



Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato : 8 . december 2005
J.nr. : 004-000329

Trafikudvalget har i brev af 18. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 132 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål 132:

"Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel "Politikerne afgør bane-godsets skæbne" fra Dansk Transport og Logistik's månedsblad "Transport og Logistik" fra den 11. november 2005"

Svar:

Jernbanegodstransporten i Danmark har gennem de seneste 5-10 år gennemgået en markant udvikling, som startede fra et meget dårligt udgangspunkt. DSB's godstransport havde således op til slutningen af 1990'erne udviklet sig til en kolossal underskudsforretning. I DSB's åbningsbalance ved etableringen af DSB som en selvstændig offentlig virksomhed i 1999 var der således hensat 1 mia. kr. til dækning af underskud i DSB Gods.

De daværende aftalepartier på jernbaneområdet – V, K, CD, S og R – var i supplementsaftalen vedr. DSB fra oktober 1996 enige om at foretage de nødvendige strukturtilpasninger for at gøre DSB Gods økonomisk selvberende. Der skulle udarbejdes en strategi for DSB Gods, der især sigtede på transport af gods i store mængder over længere afstande på lige og ikke-diskriminerende vilkår.

I november 1997 aftalte de samme partier, at der fra 1. januar 1999 skulle ske en åbning af markedet for jernbanegodstrafik, så alle godkendte jernbanevirksomheder fik adgang til at drive trafik.

I foråret 1998 fremlagde DSB's bestyrelse en strategiplan for DSB Gods, som blev tiltrådt af den daværende SR-regering, CD, V, K og KRF. SF tilsluttede sig efterfølgende.

Strategiplanen forudsatte, at DSB Gods skulle omstilles til at kunne fungere på almindelige markedsvilkår i konkurrence med andre godsvirksomheder i og uden for jernbanen inden for en 4-årig periode, således at der ved

udgangen af 2002 var opnået økonomisk balance i virksomheden opgjort efter årsregnskabets principper.

I efteråret 1999 foretog DSB en revurdering af de forudsætninger, som var lagt til grund for strategiplanen. Der var forskellige forventninger til udviklingen i henholdsvis Vognladning og Stykgods.

Revurderingen viste, at det var tvivlsomt, om DSB Stykgods overhovedet i overskuelig fremtid kunne bringes til at give overskud i den foreliggende konkurrencesituation. På den baggrund anså DSB det for umuligt at få DSB Stykgods med i de internationale samarbejdskonstruktioner, som drøftedes for Vognladning.

Parallelt med afhændelsen af DSB stykgods blev forhandlingerne om en international alliance eller fusion med en anden jernbanegodsvirksomhed videreført. Disse forhandlinger førte frem til en aftale om salg af den resterende del af DSB Gods til Railion. Hovedelementerne i denne salgsaftale blev forelagt V, K, S, R, CD og KRF. Aftalen blev fastlagt ved forhandlinger mellem DSB og det tyske Railion GmbH, hvor DSB's forhandlingssituation givet de tidligere økonomiske resultater i DSB Gods ikke nødvendigvis var gunstig. Aftalen indeholdt en række delelementer med forskellig værdi for parterne. Hovedelementerne i aftalen var:

- Overførsel af en række aktiver, bl.a. lokomotiver og vogne svarende til Railions behov,
- En 5-årig afdækning af den økonomiske risiko ved ændringer i baneafgifterne,
- Overtagelse af overenskomst- og kontraktansatte medarbejdere fra DSB Gods,
- Udlån af tjenestemænd fra DSB, herunder udlån af lokomotivførere,

Aftalen gav således Railion en række forpligtelser, men aftalen gav også Railion forudsætningerne i form af rullende materiel og personale m.v. for at kunne etablere sig i Danmark.

Ved aftalen er det i høj grad Railion selv, der har medvirket til at fastlægge rammebetingelserne for virksomhedens aktiviteter i Danmark, og det er efter min vurdering ikke en politisk opgave at gå ind og ændre enkelte dele af den samlede aftale, der er indgået mellem parterne som led i et omstillingsforløb, der blev bakket op af et bredt flertal i Folketinget.

Med omstillingen af jernbanegodstransporten er den politiske opgave alene at tilpasse rammevilkårene for at drive godstrafik på jernbane. Det er min

opfattelse, at jernbanegodserhvervet løbende har fået forbedret rammevilkårene på en lang række områder.

Jeg vil i den forbindelse fremhæve, at jernbanegodserhvervet pr.1. juli 2005 har fået forbedret rammevilkårene gennem en nedsættelse af Jernbanegodstaksterne på Storebælt med 20 procent for godstog, mens godstaksterne på vejsiden blev reduceret 5 procent. Dermed synes jernbanegodserhvervets konkurrenceevne i forhold til det øvrige erhverv at være blevet styrket markant.

Desuden arbejdes der løbende med at imødekomme jernbanegodsets ønsker til infrastrukturen. I 2004 blev der afsat knapt 60 mio. kr. til renovering af rangerbanegården i Fredericia, og i Regeringens investeringsplan for trafikområdet er der afsat 45 mio. kr. til nye overhalingsspor for godstog.

Parallelt hermed foregår der i EU-regi for tiden et omfattende arbejde med at gøre det lettere for jernbanevirksomhederne – herunder godsoperatørerne – at køre på tværs af landegrænser. Således arbejdes der i øjeblikket på at indføre dels et på Fællesskabsplan harmoniseret kørekort for lokomotivførere og dels fælles krav til infrastruktur og rullende materiel.

Endeligt kan jeg oplyse, at DSB på nuværende tidspunkt forhandler med Railion om en eventuel nedsættelse af huslejen for kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup, og det er min opfattelse, at DSB har været villig til at imødekomme Railions ønsker et langt stykke ad vejen.

Én rammebetingelse kan vi dog ikke ændre. Det er den danske geografi samt den danske erhvervsstruktur, som ikke omfatter megen tung industri. Det giver et dårligt udgangspunkt for indenlandsk godstransport på jernbane, som har sin styrke ved store mængder gods over lange afstande.

Den fremtidige omsætning og indtjening i jernbanegodssektoren skal derfor hentes ved transittrafik og trafik i forbindelse med im- og eksport. De tider er forbi, hvor jernbanen er en rationel løsning, når der skal køres gods mellem Odense og Århus. Det er derfor min opfattelse, at de senere års liberalisering og internationalisering af jernbanegodstransporten, som et bredt flertal i Folketinget har stået bag, er en udvikling i den rigtige retning, så banegodset kan finde sin naturlige rolle i fremtidens internationale godstransport.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen