

portsektorens eksterne omkostninger kan indgå ved prissætningen på transport.

Regeringen er grundlæggende enig med Kommissionen i, at udgangspunktet bør være, at de samlede samfundsmæssige omkostninger, herunder miljømæssige omkostninger, ved gennemførelsen af transporter skal indgå i prissætningen.

Regeringen er endvidere af den opfattelse, at alle transportformer bør inddrages for at undgå konkurrenceforvridning mellem de enkelte transportformer. Samtidig er det vigtigt, at eksterne omkostninger prissættes på en gennemsigtig måde. Dette lader sig næppe gøre i dag. Regeringen har derfor opfordret Kommissionen til at arbejde videre med at forbedre og udbygge det statistiske og analytiske grundlag for vurderingen af eksterne omkostninger i relation til infrastrukturomkostninger, trafikophobning, ulykker, luftforurening og støj.

Inddragelse af de eksterne omkostninger i prissætningen er imidlertid ikke tilstrækkeligt til at sikre en effektiv og bæredygtig transportpolitik, men må suppleres med regulerende foranstaltninger, der skærper de nugældende normer for luftforurening, støj, sikkerhed m.m.

---

#### Spm. nr. S 3651

Til trafikministeren (11/9 96) af:

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

»Hvad er forklaringen på, at DSB's godstrafik i 1995 blev reduceret efter vækst fra godt 8 mio. t gods i 1991 til godt 9,5 mio. t i 1994, og hvilken indflydelse har rammeaftalen for DSB haft på denne udvikling?«

#### Svar (25/9 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB har oplyst, at det er korrekt, at antal transporterede mængder er faldet med ca. 190.000 tons fra 1994 til 1995, ca. 2 pct. I perioden var der en tilbagegang på den konventionelle transittrafik på ca. 300.000 tons. De andre produkter har således været stabile i 1995 med en marginal stigning. Der er to hovedårsager til faldet i transittrafikken, dels en stagnation i den svenske industri og dermed transportbehovet, dels de meget vanskelige DanLink-forhandlinger, hvor en del trafik blev flyttet til alternative ruter.

Rammeaftalen har skærpet de økonomiske krav til DSB Gods, og som en konsekvens heraf satses der i fremtiden på rentable transporter. Dette vil medføre, at DSB Gods vil fravælge en del transporter, som aldrig kan blive lønsomme, hvilket på kort sigt vil betyde en nedgang i mængderne. Ovennævnte vil først få indflydelse på transportmængderne i 1996 og videre frem.

---

#### Spm. nr. S 3652

Til trafikministeren (11/9 96) af:

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

»Hvorledes har salgsstrategien, herunder salgsprisen, i DSB Gods udviklet sig før og efter rammeaftalens ikrafttræden i 1994?«

#### Svar (25/9 96)

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

DSB har oplyst, at salgsstrategien tidligere har været koncentreret på at få så meget gods på bane som muligt til den højest mulige pris. Dette betød, at der undertiden blev indgået aftaler uden at sikre, at de omkostninger, en given transport genererede, blev dækket af den tilsvarende indtægt. Resultatet blev, at DSB Gods fra 1991 til 1994 øgede de transporterede mængder med ca. 18,5 pct. målt i tons.

Efter indgåelse af rammeaftalen er de økonomiske krav til DSB Gods blevet strammet. Salgsstrategien koncentrerer sig herefter om at få så meget gods på jernbane som muligt med positivt dækningsbidrag. Som følge heraf vil flere urentable kundeforhold blive afviklet, samtidig med at kunder med for lav pris vil blive mødt med krav om prisstigninger.

---

#### Spm. nr. S 3653

Til trafikministeren (11/9 96) af:

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

»I hvilket omfang er medarbejderne i DSB Gods inddraget i den langsigtede og i den daglige planlægning af strategien i DSB Gods, og er det ministerens opfattelse, at medarbejdernes synspunkter har tilstrækkelig vægt i denne planlægning?«