



Frederiksholms Kanal 27 • 1220 København K • Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 8 . december 2005  
J.nr. : 004-000337

Trafikudvalget har i brev af 23. november 2005 stillet mig følgende spørgsmål 140 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./ Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 140:**

"Ministeren bedes kommentere vedlagte artikel fra Jyllands-Posten 23. november 2005, "Godstransport: Minister: Railion klynker"; herunder udtalelserne fra vicedirektør i DTL Morten Lindbo om konsekvenserne af Railions indskrænkning af godstrafikken i Danmark."

**Svar:**

Rammevilkårene for Railion tager udgangspunkt i indgåelsen af en samlet, frivillig aftale mellem DSB og Railions tyske ejere, jf. min besvarelse af Trafikudvalgets spørgsmål 132.

Jeg har noteret mig, at der er delelementer af denne aftale, Railion nu ønsker ændret. Jeg er derfor tilfreds med, at der p.t. pågår drøftelser om tilpasning af elementet vedr. kombiterminaler i aftalen mellem DSB og Railion.

Udgangspunktet for disse drøftelser må være, at godstransport på jernbane fortsat skal drives kommercielt, hvis den skal have en berettigelse.

Railion er i dag en privat virksomhed, og ønsker som alle andre private virksomheder at forbedre deres rammebetingelser. Jeg forstår derfor godt Railions udmeldinger, men jeg mener at vi allerede har strakt os meget langt for at imødekomme Railions ønsker.

Man skal samtidigt huske på, at statens jernbanenet er åbent for alle godkendte jernbanevirksomheder, der ønsker at køre med gods. Andre vil derfor kunne byde ind på transporterne, i det omfang de vurderer, at der er økonomisk grundlag for en videreførsel, og jeg har via pressen noteret mig, at andre jernbanegodsvirksomheder har vist interesse for at tage over, hvor Railion eventuelt slipper. Det er derfor ikke givet, at al godset forsvinder fra jernbanen, såfremt Railion ikke længere ønsker at køre national kørsel.

Hvis det økonomiske grundlag ikke er til stede, synes jeg det er det mest rimelige overfor forbrugere, virksomheder og skatteydere, at transporten sker, hvor det er mest effektivt. Under alle omstændigheder er det min vurdering, at et eventuelt skift fra jernbanegodstransport til vejgodstransport kun vil have en mindre effekt, idet godstransportarbejdet på bane udgør under 5 procent af det samlede nationale godstransportarbejde i Danmark.

Jeg er samtidig noget uforstående i forhold til de udmeldinger, som fremgår af artiklen fra Ingeniøren den 22. november 2005, hvor det blandt andet fremgår, at årsagen til Railions nedskæringer skal findes i ”de pænt høje afgifter”.

Såfremt Railion mener at lejeafgiften på kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov er for høje, kan jeg bemærke, at Railion og DSB på nuværende tidspunkt netop er i færd med at drøfte spørgsmålet om eventuel reduktion af lejen på kombiterminalerne.

Såfremt Railion mener at afgiften over Storebælt er for høj, bør det nævnes, at taksterne fra den 1. juli 2005 blev nedsat med 20 procent for godstog, mens godstaksterne på vejsiden blev reduceret 5 procent. Samtidigt betaler jernbanen en samlet pris pr. tog ved passage under Storebælt. Det betyder ved en fornuftig kapacitetsudnyttelse, at en jernbanevogn kan køre under Storebælt for ca. 210 kr. pr. vogn. Til sammenligning er prisen for en lastvogn 722 kr. eksklusiv moms og inklusiv Bro-bizz-rabat.

Såfremt Railion mener, at de generelle baneafgifter i Danmark er for høje, forstår jeg ikke Railions argumentation, idet det netop kun er transittrafikken, der betaler infrastrukturafgift, hvorimod intermodale transportere, indenlandske transportere og transportere med på- eller aflæsning i Danmark kompenseres via miljøtilskuddet.

Så alt i alt synes jeg at godserhvervet har fået mulighed for bedre rammevilkår end de rammevilkår, der er skitseret i den frivillige aftale mellem DSB og Railion.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen