



MINISTEREN

Dato 11. april 2006
J nr. 504-17

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 23. marts 2006 stillet mig følgende spørgsmål 331 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

Spørgsmål nr. 331:

"Med henvisning til ministerens talepapir fra det aflyste samråd om det kommende EU rådsmøde 27. marts 2006, jf. TRU alm. del – bilag 308, bedes ministeren præcisere, om regeringen

- mener, at et udbud af S-togsnettet principielt set er en god eller dårlig idé samt
- vil kæmpe for eller imod, at lokale net ifølge EU's regler kan/skal udbydes."

Svar:

Kommissionen har, som bekendt, fremsendt et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej KOM(2005) 319. Forslaget indeholder nogle rammer for, hvordan offentlige myndigheder må yde støtte til persontrafikken med bus, tog og metro.

Forordningsforslaget lægger op til at skulle erstatte de hidtil gældende regler i Rådets (EØF) forordning 1191/69 og 1107/70, som udviklingen i vidt omfang er løbet fra.

Forordningsforslaget indebærer, at den offentlige trafikbetjening som alt overvejende hovedregel skal kontraktstyres. Udgangspunktet er, at kontrakterne skal udbydes. Der er dog bl.a. foreslået undtagelse fra udbudskravet for mindre kontrakter og kontrakter vedrørende regional- og fjerntrafik med jernbane. Forordningsforslaget åbner også mulighed for, at lokale og regionale myndigheder selv kan varetage den offentlige trafikbetjening.

For så vidt angår S-togstrafikken kan jeg oplyse, at et af de centrale elementer i den danske holdning til forordningsforslaget hidtil har været, at der fra dansk side er blevet lagt afgørende vægt på, at det skal være op til de nationale myndigheder at beslutte om og hvornår S-togstrafikken skal udbydes.



Den strategi, der er valgt i Danmark, er en gradvis konkurrenceudsættelse af jernbanesektoren. Det er en model, som åbner mulighed for at sikre, at der løbende kan indhentes erfaringer fra de enkelte udbud. Modellen giver samtidig mulighed for at få mere erfaring, inden det besluttes at udbyde de mere centrale elementer i togtrafikken i Danmark, som f.eks. dele af fjerntrafikken eller S-togtrafikken.

På nuværende tidspunkt tilrettelægges udbudsprocessen i Danmark med udgangspunkt i trafikaftalen fra 5. november 2003 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Kristendemokraterne, hvoraf det fremgår, at der i perioden frem til 2014 skal ske udbud af mindst en tredjedel af DSB's daværende togkilometerproduktion eksklusiv fjerntrafikken mellem landsdelene og S-togtrafikken.

Regeringen ønsker en øget markedsorientering og konkurrencebaseret drift på jernbaneområdet, men det har hidtil været vurderingen, at processen ikke på nuværende tidspunkt er langt nok fremme til, at Danmark i EU-sammenhæng bør forpligte sig til et konkret tidsperspektiv for, hvornår et eventuelt udbud af S-togtrafikken skal finde sted.

På Rådsmøde (Transport) den 27. marts 2007 stillede formandskabet bl.a. spørgsmål om, hvordan medlemsstaterne stiller sig til en udvidelse af anvendelsesområdet for direkte kontrakttildeling. Et betydeligt antal af medlemslandene støttet af Kommissionen gav udtryk for, at det skulle være muligt at tildele kontrakter til al tungere jernbanetrafik inklusiv forstadstrafik og integrerede netværk

For så vidt angår 2. del af spørgsmålet kan jeg i øvrigt oplyse, at der fra dansk side i forhandlingerne er blevet lagt afgørende vægt på, at der ikke stilles krav i forordningen om, at persontransporten på privatbanerne skal udbydes.

For så vidt angår de øvrige former for offentlig personbefordring omfattet af forordningen, som f.eks. bus og metro, arbejdes der ikke for en generel undtagelse fra udbudskravet. I forslaget er der i et vist omfang gjort undtagelser fra udbudskravet, f.eks. for mindre kontrakter. Forslaget indeholder desuden f.eks. en undtagelse om, at myndigheder, som ikke dækker hele medlemsstaten, kan vælge at varetage den offentlige trafikbetjening selv.

Der er ikke noget i forordningsforslaget, der er til hindrer for, at trafikken udbydes i videre omfang, end det forordningen stiller krav om.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen