



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 31. januar 2013
J. nr. 2013-148

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 10. januar 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Ole Hækkerup (S).

Spørgsmål nr. 250:

Hvordan er betalingen for brugen af jernbaneforbindelsen fastsat for Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Femernforbindelsen?

Svar:

Betalingen for brugen af jernbaneforbindelsen over de faste forbindelser, herunder den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, er fastlagt i lovgivningen.

For så vidt angår jernbanebetalingen på den faste forbindelse over Storebælt, kan jeg oplyse følgende:

Det fremgår af § 15, stk. 1, i lov om Sund og Bælt Holding A/S, at "Banedanmark betaler til A/S Storebæltsforbindelsen for alle jernbanevirksomheders brug af jernbaneforbindelsen over Storebælt og til A/S Øresundsforbindelsen for alle jernbanevirksomheders brug af jernbanerne fra Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Kastруп. Betalingens størrelse fastsættes af transport- og energiministeren."

Transportministeriet foretager en årlig prisopregning af banevederlaget på basis af pris- og lønindekset. Banevederlaget er opført på finansloven § 28.63.06 punkt 10 Baneafgifter. Betalingen udgjorde 773 mio. kr. i 2012.

For så vidt angår jernbanebetalingen på den faste forbindelse over Øresund, kan jeg oplyse følgende:

Jernbanebetalingen på Øresundsbron er fastlagt i Regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige af 23. marts 1991 om en fast forbindelse over Øresund, jf. punkt 4 i Tillægsprotokollen. Det fremgår heraf, at hvert land betaler 150 mio. kr. (priseniveau 1. januar 1991) for benyttelsen af jernbanen på Øresundsforbindelsen. Efter senere organisatoriske ændringer på jernbaneområdet påhviler forpligtelsen nu henholdsvis Banedanmark i



Danmark og Trafikverket i Sverige. Det fremgår af aftalen, at beløbet reguleres med den almindelige prisudvikling.

Side 2/3

I forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Øresund blev der indgået en aftale mellem jernbanevirksomhederne og Øresundsbro Konsortiet, som blandt andet betyder, at Øresundsbro Konsortiet er infrastrukturforvalter for den faste forbindelse (Hovedaftale om forvaltning af jernbanen på Øresundsforbindelsen, dateret 19. juni 2000). Samtidig præciseredes Regeringsaftalens bestemmelse om jernbanebetaling med betalingsfrister etc.

Prisreguleringen af betalingen følger det danske forbrugerpriseindeks. I 2012 udgjorde den samlede betaling fra Banedanmark og Trafikverket 482 mio. kr.

For de danske landanlæg til Øresundsbron modtager A/S Øresund et banevederlag fra Banedanmark for brug af jernbanestrækningerne mellem Københavns Hovedbanegård henholdsvis Vigerslev til Kastrup. Dette banevederlag fastsættes og prisopregnes efter samme principper som for Storebæltsforbindelsen, jf. ovenfor. I 2012 udgjorde betalingen 103 mio. kr.

For så vidt angår jernbanebetalingen på den kommende faste forbindelse over Femern Bælt, kan jeg oplyse følgende:

Spørgsmålet om afgifter for benyttelse af og adgang til jernbanen på den kommende Femern Bælt-forbindelse er behandlet i traktaten af 3. september 2008 mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt-forbindelse. Det fremgår af traktatens artikel 10 om afgifter for benyttelse af og adgang til jernbanen:

”Afgifter for benyttelse af jernbanen på den faste forbindelse over Femern Bælt skal fastsættes af Kongeriget Danmarks transportminister efter konsultation med den regulerende myndighed i Forbundsrepublikken Tyskland og opkræves af Kongeriget Danmark.

Bestemmelserne i den danske jernbanelovgivning om jernbanevirksomheders adgang til jernbaneinfrastrukturen i Kongeriget Danmark er gældende for hele den faste forbindelse over Femern Bælt. Den regulerende myndighed i Kongeriget Danmark overvåger efter konsultation med den regulerende myndighed i Forbundsrepublikken Tyskland, at bestemmelserne overholdes. Artikel 31 i direktiv 2001/14/EF er ikke berørt heraf.

For at sikre, at den faste forbindelse over Femern Bælt får den rolle inden for europæisk jernbanetrafik, som den er tiltænkt, opkræves der ingen særskilte afgifter udover de sædvanligvis gældende afgifter for benyttelse af jernbanelandanlæggene.”



Det fremgår af rapporten 'Fast forbindelse over Femern Bælt. Finansiell analyse' fra september 2008, at indtægten fra jernbanedelen er forudsat at være i alt 350 mio. kr. om året i 2008-priser. Det fremgår endvidere af rapporten, at denne jernbanebetaling modsvarer de direkte besparelser i driftsomkostninger og infrastrukturafgifter, jernbaneoperatørerne vil opnå, når trafikprognosen for togtrafikken via Femern Bælt lægges til grund. Endelig fremgår det af rapporten, at den tidsgevinst, som passagerer og fragt opnår ved ikke at skulle køre den knap 160 km længere rute via Storebælt, ikke er prissat og indregnet i jernbanebetalingen.

Der vil blive fremlagt en opdateret finansiell analyse af Femern Bælt-projektet, herunder de seneste trafikprognoser mm., i forbindelse med fremsættelse af forslag til anlægslov for projektet. Ifølge Femern A/S' tidsplan fra april 2012 forudsættes anlægsloven vedtaget ultimo 2014.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen