

22

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 22 . december 2004  
J.nr. : 004-000035

Trafikudvalget har i brev af 15. december 2004 stillet mig følgende spørgsmål 125 (Alm. del - bilag ), som jeg hermed skal besvare.

Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål 125:**

"Ministeren bedes tilsende udvalget sit talepapir fra besvarelsen af samrådsspørgsmål L (goods på jernbane)."

**Svar:**

./.

Jeg vedlægger mit talepapir i forbindelse med samrådet den 15. december 2004 om godstransport på jernbane.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen



## Talepapir til besvarelse af samrådsspørgsmål L om gods

---

**Samråds spm. L:**

*Ministeren bedes oplyse, hvor meget ekstra gods der vil komme på vejene, hvis Railion opgiver sine aktiviteter i Danmark, hvad ministeren agter at gøre for at fastholde en vis mængde gods på skinner i Danmark, og om ministeren overvejer at udarbejde en samlet godsstrategi for Danmark i de kommende tyve år.*

**Talepunkter:**

Banegodsområdet har gennemgået en meget stor omstrukturering fra at være et statsligt anliggende til at være fuldt ud liberaliseret.

Liberaliseringen af jernbanegodsområdet startede allerede under den tidligere socialdemokratiske regering. Godstrafikken på jernbane blev pr. 1. januar 1999 fuldt liberaliseret, jf. lov om jernbanevirksomhed fra 1998. Denne lov blev i øvrigt vedtaget med et stort flertal i Folketinget, hvor kun Enhedslisten stemte imod.

Godstransporten på jernbane i Danmark er blevet helt kommerciel. Det har i praksis været gældende siden DSB Gods blev solgt til Railion Danmark A/S i 2001. Det skete med andre ord også under den tidligere regering.

I et liberaliseret marked for jernbanegods indskrænkes statens handlingsmuligheder til at

sikre nogle fornuftige og i forhold til andre transportaktører retfærdige rammebetingelser for godstrafikken på jernbane. Regeringen kan derfor ikke sikre en vis mængde gods på jernbane, men kan til gengæld tilpasse rammevilkårene for at drive godstrafik på jernbane.

Jernbanegods har sin styrke over de lange afstande samt ved transporter af store mængder tungt gods. Det gør det i sig selv en udfordring at drive godstrafik på jernbane i Danmark. Således er selve udgangspunktet for at drive en rentabel indenlandsk godstrafik på jernbane vanskeligt på grund af de forholdsvise korte strækninger i Danmark. Den indenlandske base for jernbanegods er forholdsvis beskedent sammenlignet med f.eks. Sverige og Tyskland.

Udgangspunktet for at drive en rentabel godstransport på jernbane er således sværere i Danmark sammenlignet med vores nabolande. Men faktisk har udviklingen i Danmark indtil nu ikke været så ringe. Antallet af godstog i Danmark har været stigende de seneste år. Dette gælder især for godstransport inden for import/eksport og for transitgods.

Transittrafikken vil fortsat være et interessant marked. Transittrafikken er alene vokset med næsten 50 pct. gennem de seneste 10 år.

Det er flot på baggrund af, at banegodsområdet, de seneste år har været gennem en meget kraftig omstrukturering, som jeg tidligere nævnte.

Det er rent faktisk lykkedes Railion med succes at starte nogle helt nye forbindelser for kombineret transport både internt i Danmark samt til og fra udlandet. Ved kombinerede transporter omlades godset mellem f.eks. lastbil og tog. I forhold til de kombinerede godstransporter supplerer godstog og lastbiler hinanden, hvor man kan sige, at det er et "BÅDE OG", men ikke et "ENTEN ELLER".

Jeg har også noteret mig, at banegodstransport over længere strækninger faktisk er en stærk konkurrent – eller snarere partner - til lastbiltransport i de store relationer. Godstog kan f.eks. mellem Danmark og Italien tilbyde hurtigere transporttider end lastbiler kan på samme distance. Der kører således næsten ligeså meget gods på jernbane som på lastbil mellem de to lande.

På baggrund af liberaliseringen af banegodsområdet, som der har været bred politisk opbakning om, må det forventes, at de private godsselskaber vil foretage nogle markedsmæssige dispositioner for at effektivisere banegodstransporterne. Det er vilkårene for kommerciel trafik.

De seneste udmeldinger viser, at Railion Danmark overvejer en tilpasning af aktiviteterne på det danske marked. Mig bekendt overvejer Railion dog ikke at stoppe helt.

Jeg finder, at det er meget vanskeligt at sige, hvad der ville ske i den hypotetiske situation, at Railion Danmark helt stopper sine aktiviteter.

Godset ville fortsat skulle transporteres. Transittrafikken udgør ca. halvdelen af den samlede mængde gods, som transporteres med jernbane. Jeg ville tro, at denne transittrafik enten ville blive omlagt til færger eller skibe uden om Danmark, eller blive drevet af andre jernbanevirksomheder i Sverige eller Tyskland.

Jeg kan oplyse, at der årligt transporters 2 mia. ton kilometer med jernbane i Danmark. Heraf er ca. 50 pct. transittransport, 35 pct. er transporter til og fra Danmark, mens 15 pct. er nationale transporter med start- og slutdestination i Danmark.

Hvis man i værste fald forestiller sig, at ca. 50 pct. af jernbanegodset skulle overføres til vejnettet, ville det svare til ca. 1 mia. tonkm. ud af de ca. 20 mia. tonkm., som i dag bliver transporteret på vejnettet. Det vil betyde en vækst i transport af vejgods på ca. 5 pct. Den

årlige vækst udgør ca. 1,2 %, så det svarer med andre ord til væksten i ca. 4 år.

Mit skøn er, at væksten i transport af gods på vejene ved et eventuelt ophør af Railions nuværende aktiviteter ville blive mindre. Jeg tror nemlig, at nye togoperatører ville finde det interessant at overtage en del af det gods, som på kort sigt må blive omlagt til vejtransport.

Railion er pt. den største godsoperatør på jernbanen i Danmark med en andel på ca. 97% af det samlede danske marked for jernbanegodstransport. Jeg er klar over, at Railion er i en meget vanskelig situation. Dette skyldes nok flere faktorer, men generelt er den vigtigste nok, at det er svært at få økonomi i at drive jernbanegodstrafik med de små afstande i Danmark.

Jeg kan oplyse, at Trafikministeriet løbende har været i dialog med Railion Danmark om en tilpasning af rammevilkårene for godstransport på jernbane. Som resultat af denne dialog kan jeg nævne, at der i sommeren 2004 blev afsat 58 mio. kr. til genopretning af rangerbanegården i Fredericia.

Railion har peget på, at den største barriere for at opretholde en rentabel indenlandsk

godstransport med jernbane er lejebetalingen for kombiterminaler.

Jeg kan oplyse, at leje af kombiterminaler er fastsat i en kommerciel aftale mellem Railion og DSB. Denne kommercielle aftale blev indgået, da DSB Gods blev solgt til tyske Railion i 2001, hvor DSB's forhandlingsposition dengang var meget vanskelig. Det skal understreges, at lejeaftalen om kombiterminalerne kun er en mindre del af den samlede aftale mellem DSB og Railion.

Jeg har nedsat en arbejdsgruppe under Trafikministeriet, som i øjeblikket undersøger mulighederne for at overføre ejerskabet af kombiterminalerne fra DSB til Banedanmark, som er statens infrastrukturforvalter.

Hvordan et sådan ejerskab mest hensigtsmæssigt konstrueres er således under afklaring. Når arbejdsgruppen er kommet nærmere frem til en anbefaling, vil jeg naturligvis gå i dialog med branchen, herunder Railion, om hvordan en "Banedanmark-løsning" kan udmøntes.

Railion har yderligere peget på, at broafgifternes størrelse er for høj for godstog. Jeg kan oplyse, at Storebæltsafgiften for godstog ligger aktuelt på ca. 6.500 kr. pr. tog, uanset hvor mange vogne godstoget indeholder.

Jeg finder, at afgiften er meget gunstig sammenlignet med afgifter for lastbiltrafikken. Godstog består typisk af ca. 25 vogne, som hver har en kapacitet, der nogenlunde svarer til en stor lastbil. Pr. vogn udgør afgiften således ca. 260 kr. Det er langt under det halve af, hvad en lastbil inkl. rabat betaler (713 kr. ekskl. moms inkl. rabatter).

Jeg ser således umiddelbart ingen grund til at ændre på de relative priser mellem vej og bane på Storebæltsforbindelsen.

Endelig har Railion peget på en tilpasning af baneafgifterne for godstog. Hertil kan jeg oplyse, at Danmark generelt har et lavt baneafgiftsniveau for godstrafikken sammenlignet med vore naboer i syd.

Det hører desuden med til billedet, at provenuet fra baneafgifterne for godstog tilbageføres til erhvervet i form af miljøtilskud til godstransport på jernbane, hvor langt hovedparten af miljøtilskuddet tilfalder Railion.

Jeg vil dog gerne overveje en model, hvor provenuet fra baneafgifterne for godstog tilbageføres til erhvervet i en anden form end det administrativt krævende miljøtilskud.



Jeg har noteret mig Railions udmeldinger, og vil naturligvis gå i yderligere dialog med virksomheden. Således vil jeg indkalde Railion til et nyt møde efter nytår, hvor vi nærmere kan få mulighed for at drøfte rammevilkårene for godstransport på jernbane i Danmark.

Jeg har i øvrigt stor opmærksomhed på de strukturelle problemer, som banegodssektoren aktuelt befinder sig i, og regeringen har derfor gennemført en række initiativer.

Af konkrete tiltag kan jeg nævne, at der i finanslovsaftalen om trafik af 5. november 2003 mellem regeringen, Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne indgår forbedringer og udbygninger af infrastrukturen for godstog ved etableringen af nye overhalingsstationer for godstog på Fyn samt etableringen af en ny og tidssvarende havneforbindelse i Århus.

Jeg kan også nævne, at der i EU-regi foregår et omfattende arbejde med at gøre det lettere for jernbanevirksomhederne - herunder godsoperatørerne - at køre på tværs af landegrænser. Således foregår der i øjeblikket et arbejde med at indføre en harmoniseret EU-licens, som skal fungere som et "kørekort" for lokomotivførere. Derudover arbejdes der på at

indføre fælles krav til infrastruktur og rullende materiel.

Af andre konkrete tiltag kan jeg nævne, at jeg har fremsat et lovforslag i Folketinget, som er under behandling, hvor privatbanerne får nye muligheder for bidrage til godstransport på jernbanen.

Endvidere kan jeg oplyse, at Trafikministeriet har igangsat en vurdering af, om kapacitetstildelingen til godstog fortsat vurderes at være hensigtsmæssig. Det vedrører spørgsmålet om at give banegodstrafikken en større prioritet i forhold til passagertrafikken, som ofte får forrang ved tildeling af banekapacitet. At skaffe tilstrækkelig banekapacitet på de rigtige tidspunkter er et meget vigtigt emne.

Men der er naturligvis stadig en række ting at gøre for at fremme banegodstrafikken. Der kan nævnes tekniske problemer, harmoniseringsbehov over landegrænser og vanskeligheder for nye operatører ved at komme ind på markedet.

Derudover kan jeg oplyse, at Trafikministeriet, Miljøministeriet og Økonomi- og Erhvervsministeriet i 2004 har igangsat en

analyse, der skal afdække de fremtidige godsstrømme til og fra Danmark.

Resultatet af undersøgelsen forventes at foreligge i 2005. Jeg vil herefter tage en dialog med erhvervslivet om, hvordan der i Danmark skabes de bedst mulige rammer for fremtidens intermodale godstransporter, altså de transportere, hvor der anvendes flere forskellige transportmidler. Det kan eksempelvis være en kombination af lastbil og tog. På baggrund heraf vil regeringen vurdere, om der er behov for yderligere forbedring af rammebetingelserne for godstrafik på bane i Danmark.

Jeg finder det vigtigt, at godstrafikken på jernbane har gode rammevilkår, og jeg lægger vægt på, at der fortsat transporteres gods på jernbane.