

**Svar (28/3 01)****Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Hovedprincippet i Kommissionens forslag til forordning om offentlig trafikbetjening er, at meddelelse af enerettigheder og tildeling af offentlig støtte til offentlig trafikbetjening skal være baseret på kontrakter, som skal indgås på grundlag af udbud.

Jeg har forståelse for baggrunden for forslaget, der er, at man i de enkelte medlemslande – f.eks. i Danmark – står over for det konkrete problem, at transportvirksomheder, der har et beskyttet hjemmemarked – det vil sige ikke-udbudt trafik – som økonomisk base, trænger ind på markedet i andre medlemslande.

Det indebærer en risiko for, at transportvirksomhederne vil kunne overføre offentlig støtte til de dele af virksomhederne, der deltager i konkurrence med andre transportvirksomheder. Det vil derfor indebære, at danske virksomheder vil kunne udkonkurreres på et urimeligt grundlag.

Det betyder efter min opfattelse, at der er behov for en fælles regulering. Problemstillingen er gældende både på busområdet og på jernbanelområdet.

Det følger på den anden side af den politiske aftale af 21. november 1997 mellem regeringen, Centrumdemokraterne, Venstre og Det Konservative Folkeparti om jernbaneloven, at erfaringerne fra udbudet af de første 15 procent af jernbanetrafikken skal evalueres, forinden der træffes beslutning om eventuelle yderligere udbud.

For privatbanernes vedkommende følger det af aftalen fra 5. april 2000 mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om overdragelse af privatbanerne til amterne, at amterne først fra 1. januar 2005 kan foretage udbud af togtrafikken på privatbanerne.

Regeringens holdning til forslagets del om udbud af jernbanedrift er derfor den, at der må tages forbehold i det omfang en sådan åbning går videre end de 15 pct., der er forudsat i den politiske aftale af 21. november 1997 om jernbaneloven.

For så vidt angår forslagets del om udbud af busdrift vil det ikke være i overensstemmelse med regeringens politik at tvinge kommuner til at gennemføre udbud imod deres vilje.

Regeringen tager derfor ligeledes forbehold i forbindelse med denne del af Kommissionens forslag og vil arbejde for, at Kommissionens for-

slag ændres, så det overlades til kommunerne selv at bestemme, om den offentlige buskørsel skal udbydes eller ej.

Det må så til gengæld være et krav, at de pågældende kommunale trafikvirksomheder afholder sig fra at drive trafik i konkurrence med trafik, der ikke er offentlig støttet, og fra at deltage i udbud af trafik i andre kommuner eller i andre medlemslande.

Jeg vil også i det fortsatte forhandlingsforløb arbejde for et resultat i overensstemmelse med regeringens ovennævnte holdninger til forslaget.

**Spm. nr. S 2227**

Til trafikministeren (22/3 01) af:

**Søren Kolstrup (EL):**

»Kan ministeren bekræfte, at den danske regering forholder sig yderst kritisk over for EU's forordning (KOM 2000 7 endelig) om transport, og i givet fald tilkendegive, hvornår den danske regering over for EU-systemet har udtrykt en sådan kritisk holdning, og hvorledes man i den nærmeste fremtid agter at give udtryk herfor?«

**Svar (28/3 01)****Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Hvad angår regeringens holdninger til Kommissionens forslag til forordning om offentlig trafikbetjening skal jeg henvise til mit svar på spørgsmål nr. S 2226.

Disse holdninger er blevet fremført af Danmark under de hidtidige forhandlinger vedrørende Kommissionens forslag og vil naturligvis også blive fremført under de fortsatte forhandlinger.

**Spm. nr. S 1980**

Til sundhedsministeren (8/3 01) af:

**Gyda Kongsted (V):**

»Vil ministeren oplyse, hvilken effekt manglende hurtig og korrekt behandling af en hjerneskadet person har?«