

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Nu blev det sagt, at hvis der var mulighed for det, skulle der være plads for alle, der ville kunne blive godkendt til at drive jernbanevirksomhed, til at køre på skinnerne.

Her kunne jeg godt lide at vide med hensyn til selve den godkendelsesprocedure, der nu bliver lagt op til: Der bliver stillet en lang række krav som forudsætning for at få en dansk tilladelse, men der står også, at man automatisk er godkendt i Danmark, hvis man også er godkendt i et EU-land. Er det sådan, at de andre landes godkendelseskrav svarer til de danske krav, eller er det sådan en automatik, der bare kører?

Et andet spørgsmål, jeg godt kunne tænke mig at stille, er, om 5-årige tilladelser ikke er lige lovlig korte, når det endelig skulle være. Hvis man f.eks. kunne forestille sig, at man ønskede miljørigtigt og brugervenligt materiel indsat, er en 5-årig periode jo meget kort tid at være sikker på, at man kan drive sin kørsel, for det er en meget stor investering, der skal til i sådan noget. Hvordan er alle disse ting indtænkt?

Så står der, at DSB har pligt til at udlåne sit materiel. Hvordan afgør man så, om de IC3-tog, som DSB i dag råder over, nu skal køre dér, hvor en eller anden har fået lov til at køre på skinnerne, eller om de skal køre på hr. Tommy Dinesens nordvestbane? Hvordan afgør man, hvordan det materiel, som DSB faktisk råder over i dag, skal fordeles?

Trafikministeren (Bjørn Westh):

Det er jo lidt detaljerede spørgsmål, der bliver stillet her, men jeg vil sige, at hvis vi f.eks. har defineret et bestemt område, hvor der skal være udbud, og DSB byder på det område, kunne man sige, at det materiel, som DSB havde tænkt sig selv at bruge, går med i udbudet. Så skal DSB have betaling for det på fuldt kommercielle vilkår, således at de får forrentet og afskrevet deres materiel.

Det er en mulighed, der kan være til fordel for DSB. I stedet for at have noget materiel stående stille får de det forrentet og betalt. Det kan også være en fordel for dem, der skal prøve at drive togdrift, at de ikke skal foretage nogle meget store investeringer for nogle forholdsvis få år.

En toginvestering går måske over 25, 30, 35 år eller noget i den stil, og det er ikke så lange

udbud, vi opererer med. Hvis vi lavede så lange udbud, kunne man sige, at så etablerede vi næsten nye monopoler, og det er ikke det, der er meningen med det, så denne bestemmelse er indsat for at skabe lidt fleksibilitet.

Bliver der diskussion om det, hvor DSB kan sige: Vi kan ikke undvære det materiel, for uden det kan vi ikke lave den offentlige servicetrafik, som vi skal lave, skal de selvfølgelig ikke udlåne materiellet. Det er noget, som trafikministeren kommer til at tage stilling til, hvis der opstår problemer af den karakter.

Man kan selvfølgelig altid diskutere, om det skal være 5-årige tilladelser eller længere, 8-årige måske, men det skal i hvert fald ikke være tilladelser, mener jeg, der rækker 30-40 år, for så tror jeg ikke, vi kan overskue tingene.

I dag er det jo også sådan, at togselskaber fra andre EU-lande kan køre i Danmark. Der skal opbygges nogle systemer, der gør, at vi kan have tillid til, at det også er fagligt forsvarligt at lade togselskaber, der har godkendelser i andre EU-lande, køre hos os.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

39) Første behandling af lovforslag nr. L 109:

Forslag til lov om ændring af lov om Banestyrelsen m.v. (Politibestemmelser m.v.).

Af trafikministeren (Bjørn Westh).

(Fremsat 27/11 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget, ikke mindst fordi vi har bemærket, at led og