

Bramming-Tønder, Tinglev-Sønderborg, Århus-Grenå og Struer-Thisted.

DSB's målinger af kundernes tilfredshed indikerer heller ikke, at der skulle være grund til at forvente et passagerfrafald som følge af, at der ikke længere er personale i toget og på visse stationer. Men DSB vil selvfølgelig være meget opmærksom på trykhedsaspektet såvel i toget som på stationerne.

Spm. nr. S 2546

Til trafikministeren (11/6 96) af:

Henning Urup (V):

»Finder ministeren, det er i overensstemmelse med regeringens politik i landdistrikterne og i de tyndt befolkede områder, når der fra sommeren 1997 ikke mere skal være gennemgående IC3-tog på den jyske længdebane Struer-Esbjerg og videre til København?«

Begrundelse

En rejsende fra Vestjylland vil derefter skulle skifte én eller flere gange undervejs til København. Det vil besværliggøre rejsen og dermed afholde børn, ældre, gangbesværede og mange andre fra at rejse fra det vestlige til det østlige Danmark og omvendt.

Svar (26/6 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er i DSB's rammeaftale for 1995-98 forudsat, at DSB omstilles til en mere forretningsmæssig virksomhed, og at driftstilskuddet reduceres i aftaleperioden. DSB oplyser, at man derfor i stigende grad vil køre med IC3-tog, hvor det er rentabelt.

Det er DSB's opfattelse, at antallet af passagerer mellem Struer og København via Ringkøbing ikke berettiger til, at der fra DSB's Storebæltskøreplan (pr. 28. september 1997) fortsat er direkte IC-tog på strækningen Struer-Ringkøbing-Esbjerg-København.

Strækningen Struer-Esbjerg har i dag 2 IC-tog i hver retning. Disse indgår i regionaltogsystemet og benyttes primært til lokale rejser. DSB

har valgt at anvende de IC3-sæt, som der er til rådighed, til togsystemer på strækninger med et stort passagerantal som for eksempel København-Århus og København-Esbjerg. Strækningen mellem Esbjerg og København-Århus, som i dag har 2-timersdrift vil således få et kvalitetsmæssigt løft, idet der indføres timedrift med IC3-tog fra 28. september 1997.

DSB oplyser endelig, at man løbende vil vurdere den bedste udnyttelse af IC3-materiellet. Såfremt der på et tidspunkt skulle blive IC3-tog i »overskud«, vil det indgå i DSB's overvejelser at lade enkelte regionaltog mellem Struer og Esbjerg fremføre med IC3-materiel for så i Esbjerg at fortsætte som IC-tog mod København.

Spm. nr. S 2566

Til erhvervsministeren (13/6 96) af:

John Vinther (KF):

»Kan ministeren bekræfte, at det tilsyneladende er muligt at stifte selskaber med begrænset ansvar, såkaldte s.m.b.a., i hvilke selskaber de deltagende personer opnår samme retsstilling med hensyn til personlig hæftelse som deltagere i et anpartsselskab, uden at der ved stiftelse af et s.m.b.a. stilles nogen form for kapitalkrav?«

Svar (26/6 96)

Erhvervsministeren (Mimi Jakobsen):

Muligheden for dannelse af virksomhedskonstruktioner er fri i Danmark. Lov om erhvervsdrivende virksomheder trådte i kraft 1. januar 1995 og fastsætter krav om registrering af alle virksomheder med begrænset ansvar i Erhvervs- og Selskabsstyrelsen. Loven er en registreringslov, og i modsætning til anpartsselskabsloven og aktieselskabsloven er der ikke tale om en indholdsmæssig regulering af disse virksomheders organisation og kapitalforhold. Der stilles derfor heller ikke krav om en indbetalt minimumskapital i de såkaldte s.m.b.a., selv om selskabsdeltagerne ved registreringen frigøres for den personlige hæftelse.

Tilsvarende aktie- og anpartsselskaberne skal større virksomheder, der er omfattet af lov om