanaler, *jf. figur 1*. Det svarer til, at den gennemsnitlige udnyttelsesgrad af det samlede udbud på 96 kanaler var 41 pct.



Figur 1 | Tildeling af kanaler Padborg-Peberholm, grundkøreplanen 2020



Kilde: Banedanmark.

Med den nuværende infrastruktur er det således muligt at øge mængden af daglige godstog betydeligt på grund af den lave udnyttelsesgrad. Det er dog begrænset, hvor meget det er muligt at øge antallet af køreplanslagte kanaler ud over de 96 uden at påvirke passagertrafikken. Det skyldes, at infrastrukturen i dag er begrænset af følgende flaskehalse:

- Den enkeltsporede jernbane mellem Tinglev og Padborg
- Jernbanen over Vestfyn
- Storebæltsforbindelsen
- Ringsted Station
- Jernbanen mellem Københavns Hovedbanegård og Københavns Lufthavn Kastrup
- Øresundsbroen

Med Femern Bælt-forbindelsens åbning vil de tre flaskehalse i Jylland og på Fyn – det vil sige Tinglev-Padborg, jernbanen over Vestfyn og Storebæltsforbindelsen – forsvinde, fordi størstedelen af transitgodset, som i dag kører via Padborg-Peberholm, forventes afviklet via Rødby-Peberholm. Hertil kan lægges, at der anlægges en ny, dobbeltsporet højhastighedsjernbane over Vestfyn, og at der etableres dobbeltspor mellem Tinglev og Padborg. Der vil derfor fra Sjælland til Jylland og eventuelt videre mod Tyskland blive mulighed for at køre markant mere gods på jernbanen efter 2029.



To af de tre flaskehalse på Sjælland og Amager – Ringsted Station og jernbanen mellem Københavns Hovenbanegård og Københavns Lufthavn Kastrup – vil også blive udbygget som en del af *Aftale om Infrastrukturplan 2035*. Den sidste potentielle flaskehals, Øresundsbroen, er vanskelig at gøre noget ved uden at påvirke passagertrafikken. Mellem Kalvebod i København og Lernacken i Sverige er der plads til to godskanaler i timen på de tidspunkter, hvor der er mest passagertrafik. Hvis det f.eks. skal være muligt at køre tre godstog i timen i hver retning over Øresund, vil det være nødvendigt at fjerne en passagertogskanal. Da den reserverede kapacitet til godstog over Øresundsbroen langt fra udnyttes fuldt ud i dag, er det dog stadig muligt at øge antallet af godstog over Øresund betydeligt.

2. Giver forslaget anledning til en revision af havneatlasset?

Forslaget har ikke nogen umiddelbar betydning for indholdet i det foreliggende havneatlas, og giver derfor heller ikke anledning til ændringer.

Trafikstyrelsen, der har udarbejdet havneatlasset, følger løbende udviklingen på havneområdet, og vil tilstræbe, at fremtidige versioner af havneatlasset afspejler relevante udviklingstendenser, herunder udviklingen indenfor kombineret transport på havnene.

3. Hvilken udledningsreduktion ventes forslaget at give på EU-plan?

Europa-Kommissionen har ikke oplyst den forventede udledningsreduktion opgjort i eksempelvis ton CO₂e.

I *Impact Assessment* til forslaget (SWD(2023) 351 final) har Kommissionen på side 43 angivet den forventede reduktion i transportsektorens energiforbrug på tværs af EU til ca. 10,5 mio. ton olieækvivalenter.

Kommissionen har derudover estimeret reduktionen af eksterne omkostninger på tværs af EU på side 48 og 77 i ovennævnte *Impact Assessment*.



4. Kan ændringsforslaget vedr. flodinformations-tjenester medføre, at Danmark bliver pålagt at implementere indre vandvejs-regulering?

Erhvervsministeriet har oplyst, at for så vidt angår direktivet om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på indre vandveje, lægges der i forhandlingerne ikke op til, at hverken direktivet eller efterfølgende delegerede retsakter vil forpligte Danmark til at etablere regulering af transport via indre vandveje.

5. Hvad vil det medføre af erhvervsøkonomiske gevinster, hvis Danmark blev omfattet af reglerne for indre vandveje samt hvor mange havne, der i så fald ville kunne klassificeres som indlandshavne.

Erhvervsministeriet har oplyst, at en havn ikke kan opnå status af at være en indlandshavn i EU-retlig forstand, hvis medlemsstaten ikke har indre vandveje.

Der henvises desuden til endeligt svar til Europaudvalget på KOM (2021) 0812, spørgsmål 5 (vedlagt i kopi), hvori forholdet beskrives nærmere.

6. Hvordan har ministeriet beregnet skyggeprisen på 40.000 kr. per ton CO₂e?

Europa-Kommissionen har i sin *Impact Assessment* estimeret de samlede danske omkostninger til en støtteordning til ca. 123 mio. kr. i 2030, faldende til ca. 63 mio. kr. i 2050.

Sammenholdt med Europa-Kommissionens estimat skønner Transportministeriet et finansieringsbehov til støtteforanstaltninger på 110-123 mio. kr. i 2030. Heraf udgøres 105 mio. kr. støtte til godstransport, der allerede benytter bane, mens de resterende vil gå til ny kombineret transport.

Ved opgørelse af samfundsøkonomiske effekter arbejdes normalt med en national afgrænsning. Dermed vil støtte til udenlandske operatører blive opgjort som et samfundsøkonomisk tab. Idet det lægges til grund, at 80 pct. af transitkørslerne gennem Danmark udføres af udenlandske operatører, ventes 71-72 mio. kr. årligt i direkte statsfinansielle udgifter at gå til udenlandske operatører. I opgørelsen af nettoeffekten på de finansielle udgifter kommer der til tabt afgiftsprovener på 15-20 mio. kr. årligt og ikke-specificerede udgifter til politiets kontrol.



Transportministeriet skønner, at de eksterne omkostninger udgør 20-27 mio. kr. ved overflytning af 86-117 mio. ton-km årligt fra vej til bane, hvoraf klimagevinsten udgør 2-3 mio. kr. Tilsammen medfører effekterne et samfundsøkonomisk tab på 67-73 mio. kr. om året og en skyggepris på mindst 40.000 kr. pr. ton CO₂e.

7. Hvilke synergieffekter vil der være ved at indføre samme støtteordning, som Tyskland måtte indføre som følge af forslaget?

Transportministeriet ikke er bekendt med, hvilke overvejelser man fra tysk hold gør sig om en tiltag til at indfri forslagets målsætninger om 10 pct. lavere dør-til-dør-omkostninger for tilrettelæggere af kombinerede transporter, øget opgradering eller udbredelse af teknologier til at effektivisere intermodal transport og, hvor relevant, etablering af forbindelser mellem hidtil uforbundne terminaler.

Synergieffekterne for det danske erhvervsliv og den danske stat vil afhænge af den konkrete model.