

[Trafikministeren]

Jeg har dermed besvaret det stillede spørgsmål.

Jeg skal imidlertid benytte lejligheden til at redegøre nærmere for de centrale elementer i den fælles transportpolitik i EF og de hovedproblemer, der knytter sig hertil.

Som nævnt er der i overensstemmelse med bestemmelserne i Traktaten indført regler om fri udveksling af tjenesteydelser. For den internationale vejtransport er det besluttet, at de eksisterende kvantitativt bestemte begrænsninger ophæves endeligt med udgangen af 1992. Det vil herefter være et frit marked, og denne beslutning kan ikke gøres om. Tilsvarende er der indført et frit marked for visse former for international personbefordring med bud. Rutekørsel vil indtil videre fortsat kræve særlig tilladelse. Ifølge Traktaten skal den fælles transportpolitik også omfatte de betingelser, hvorunder transportvirksomheder har adgang til at udføre interne transporter i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende, det såkaldte cabotage. Inden for vejtransportsektoren, lastbiler og busser, er indført en begrænset ret til cabotagekørsel. På vejgodsområdet er der indført et kvotesystem. Dog er cabotage i tilslutning til kombineret transport liberaliseret.

Yderligere liberaliseringer på dette område er knyttet tæt sammen med spørgsmålet om afgiftspolitikken. Reguleringer af vejtransportsektoren består herefter i, at den enkelte transportvirksomhed skal opfylde en række krav vedrørende faglig egnethed, økonomi og vandel. Det svarer helt til det system, der er nationalt fastsat i den danske godskørselslov og den danske buskørselslov. Videre er der fastsat fælles regler om vægt og dimensioner samt køre- og hviletidsbestemmelser.

På luftfartsområdet er udviklingen af den fælles transportpolitik gået stærkt i de senere år, og der er fastsat regler om markedsadgang, billetpriser og kapacitet. Når den såkaldte tredje luftfartspakke træder i kraft den 1. januar 1993, vil adgangen til markedet således være liberaliseret og overvejende være reguleret af kvalitative krav til luftfartsselskaberne. Med hensyn til cabotage og indenrigsflyvning vil der dog være nogle restriktioner tilbage. Disse krav omfatter primært krav i relation til sikkerhed og økonomi. Hvad angår priserne, vil disse ikke være underlagt tidligere tiders stramme regulering.

Endelig er det med hensyn til cabotage fastlagt, at den senest skal være helt liberaliseret i det enkelte medlemsland pr. 1. april 1997. Danmark har valgt at udskyde liberaliseringen af cabotagerettighederne i overensstemmelse hermed.

På jernbaneområdet er der indført regler om adgang til jernbaneinfrastrukturen og jernbanemarkedet. På grund af de særlige forhold, der kendetegner jernbanetransporten, har man i EF-regi ikke kunnet gennemføre den fulde, frie udveksling af tjenesteydelser, således som man har gjort det f.eks. med den internationale vejgodstransport. Dog har man vedtaget liberaliseringer af adgangen til de 12 landes jernbaneinfrastrukturer for visse former for international jernbanetransport. Det drejer sig om internationalt kombineret transport samt international person- og godstransport, der udføres af de såkaldte internationale sammenslutninger. Samtidig skal jernbanerne sikres større selvstændighed, og jernbanernes økonomi skal gøres mere gennemskuelig.

Hovedtanken bag disse tiltag har været at gøre jernbanetransporten mere effektiv og især fremme den internationale jernbanetransport. Vi vil dog gerne gå et stykke videre i den retning, som EF-direktivet viser. DSB har med et forslag til ny organisation af virksomheden, som bl.a. er inspireret af tilkendegivelserne i det seneste halve år fra flere af Folketingets partier, åbnet for en sådan videre udvikling. Tanken er at omdanne en rent forretningsmæssig del af DSB til aktieselskaber. Den egentlige jernbanevirksomhed fastholdes som en statsvirksomhed, men der skabes en klar opdeling: På den ene side de mere politisk styrede dele, og på den anden de forretningsmæssigt styrede dele af passager- og godstrafikken.

Den nye organisation vil medvirke til øget konkurrence og den frie adgang til sporene og til at gøre DSB's egne virksomheder mere konkurrencedygtige, uden at den politiske indflydelse fjernes fra de elementer, som fortsat må have Folketingets bevågenhed som et led i den samlede transportpolitik. Endvidere skal det i denne sammenhæng fremhæves, at det har været et generelt ønske at fremme jernbanetransporterne – og især dem, der indgår i den kombinerede godstransport.

Endelig skal nævnes, at der inden for sektoren for transport ad indre vandveje er indført