

forhindrer det. Skulle det være tilfældet, ville det være naturligt, at en socialdemokratisk minister fik ordnet den sag.

**Svar (23/11 95)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Idet jeg i øvrigt henviser til det i mit brev af 10. november 1995 anførte vedrørende Rådets forordning nr. 3820/85 om harmonisering af visse bestemmelser på det sociale område inden for vejtransport og forordning nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport, skal jeg oplyse følgende:

Hensigten med forordning 3820/85 er, som det fremgår af titlen på denne, at foretage en harmonisering af køre- og hviletidsreglerne samt kravene til chaufføruddannelse m.v. Forordning 3821/85 fastsætter nærmere angivne krav vedrørende benyttelse af fartskrivere og gælder i det omfang, førstnævnte forordning finder anvendelse.

Der er i artikel 4 i forordning 3820/85 foretaget en oprensning af de køretøjer/transporter, der ikke er omfattet af forordningen. Der er endvidere i artikel 13 foretaget en oprensning af de køretøjer/transporter, som hver enkelt medlemsstat kan undtage fra forordningens bestemmelser på sit eget område. Danmark har udnyttet denne mulighed, for så vidt angår kørsel på dansk territorium. Ingen af de i artikel 13 nævnte undtagelsesmuligheder vedrører rutekørsel med bus.

I henhold til artikel 11 kan hver medlemsstat endvidere anvende højere minimumsgrænser eller lavere maksimumsgrænser end dem, der er fastsat i artikel 5-8 i forordningen. De nævnte artikler vedrører alders- og uddannelseskraft til chauffører samt køretider, hviletider og pauser.

Forordningen indeholder således ingen mulighed for at fravige bestemmelserne i artikel 4 om, at køretøjer, der benyttes til rutekørsel med personer, hvor rutens længde er 50 km eller derunder, ikke er omfattet af forordningen.

Jeg kan oplyse, at Kommissionen har igangsat et udredningsarbejde i en nedsat gruppe bestående af nationale eksperter fra samtlige EU-lande med henblik på at gennemgå de omhandlede sociale bestemmelser på vejtransportområdet. Der vil under dette arbejde blive set på hensigtsmæssigheden af bestemmelserne og i øvrigt blive udvekslet erfaringer med hensyn til den faktiske administration af reglerne i de enkelte medlemslande.

Såfremt det nævnte udredningsarbejde måtte føre til, at Kommissionen vurderer, at der bør ske ændring af de nævnte regler, vil Kommissionen fremsætte forslag til ændring af forordning 3820/85, der herefter vil blive behandlet i nationalt og EU-regi i overensstemmelse med sædvanlig procedure.

**Spm. nr. S 380**

Til trafikministeren (7/11 95) af:

**Jan Køpke Christensen (FP):**

»Kan ministeren bekræfte, at det på forhånd var politisk bestemt, at en DSB-ordre på køb af elektriske tog skulle gå til ABB Scandia?«

**Begrundelse**

Der henvises til artikel i Morgenavisen Jyllands-Posten tirsdag den 7. november 1995.

**Svar (22/11 95)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Det fremgår af aktstykke E af 13. marts 1990 til Finanudvalget, at som en forudsætning for ejernes rekonstruktion af virksomheden (ABB Scandia) har DSB forhandlet mulige ordrer med Scandia henholdsvis ordrer, der kunne give underleverancer til Scandia. Det drejede sig om leverancer af i alt 85 IC3-tog og 17 elektriske regionaltogetsæt, hvilket var indeholdt i den fireårige politiske rammeaftale om DSBs økonomi, og som alle skulle være leveret inden den faste forbindelses togdels forventede ibrugtagning i 1993.

Efter at rekonstruktionen var faldet på plads, underskrev DSB kontrakten med Scandia. Ifølge aktstykket har DSB hermed på kommercielle vilkår bidraget til en videreførelse af Scandia, idet DSB for alle ordres vedkommende har kendt konkurrenternes priser, leveringsbetingelser og de tilbudte materieltyper.

Det fremgår også af aktstykket, at fastholdelse af bødekraft på den forsinkede levering af IC3-togene reelt ville have medført, at virksomheden lukkede og dermed ville have forhindret en tilstrækkelig hurtig levering af det nødvendige antal IC3-tog og følgelig påføre DSB store