

Det er dog samtidig også Banestyrelsens vurdering, at en offentliggørelse af omtalte specifikationer ikke nødvendigvis vil føre til prisreduktioner på kort sigt. Dette hænger sammen med, at det er en langvarig proces at udvikle jernbanekomponenter, hvor der skal foreligge dokumenteret og efterprøvede sikkerhedsbeviser. Da det som nævnt er overordentlig svært at bevise, at Siemens har udnyttet sin dominerende stilling på det danske marked på ATC-udstyr, er jeg ikke umiddelbart af den opfattelse, at det vil være muligt at kræve de omtalte specifikationer udleveret.

Det er derimod eventuelt muligt at erhverve specifikationerne ved at købe retten til disse. I denne forbindelse skal man dog selvsagt være opmærksom på, hvorvidt fordelene herved overstiger udgifterne. Det er imidlertid ikke afgørende for mig, om en producent sidder på specifikationerne eller ej, men derimod om producenten misbruger dette forhold. Det er dette spørgsmål, som Konkurrencestyrelsen på baggrund af henvendelsen fra Privatbanen i Sønderjylland nu er i gang med at undersøge vedrørende ATC's mobile del.

#### **Søren Kolstrup (EL):**

Et er fortid, noget andet er fremtiden. Kan ministeren oplyse, hvordan det står til med rettighederne til de specifikationer, som man for øjeblikket er i gang med at udvikle for de forsøg, som finder sted – det er ganske vist ikke ATC, men en blanding af ATC og ATP – f.eks. på strækningen Odense-Ringe. Så har vi selvfølgelig, det ved jeg godt kun ATP på Hornbækbanen, men hvad angår disse to forsøgsområder, hvad er da politikken dér? I hvilket omfang søger man der at få ejendomsretten til specifikationerne og sikrer, at den erfaring, man har hermed, virkelig bliver et anliggende, som f.eks. Banestyrelsen også løbende har indflydelse på og kan bruge?

#### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Som jeg sagde før, er det afgørende, at vi sikrer den bedst mulige togsikkerhed, og at vi i forbindelse med udviklingen af et overordnet europæisk system kan få en gennemskuelighed og dermed også en højere grad af konkurrence. Når det drejer sig om de systemer, vi har med at gøre på det danske jernbanenet, så er det jo her afgørende, at de er kompatible, og i den forstand bygger de på Siemenskonceptet. Derfor må man sige, at det er en del af selve afta-

lekonstruktionen, at det indgår deri. Men som jeg også sagde, så indgår det i den handlingsplan, i den overvejelse og redegørelse, som jeg vil komme med til september, hvorvidt det afhængighedsforhold – den situation, at vi har haft én leverandør – udgør et problem. Så jeg går ud fra, at jeg er enig med spørgeren i, at selve problemet omkring det her skal vi afdække, og hvis der er negative konsekvenser, så skal vi i givet fald også reagere mod det, men vi bliver nødt til at acceptere, at det her handler om et forretningsmæssigt koncept, som et firma i givet fald har en ejendomsret til, og det er i givet fald det, man må forholde sig til, hvorvidt man skal betale for eller ej.

Men perspektivet på længere sigt er, at vi får et system, som er gennemskueligt, hvor der kan laves konkurrence og dermed også lavere priser.

#### **Søren Kolstrup (EL):**

Jeg takker for svaret, men beklager selvfølgelig, at ministeren mener, at der ikke ligesom kan rejses krav her og nu, men at vi må vente til redegørelsen.

Men kan ministeren ikke være enig i, at det var ønskeligt, hvis man allerede nu kunne begynde at rejse nogle krav, også i forbindelse med de forsøg, der ligger, for det er vel ikke udelukkende ved ATC, at der er monopol på den specielle konstruktion, man så er ved at lave? Det er dér, jeg er en lille smule uforstående over for ministerens svar. Altså den specielle konstruktion, der hedder, at man nu vil samkøre ATC og ATP, er vel i og for sig et nyt anliggende, hvor man kunne stille nye krav og dermed sige, at nu begynder vi på en frisk. Det er ligesom det ene spørgsmål.

Det andet er: Hvilke overvejelser har ministeren gjort sig om, hvordan man så i fremtiden kan sikre, at Banestyrelsen kan møde den nye tids krav og virkelig være styrket til at gennemskue de udbydere, som måtte komme? Er ministeren f.eks. enig i, at det kræver, at Banestyrelsen har en vis kapacitet, således at man dér kan sikre en vis form for styring og modspil til de mastodonter, eller hvem det nu måtte være, der byder sig til med sikkerhed?

#### **Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Jeg mener ikke, at det ville være rimeligt på nuværende tidspunkt at tage stilling til, hvorvidt der skal rejses krav mod Siemens. Som jeg var inde på, må det afhænge af, hvorvidt der er sket