



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 17. december 2012
J. nr. 2012-3726

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 23. november 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 130:

Hvordan er man nået frem til, at jernbanafgifterne skal stige med 14 % alene i 2013, og hvilken økonomisk byrde vil afgiftsstigningerne pålægge godstransporten om året hvert år frem til 2020?

Svar:

Baggrunden for at ændre afgifterne for jernbanevirksomhedernes brug af infrastrukturen – de såkaldte baneafgifter - er at undgå en traktatkrænkelsessag. Kommissionen kritiserede i en begrundet udtalelse fra 2009, at det nuværende danske system har en for ensartet afgiftsstruktur. Ifølge kommissionen er det et problem, at der i systemet opkræves samme afgift af tog, der kører samme afstand, uanset togets størrelse, og dermed de omkostninger, som togene påfører infrastrukturen.

For at imødegå denne kritik indføres en tonkilometerafgift, hvor der betales efter togets vægt, så der i mere proportionalt omfang betales for den slitage, der opstår som følge af brugen af jernbaneinfrastrukturen. Omlægningen vil alt andet lige indebære, at store tunge tog – typisk godstog - kommer til at betale mere end små lette tog dvs. persontog.

For at mindske overgangsvirkningen indføres de nye afgifter gradvist.

For godstog ændres de nuværende togkmafgifter pr. 1. januar 2013 til en tonkilometerafgift, og den kapacitetsafgift, som afkræves på tre steder af banenettet, afskaffes samtidigt. Den nye tonkilometerafgift er i 2013 fastsat til et sådant niveau, at udgifterne for banegodstrafikken - alt andet lige - netop svarer til de nuværende udgifter. Det nuværende miljøtilskud til gods på bane fastholdes.

Miljøtilskuddet sigter på at kompensere godsoperatørerne for opkrævning af afgifter for brug af banenettet, så længe der ikke også opkræves afgifter for brug



af vejene. Miljøtilskuddet forudsættes derfor afskaffet, når der indføres afgifter for lastbiler – forventelig i 2015.

Side 2/2

Fra 2016-2020 er det planlagt, at tonkilometerafgiften skal stige successivt med 0,124 øre årligt til den når op på 1 øre pr tonkilometer. Konkurrenceforringelsen ved denne stigning forventes at være mindre end den forbedring, der følger af de nye afgifter for lastbiler, hvorved der samlet set bliver tale om en nettoforbedring.

Omlægningen af baneafgiftssystemet er et led i den aftale, som regeringen har indgået med V, DF, LA og K af 7. februar 2012 om elektrificeringen af jernbanen m.v. Det fremgår af aftalen, at provenuet på 225 mio. kr. fra afskaffelse af miljøtilskuddet samt omlægning af baneafgifterne i perioden 2015-2020 medgår til at finansiere elektrificeringen af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov.

Jeg går ud fra, at spørgeren i sit spørgsmål hentyder til, at DB Schenker i sit høringssvar til bekendtgørelsen om omlægningen har skrevet, at deres omkostningsniveau vil stige med 14 % i 2013. Jeg har tidligere spurgt Banedanmark om dette forhold, og Banedanmark har oplyst, at de har svært ved at genkende dette tal, da Banedanmark selv har skønnet, at DB Schenker skal betale ca. 17,1 mio. kr. i infrastrukturafgifter i 2012 og ca. 16,9 mio. kr. i tonkilometerafgifter i 2013.

Hertil kommer, at det miljøtilskud, som DB Schenker vil modtage, skønnes at være ca. 10,4 mio. kr. i 2012 og ca. 21,5 mio. kr. i 2013. Skønnene er udøvet på baggrund af de indmeldinger, godsoperatørerne har lavet til Banedanmark i 2011 i forbindelse med beregning af miljøtilskuddet.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen