

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 17 . januar 2005
J.nr. : 004-000054

Trafikudvalget har i brev af 15. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 126-129 (Alm. del - bilag), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 126:

"I forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål L bedes ministeren oplyse, hvilke konsekvenser den tyske lastbilafgift, MAUT'en, ventes at få for godstrafikken på jernbane."

Svar:

Trafikministeriet udgav i maj 2003 en rapport om konsekvenserne for Danmark af indførelse af tysk kilometerafgift for tunge køretøjer. Rapporten giver en gennemgang af det tyske beslutningsgrundlag, som ligger til grund for indførelsen af MAUT'en. Desuden giver rapporten på basis af det eksisterende datagrundlag et skøn over konsekvenser for det danske godstransporterhverv, udvalgte brancher og samfundsøkonomien samt konsekvenserne for godsstrømmene til og fra Danmark.

En af slutningerne, der drages i rapporten er, at der findes en mængde varegrupper, hvor der er potentiale for overflytninger af gods fra lastbil til jernbane. Den tyske vejafgift indebærer alt andet lige en vis omkostningsforøgelse for de danske transportører, som vil se deres konkurrenceevne svækket. Omkostningsforøgelsen vil i et vist omfang kunne imødegås ved en omlægning af godstransporten fra vej til bane.

Der er i rapporten gennemført en beregning af, hvorledes den tyske kilometerafgift forventes at påvirke transportmiddelvalget og rutevalget for lastbiltrafikken. Resultatet indikerer at, som følge af indførelsen af MAUT'en vil jernbanetransport i tonkm. øges betydeligt, nemlig med 12 pct. i Danmark og 6 pct. i Tyskland.

Spørgsmål 127:

”I forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål L, hvor ministeren bl.a. fortalte, at den internt danske jernbane-godstrafik udgør 15 pct. af Railions samlede godstrafik i Danmark, bedes ministeren udarbejde en opgørelse, der viser, hvor disse 15 pct. indenlandsk godstrafik kører - herunder hvor meget gods, der køres på de forskellige strækninger.”

Svar:

./. I bilag 1 er vist den nationale jernbanetransport af gods i 2003 fordelt på amter. National jernbanetransport af gods omfatter transporter, hvor både af- og pålæsning af gods foregår i Danmark.

Bilaget viser f.eks., at der i 2003 blev kørt 156 mio. tonkm. banegods til hovedstadsregionen, heraf 75 mio. tonkm. fra Århus Amt. Yderligere viser bilaget, at der mellem hovedstadsregionen og Nordjyllands Amt i alt blev transporteret 31 mio. tonkm. gods (begge veje, dvs. 19 mio. ton km. fra Nordjyllands Amt til hovedstadsregionen og 12 mio. tonkm. fra hovedstadsregionen til Nordjyllands Amt).

Statistikken er registreret af Danmarks Statistik. Opgørelserne baserer sig bl.a. på indberetninger fra Banedanmark, Railion Danmark, privatbanerne m.fl. Det skal bemærkes, at der i forbindelse med gods til og fra privatbanerne kan være tale om en lille overvurdering af godsmængden pga. opgørelsesmetoden.

Spørgsmål 128:

”Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål L undersøge, hvilken virkning det ville have på vognmændene (DTL) henholdsvis Mols-Linien, hvis man sænkede taksterne for godstrafik på jernbane over Storebælt uden samtidig at sænke taksterne for godstransport på lastbiler?”

Svar:

Hvordan Railion Danmark ville reagere i den beskrevne situation, kan jeg af gode grunde ikke vide, idet Railion Danmark er en privat virksomhed, der opererer på et stærkt konkurrencepræget marked. Reaktionen vil teoretisk set afhænge af priselasticiteten på de godsmarkeder, som Railion opererer på. Hvis priselasticiteten er høj, burde det føre til reducerede priser og omvendt.

Hertil kommer, at Railion Danmark har underskud på den samlede drift, og det er derfor nærliggende at antage, at en besparelse på omkostninger til betaling af afgifter for passage af Storebælt i et vist omfang vil blive udnyttet til en konsolidering i selskabet.

Antages det omvendt, at den fulde besparelse for jernbanegodsoperatørerne omsættes til lavere priser for kunderne, kan det for de indenlandske transportere skønsomt anslås, at prisreduktionen vil udgøre i størrelsesordenen en fjerdedel af reduktionen af afgifterne. Det er ikke muligt uden et meget detaljeret kendskab til markedsforholdene og logistikkæderne nærmere at vurdere om og i givet fald hvor meget godstransport, der vil blive overflyttet fra lastbil- og færgetransport, såfremt priserne for godstransport med jernbane sænkes.

Spørgsmål 129:

”Vil ministeren i forlængelse af besvarelsen af samrådsspørgsmål L oplyse, hvad Danmarks Statistiks opgørelser over udviklingen i godstrafikken på jernbane i Danmark viser for perioden 1994-2003?”

Svar:

I nedenstående tabel er vist godstransportarbejdet på jernbane i perioden 1994-2003, som er registreret af Danmarks Statistik og med de forudsætninger, der ligger til grund for opgørelsen. Godstransportarbejdet opgøres i tonkilometer og må anses for det mest anvendelige mål for vurdering af godsudviklingen for jernbanegods over tid.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Godstransportarbejdet i mia. tonkm.	2,0	2,0	1,8	2,0	2,1	2,0	2,1	2,0	1,9	2,0

Kilde: Danmarks statistik

Som det fremgår af tabellen, har transportarbejdet været relativt stabilt gennem 10-året.

Jeg henviser i øvrigt til Trafikredegørelse 2004, side 33.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen