

**Begrundelse**

Efter spørgerens opfattelse er det helt uacceptabelt, hvis regeringen ikke vil påtage sig ansvaret for Øresundsbroens økonomi. Det kan og bør naturligvis heller ikke kunne overføres til selskabskonstruktioner.

**Svar (13/12 94)**

**Statsministeren** (Poul Nyrup Rasmussen):  
Ifølge den dansk-svenske regeringsaftale af 23. marts 1991 om Øresundsforbindelsen, artikel 12, garanterer Danmark og Sverige solidarisk for forpligtelser vedrørende de lån og andre finansielle instrumenter, som Øresundskonsortiet anvender til finansiering af Øresundsforbindelsen, kyst til kyst-anlægget, idet staterne indbyrdes er ansvarlige i lige forhold. Bemyndigelsen til denne statsgaranti er indeholdt i § 8 i lov om anlæg af en fast forbindelse over Øresund.

Det fremgår endvidere af anlægslovens § 7, at den danske stat garanterer for de lån, der optages til finansiering af de danske landanlæg.

I henhold til anlægslovens § 6 sker gennemførelse af Øresundsforbindelsen i selskabet A/S Øresundsforbindelsen, for så vidt angår de danske landanlæg, og i det fælles dansk-svenske Øresundskonsortium, for så vidt angår kyst til kyst-forbindelsen.

Selskaberne har i overensstemmelse hermed bl.a. til opgave at udarbejde anlægsbudgetter, således som det også er sket.

Af bemærkningerne til anlægslovens § 7 og § 8 fremgår, at valget af selskabsform både i forhold til de danske landanlæg og kyst til kyst-anlægget ikke har til hensigt at begrænse statens ansvar som økonomisk garant for selskabernes virksomhed vedrørende finansieringen af Øresundsforbindelsen.

Det er således alene staterne, der har det økonomiske ansvar, hvis det måtte vise sig, at anlægget ikke kan finansieres gennem brugerafgifter. Der kan ikke gøres erstatningsansvar gældende over for andre.

Der henvises i øvrigt til justitsministerens besvarelse af 16. november 1994 af spørgsmål nr. S 146 i samme sag.

**Spm. nr. S 355**

Til trafikministeren (2/12 94) af:

**Jette Gottlieb** (EL):

»Vil ministeren garantere, at statens køb af transportydelser i fremtiden ikke skal udbydes i åben licitation, men skal købes hos DSB, og i bekræftende fald oplyse, hvorledes ministeren vil sikre, at dette sker, og i benægtende fald bedes ministeren begrunde, hvorfor han ikke vil give denne garanti?«

**Begrundelse**

Enhedslisten ser en fare i, at rammeaftalen om DSB ikke klart præciserer, at DSB er ene indbyder i forhold til statens køb af trafikydelser.

EF-direktiv 91/440/EØF pålægger ganske vist alene medlemslandene at give internationale sammenslutninger af jernbaneselskaber og selskaber, der driver kombineret transport, adgang til at udføre international trafik og transittrafik på deres område. Men EF-direktivet tager udgangspunkt i, at jernbanerne skal integreres i et konkurrencemarked, hvad angår netop drift af transportydelse.

At der således ingen aktuelle planer er på EU-fællesskabsniveau for at udvide de ovennævnte områder og hermed åbne op for adgang til drift af trafik på det danske jernbaneanet for andre operatører end DSB, udelukker derfor efter Enhedslistens opfattelse ingenlunde, at den danske stat i fremtiden skal købe sine transportydelser hos andre end DSB.

Men hidtidige erfaringer med EU peger alene i retning af, at direktiver bliver efterfulgt af nye direktiver, der, hvad angår DSB, vil gå i retning af konkurrence på driften af alle transportydelser og dermed åbne op for andre indbydere i forhold til statens køb af transportydelser end DSB.

**Svar (22/12 94)**

**Trafikministeren** (Jan Trøjborg):

Det fremgår af begrundelsen for spørgsmålet, at spørgeren ser en fare i, at den nye rammeaftale om DSB ikke klart præciserer, at statens indkøb af transportydelser på jernbaneområdet i fremtiden alene skal ske hos DSB.

Det fremgår af den netop indgåede rammeaftale om DSB for perioden 1995-1998, at DSB's