

der om de økonomiske forudsætninger vil kunne tilvejebringes. Som led heri udarbejder DSB Gods fra 1996 sideløbende regnskaber og beretning efter årsregnskabsloven.«

Selv om DSB Gods nu er løbet ind i store økonomiske problemer, synes jeg nok, det er lidt for forhastet at konkludere, at virksomheden ikke kan opnå driftsøkonomisk balance inden for en kortere årrække – men det kan meget vel tænkes, at der skal strategiændringer og nytænkning til. Det har jeg i første omgang overladt til DSB's bestyrelse at komme med forslag om.

Spm. nr. S 3649

Til trafikministeren (11/9 96) af:

Bent Hindrup Andersen (EL):

»Vil regeringen i sit udspil til en opdeling af DSB i en bandedel (skinnedel) og i en driftsdel alene tage udgangspunkt i en opdeling i statslige virksomheder og således lade hensynet til jernbanedriften som en offentlig servicevirksomhed stå over hensynet til forretningsmæssig selvberende drift?«

Begrundelse

Såfremt regeringen ser effektivisering og markedsøkonomisk drift som perspektivet for jernbanedriften fremover i Danmark, kan det frygtes, at en privatisering af de overskudsgivende dele af DSB vil finde sted, mens resten udsultes og lukkes. Spørgeren ønsker med spørgsmålet at få bekræftet, at det er regeringens holdning, at jernbanedriften i Danmark er en offentlig opgave, som ikke kan underlægges kravet om selvberende drift og dermed heller ikke udskilles i eventuelle overskudsgivende selskaber, som sælges fra til private driftsoperatører.

Svar (20/9 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er endnu for tidligt at sige noget endeligt om, hvordan DSB bliver organiseret fremover. Jeg vil snarest indlede politiske forhandlinger med partierne bag rammeaftalen herom.

Spm. nr. S 3650

Til trafikministeren (11/9 96) af:

Bent Hindrup Andersen (EL):

»Vil regeringen i sine løsningsmodeller for en løsning af DSB's problemer analysere effekten af trafikpolitiske initiativer, som kan fordyre lastbiltrafikken i Danmark, f.eks. ved at lastbilerne pålægges de faktiske udgifter ved benyttelsen af vejnettet samt pålægges såkaldt eksterne (miljø)omkostninger?«

Begrundelse

Da en af de væsentligste årsager til problemerne for jernbanegodstrafikken i Danmark formodes at være det stadig mere skæve konkurrenceforhold mellem lastbiltransport og jernbanetransport, ønskes oplyst, hvorvidt regeringens aktuelle overvejelser om løsningsforslag for DSB Gods vil indeholde analyser af mere overordnede trafikpolitiske tiltag, som kan forrykke dette konkurrenceforhold til fordel for jernbanegodstrafikken i Danmark.

Svar (25/9 96)

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Som det fremgår af de seneste dages avisskrivier om virksomhedens store underskud, er det måske lige så meget DSB Gods, som endnu ikke over driften selv kan dække de eksterne omkostninger, herunder til miljøbelastning m.v.

Men når det er sagt, skal der ikke herske tvivl om, at jeg naturligvis vil se på, hvorvidt de forskellige transportformer nu også belastes med de nævnte eksterne omkostninger, herunder miljøbelastning m.v.

Bl.a. regeringens bestræbelser omkring grønne afgifter samt forhøjelsen af vejbenyttelsesafgiften for lastbiler, eurovignetten, med virkning fra 1. januar 1996 skal ses i dette lys og som bidrag til at reducere trafikken samlede miljøbelastninger med CO₂ m.v.

Regeringen følger således også aktivt med i den europæiske debat om Kommissionens grøn bog: »Mod fair og effektiv prissætning på transportområdet – Politiske muligheder for at internalisere de eksterne omkostninger ved transport inden for den Europæiske Union.«

Kommissionens grøn bog er et godt udgangspunkt for en debat i EU om, hvorledes trans-