

kommerciel godstrafik, hvad spørgeren finder er helt i modstrid med Folketingets, regeringens samt EU's officielle politik om at få mest muligt gods fremført via jernbaner og på baggrund af, at f.eks. Nordjyske Jernbaner for nylig har investeret 100 mio. kr. i et nyt skinnenet.

Bjarne Laustsen (S):

Det, det handler om, er et spørgsmål om, hvordan man kan køre gods f.eks. i Vendsyssel, hvor vi har Nordjyske Jernbaner, som kører deroppe, når der kommer nye EU-regler, der siger, at hvis man ejer mere end 49 pct. af aktierne, må man ikke køre efter den 1. maj 2004.

Jeg synes selvsagt, at det er en tåbelig beslutning, hvis det måtte ende sådan, og jeg er meget spændt på at høre, om ministeren vil lægge sig i selen for, at der fortsat kan køres gods på skinner i Vendsyssel.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Danmark følger generelt EU's anbefalinger, det er ingen hemmelighed. Det betyder bl.a., at markedet for jernbanegods i Danmark er liberaliseret og fungerer på kommercielle vilkår, som spørgeren selvfølgelig ved alt om.

Når der i en artikel i Børsen den 3. december 2003 berettes om privatbanernes begrænsede mulighed for at drive jernbanegodsvirksomhed efter den 31. december 2004, altså om mere end et år, tror jeg ikke, at det er EU-lovgivningen, der er den primært begrænsende faktor.

Der er to årsager. For det første må tilskud, der gives til banernes samfundsbegrundede passagertrafik ikke kunne tilgå godstrafikken og dermed skabe ulige konkurrencevilkår i forhold til andre jernbanevirksomheder eller andre transportformer.

For det andet er et af problemerne for privatbanerne en bestemmelse i loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne fra december 2000, altså under den socialdemokratisk ledede regering. I loven er der en bestemmelse, der siger, at amter og kommuner ikke må have bestemmende indflydelse i jernbanegodsselskaber efter den 1. januar 2005. Hvis amter og kommuner har bestemmede indflydelse, vil det være i strid med kommunalfuldmagten. Ved udgangen af 2004 udløber overgangsordningen indeholdt i dette lovforslag, jeg har omtalt, hvorefter privatbanerne kan drive godsvirksomhed, hvis det enkelte amt nedbringer sin bestemmende indflydelse.

Loven om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne blev i øvrigt fremsat og vedtaget under den forrige regering. De nuværende regeringspartier stemte imod loven, gør jeg bare spørgeren opmærksom på. Men uanset det, så er der her et problem, som skal adresseres, det er jeg enig i.

Jeg har fået flere henvendelser om emnet, og jeg ved, at bl.a. Ringkøbing Amt har overvejet flere løsningsmuligheder for at nedbringe amtets bestemmende indflydelse i amtets privatbaneselskab. Men indtil nu har man ikke fundet den optimale løsning.

Jeg har bedt mit ministerium undersøge, hvordan problemet kan løses, men jeg understreger, at det bliver en vanskelig sag at løfte, fordi hensynet til kommunalfuldmagten vejer tungt.

Bjarne Laustsen (S):

Jeg takker for oplysningerne og svaret. Jeg vil gerne bekræfte, at konkurrence jo kan være godt og udmærket, men forestiller ministeren sig, hvis der skal andre aktører ind og køre på disse strækninger og være medejer af disse selskaber, at man så kan få folk fra Milano eller fra Madrid op og køre gods i Vendsyssel tre gange om ugen, 15-20 godsvogne, hvor mange det nu kan blive til, fra Hirtshals og fra Skagen med fiskemel og fiskeolie osv.?

Kl. 15.35

Så har jeg et spørgsmål i forbindelse med kommunalfuldmagten, og hvis man siger, at der skal andre aktører ind. Hvem forestiller ministeren sig så skal ind her og være med i de selskaber, der skal køre her? Tror ministeren ikke, at det er sådan, at det er en ren underskudsforretning at køre her, fordi der er så lidt gods? Det er jo en årrække siden, at DSB holdt op med at køre gods i Vendsyssel i det hele taget. Vi har oplevet, jeg tror det hedder Sønderjyllands Jernbaner, som gik konkurs og stoppede.

Derfor står vi i den situation, at der kun er en aktør, der kan køre deroppe, og dermed bliver det næsten til en offentlig forpligtelse; når der ikke er andre, der vil, så bliver vi nødt til at sørge for, at erhvervslivet også har vilkår på det her område, som de kan leve med.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg er meget glad for hr. Bjarne Laustsens tilkendegivelse af, at konkurrence er godt. Det er vi enige i. Jeg tror heller ikke, at man kan få tre italienske selskaber til at køre i Vendsyssel alene.