



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 11. september 2013  
J. nr. 2013-2920

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. august 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 747:**

Ministeren bedes jf. Transportministeriets kritik af Produktivitetskommissionens seneste analyserapport oversende udvalget de beregninger fra Transportministeriet, som viser, af baneafgifterne for gods i Danmark er det halve i forhold til Tyskland, og redegøre for, om disse beregninger følger retningslinjerne fra "Rail Liberalisation Index 2011" fra IBM Business Service, hvor det omvendt fremgår, at omkostningerne pr. fragtkilometer mellem de to største godsterminaler er dobbelt så høje i Danmark som i Tyskland.

**Svar:**

Af Produktivitetskommissionen rapport fra maj 2013 fremgår det, at:

"Taksten for at anvende banenettet fastsættes i dag af Jernbanenævnet frem for på basis af operatørernes betalingsvillighed. I Danmark er taksten mere end dobbelt så høj som i Tyskland".

Transportministeriets kritik af Produktivitetskommissionens rapport gik bl.a. på, at det af ovenstående ikke fremgår, at der er forskel på afgifter for anvendelsen af det generelle banenet (tonkilometerafgift) og de samlede infrastrukturafgifter (inkl. broafgifter).

Det fremgår af Transportministeriets bemærkninger, at:

"Broafgiften refunderes ikke, og er dermed en reel udgift. Det er dog vanskeligt at se, hvorfor den skulle være relevant i sammenligningen. Broafgifter erstattede betalingen for færgefart, og har i øvrigt været en forudsætning for, at de faste forbindelser overhovedet kunne etableres."

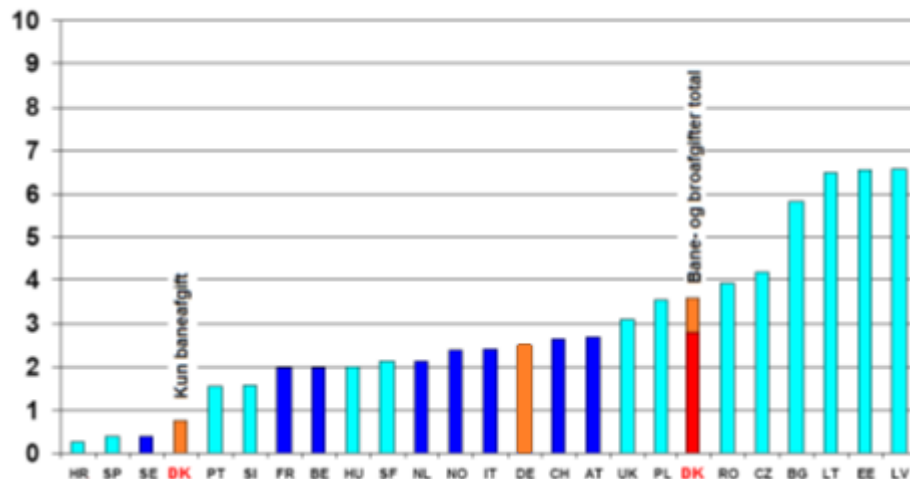
Når der udelukkende ses på baneafgifterne (tonkilometerafgiften), er de i Danmark væsentligt mindre end i Tyskland. Tonkilometerafgiften tilbagebetales desuden som miljøtilskud.



I figur 1 ses en opgørelse af infrastrukturafgifterne fra 2008, som Transportministeriet har taget udgangspunkt i. Figuren er udarbejdet på baggrund af "Charges for the Use Rail Infrastructure of 2008" fra ITF.

Side 2/2

**Figur 1: Afgiften for et 960 ton godstog 2008, Euro pr km**



Kilde: "Charges for the Use Rail Infrastructure of 2008", 2008. ITF

Af "Rail Liberalisation Index 2011" fra IBM Business Service fremgår det, at der er følgende kriterier for at vurdere den gennemsnitlige infrastrukturafgift for godstog:

"average infrastructure charge in euros/train path kilometre between the two largest national freight stations for a 960 tonne gross weight longdistance freight train with diesel power."

Der går her ud fra, at der i Danmarks tilfælde er tale om kombiterminalerne i Høje Taastrup og Taulov, der som bekendt ligger på hver sin side af Storebælt med en afstand på ca. 200 km. På denne relativt korte strækning vil broafgiften derfor betyde forholdsvis meget for den samlede afgift, som pålægges jernbanegodsoperatørerne.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr