

**Spm. nr. S 672**

Til erhvervsministeren (7/12 98) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Hvilke statsfinansielle konsekvenser er der ved at iværksætte erhvervsservicekonceptet i det nye finansår uden introduktionsrabatten, og hvilken bevillingsmæssig hjemmel har ministeren hertil?«

**Svar (21/ 12 98)**

**Erhvervsministeren (Pia Gjellerup):**

Det fremgår af aftalen om finansloven for 1999, at administrationsgodtgørelsen for små virksomheder opretholdes uændret i 1999. Den foreslåede introduktionsrabat for erhvervsservice gennemføres ikke i 1999.

Der var på finanslovsforslaget for 1999 afsat en reserve på 150 mio. kr. i 1999 til finansiering af introduktionsrabat for erhvervsservice. I konsekvens af den indgåede finanslovsaftale er denne reserve fjernet ved de af finansministeren fremsatte ændringsforslag.

På finansloven for 1998 er der afsat 40 mio. kr. til udvikling af det nye erhvervsservicetilbud. Bevillingen skal bruges til finansiering af udvikling, implementering og markedsføring af et nyt erhvervsservicetilbud.

Det er inden for rammerne af denne bevilling, at der i januar 1999 iværksættes testforsøg med erhvervsservicekonceptet. Der arbejdes for øjeblikket på at udvælge ca. 15 serviceudbydere, der kan deltage i testforsøgene.

Såfremt disse test forløber succesfuldt, vil der være udviklet et koncept for erhvervsservice, som vil blive stillet til rådighed for alle interesserede serviceudbydere.

**Spm. nr. S 622**

Til trafikministeren (2/12 98) af:

**Erik Jacobsen (V):**

»Vil ministeren tage initiativ til at nedsætte et hurtigt arbejdende udvalg, som skal se på grundlaget for godstransporter på jernbane i Danmark og til og fra udlandet med repræsentanter fra transportorganisationerne og brugerne, herunder også eventuelt Deutsche Bundesbahn?«

**Begrundelse**

Med de svenske jernbaners afvisninger af at deltage i en nordisk godsalliance med bl.a. DSB Gods er der nu skabt alvorlig tvivl om grundlaget for afviklingen af godstransporter på jernbane i Danmark og til og fra Danmark.

Der er en alvorlig risiko for, at Danmark og dansk erhvervsliv bliver hægtet af den europæiske godsinfrastruktur. En sådan situation vil i værste fald koste arbejdspladser i Danmark og eksportindtægter til statskassen.

Fremtiden stiller krav om et tæt samarbejde mellem de forskellige transportformer, herunder ikke mindst jernbane og lastbil. Dette af hensyn til miljøet, energiforbruget, men også den stigende trængsel på Europas landeveje. Stigningen i godstransporten betyder, at væksten i godsarbejdet kun kan klares i et samspil mellem de forskellige transportformer, herunder jernbaner, samt at en del af godset skal flyttes fra landevejen og til jernbanen.

**Svar (22/ 12 98)**

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Forslaget om nedsættelse af det nævnte godsudvalg er ikke aktuel.

D. 28 august 1998 indgik regeringen, Centrum Demokraterne, Kristeligt Folkeparti, Konservative og Venstre en politisk aftale om DSB Gods, som også SF tilsluttede sig. Et af flere vigtige elementer heri var dannelsen af et nordisk godsselskab ejet i fællesskab af godsdivisionerne i NSB, SJ og DSB.

I løbet af november erfarede jeg, at forhandlingerne om denne selskabsdannelse var brudt sammen og den 1. december 1998 drøftede jeg situationen med de trafikpolitiske ordførere bag den politiske aftale.

Der var på dette møde tilslutning til at DSB Gods måtte have en passende tid til at vurdere situationen.

DSB Gods skal i lyset heraf gives en passende tid til at gennemarbejde de alternative muligheder, der kan holde virksomheden på den afsatte kurs, og jer er derfor glad for, at vi var enige om, at jeg nu beder DSB bearbejde situationen i tre måneder, inden vi på ny drøfter en status for virksomheden.