

I den forbindelse hilser jeg det også velkommen, at såvel virksomheder som forbrugerorganisationer har meddelt, at de vil arbejde for at gennemføre yderligere forbedringer af de oplysninger, som gives til forbrugerne, når de køber hårfarver.

#### Spm. nr. S 2243

Til trafikministeren (18/2 04) af:

**Peter Skaarup (DF):**

»Vil ministeren oplyse, om ministeriet tilsikrer, at DSB's kommende tog følger gældende eller kommende EU-standarder, når det gælder længde og bredde på tog?«

#### Begrundelse

Arriva har købt standardtog, der allerede kører flere steder i Europa. I forbindelse med kommende udliciteringer, der skal sikre en mere økonomisk drift af jernbanen, bør det sikres, at DSB ikke står tilbage med overflødige tog, hvis andre selskaber overtager DSB's hidtidige drift.

#### Svar (15/3 04)

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Til brug for besvarelsen af spørgsmålet har jeg indhentet bidrag fra Jernbanetilsynet, som har oplyst følgende:

Der findes i dag kun EU-krav til højhastighedstog og højhastighedsbaner, som fastsat i de såkaldte TSI'er (Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet) i henhold til direktiv 96/48 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanelnet for højhastighedstog. Disse krav trådte i kraft december 2002 og gælder i princippet ikke for Danmark, da der her i landet ikke findes strækninger, der er defineret som højhastighedsstrækninger. For konventionelle baner forventes der udarbejdet TSI'er for infrastruktur og togsæt i løbet af 2006.

Da den tekniske specifikation af DSB's IC4-togsæt fandt sted i 1999-2000, fandtes der således ingen klare EU-krav til togsæt og baner, hvorfor togsættene som udgangspunkt skulle overholde nationale krav, der i Danmark fastsættes af infrastrukturforvalteren.

Det er i sagens natur svært at vide hvilke EU-standarder, der vil gælde i fremtiden. Jernbanetilsynet forventer dog, at for så vidt angår togbredden vil den såkaldte »UIC 505« blive den fremtidige EU-standard for fritrumsprofilen for tog, der skal anvendes i grænseoverskridende trafik, da dette profil er fastsat på højhastighedsområdet. IC4-togsættene overholder ikke dette profil, men da togene kun påtænkes anvendt i Danmark i hele deres driftsperiode, udgør dette ikke noget problem. Tvært i mod vil man herigennem kunne udnytte de komfortmæssige fordele for passagererne, som anvendelsen af det bredere danske fritrumsprofil giver mulighed for.

Hvorvidt DSB's togsæt fremover skal konstrueres således de overholder EU-standarder for bredde og eventuel længde af tog, der skal anvendes i international trafik, må afhænge af en konkret vurdering af, hvorvidt det er sandsynligt, at togene vil skulle køre i udlandet. Der vil herunder skulle ske en afvejning mellem hensynet til interoperabilitet og hensynet til at tilpasse togene til danske forhold for derigennem at udnytte særlige komfortmæssige gevinster, der kan opnås eksempelvis som følge af det danske fritrumsprofil.

#### Spm. nr. S 2618

Til justitsministeren (5/3 04) af:

**Peter Skaarup (DF):**

»Finder ministeren det rimeligt, at rockerne i de danske fængsler har bedre forhold end de øvrige indsatte, og i benægtende fald vil ministeren hurtigst muligt gribe ind og sikre, at reglerne i fængslerne ikke dikteres af rockerne, eller frygten for disse, men tværtimod bliver ens for alle?«

#### Begrundelse

Det er af dagspressen blandt andet i en række artikler i Ekstra Bladet den seneste måned fremgået, at Bandidos rockerne i Nyborg Statsfængsel har langt bedre vilkår end de øvrige indsatte i fængslet. Bl.a. har rockerne langt mere besøgstid end de andre i fængslet, de får i modsætning til alle andre, både i og udenfor fængslet, løn for ikke at arbejde, og i modsætning til de øvrige