

(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

bomme skal lukkes efter benyttelsen, og fordi det af lovforslaget fremgår, at den, der driver eller trækker dyr over banen, skal udvise særlig forsigtighed og ikke må lade dyr stå stille i overkørslen. Det er vi helt enige i. Vi tilslutter os lovforslaget.

**Svend Heiselberg (V):**

Denne fornemme og elegante tale kan Venstre tilslutte sig.

**Kaj Ikast (KF):**

Denne lov er jo en praktisk foreteelse, som vi har været med til at støtte, og det vil vi fortsat gøre.

**Tommy Dinesen (SF):**

Det lyder meget fornuftigt, hvis vi i sidste ende kommer til at stemme ja for det andet lovforslag, så vi afventer og ser.

**Johannes Sørensen (FP):**

Efter disse fantastisk gode indlæg skal jeg ikke komme med en lang tale, men kun sige, at vi vil medvirke positivt til det udvalgsarbejde, der kommer.

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg opfatter også dette lovforslag som en fuldstændig integreret del af det foregående. Jeg synes bare, at når man nu tager hul på nogle af disse problemer om, hvem det er, der har den overordnede styring af jernbanetransportpolitikken i Danmark, burde man tage hul på det store problem, der er i, at Banestyrelsen i dag ikke har og heller ikke herefter får rådighed over samtlige danske skinner.

Der er to nåleøjer tilbage: Det er Øresund, og det er Storebælt. Hvordan vil regeringen sikre, at nåleøjet under Storebælt holdes under statslig kontrol? Det fremgår jo af bemærkningerne til det andet lovforslag, at Banestyrelsen i praksis er den samlede infrastrukturforvalter af både Storebælt og Øresund, men holder det i længden? Hvad sker der nu, hvis broernes aktiekapital sælges?

Jeg ved da godt, at det ikke er regeringens politik, men det nytter jo ikke, at regeringen siger, at de ikke har til hensigt at sælge aktierne, hvis de samtidig kridter banen op og stikker bolden i smasherhøjde til de borgerlige, hvis de får den interesse.

**Arne Melchior (CD):**

Man burde udnytte sin taletid, om ikke andet så af hensyn til ordførerne på de sidste tre sager på dagsordenen, som vel har fået hele deres eftermiddag ødelagt ved den fart, vi har sat her i Tinget i dag, men jeg kan ikke hjælpe dem med andet end disse få sætninger og skal i øvrigt henvise til min ordførertale under forrige punkt på dagsordenen. Jeg går ikke ud fra, at det var den tale, som hr. Johannes Sørensen henviste til i sit korte indlæg, men i al fald står den ved magt.

**Ole Donner (DF):**

Nu går det så hurtigt, må jeg sige til formanden, at vi næsten kommer til at løbe sammen her på trappen.

Jeg kan sige, at vi vil afvente behandlingen af det forrige lovforslag, men det ender med, at vi stemmer for.

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Det her er en konsekvens af det tidligere lovforslag og en konsekvens af opdelingen af DSB i en banestyrelse og et operatørselskab, og det har været naturligt at tage de sikkerhedsbestemmelser, der var i den gamle lov, og som hr. Søren Hansen nævnte, med over i den nye lov.

Med hensyn til infrastrukturen synes jeg i hvert fald, fru Jette Gottlieb så kunne glæde sig over, at der er kommet skinner både ved Øresund og Storebælt.

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:

**40) Første behandling af lovforslag nr. L 110: Forslag til lov om ændring af personskatteloven og andre skattelove. (Skibsanparter). Af skatteministeren (Carsten Koch). (Fremsat 27/11 97).**