

Europaudvalget

FOLKETINGET



REFERAT

AF 22. EUROPAUDVALGSMØDE

Dato: Tirsdag den 10. marts 2015
Tidspunkt: Kl. 10.30
Sted: Vær. 2-133

Til stede: Eva Kjer Hansen (V), formand, Jacob Lund (S), Helge Vagn Jacobsen (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Henning Hyllested (EL), Jakob Ellemann-Jensen (V), Pia Adelsteen (DF) og Mette Bock (LA).

Desuden deltog: Transportminister Magnus Heunicke

FO **Punkt 1. Rådsmøde nr. 3377 (transport, telekommunikation og energi – transport) den 13. marts 2015**

Transportministeren ville gennemgå dagsordenen for det kommende rådsmøde for EU's transportministre den 13. marts 2015. Der var to sager på til orientering og en sag på til forhandlingsoplæg.

1. Bidrag til EU's konkurrenceevne, vækst og beskæftigelse gennem udvikling af transportpolitik

- Politisk drøftelse

Rådsmøde 3377 – bilag 1 (samlenotat side 3)

Udvalgsrådsreferat:

EUU alm. del (14) – bilag 268 (side 310, senest behandlet i EUU 28/11-14)

Transportministeren: Den første sag er diskussionsoplægget om "Bidrag til EU's konkurrenceevne, vækst og beskæftigelse igennem udvikling af transportpolitikken". Sagen har ikke tidligere været forelagt for udvalget. Sagen har ikke været behandlet i Rådets transportarbejdsgruppe, ligesom der ikke er tale om forslag til ny lovgivning. Den overordnede ramme for diskussionsoplægget skal ses i lyset af Kommissionens meddelelse fra november 2014 med titlen "Årlig vækstundersøgelse 2015", som fokuserer på konkurrenceevne, vækst og beskæftigelse i EU. Denne vækstundersøgelse skal drøftes blandt udenrigsministrene den 17. marts og blandt stats- og regeringscheferne på mødet i Det Europæiske Råd den 19.-20. marts. Som optakt hertil ønsker formandskabet drøftelser i fem separate rådsformationer, herunder på rådsmødet for transportministre. Spørgsmålene i diskussionsoplægget til transportministrene drejer sig om, hvordan det europæiske transportnet gøres mere effektivt, og hvordan den europæiske transportsektor gøres mere konkurrencedygtig globalt set. Formandskabet spørger, hvilke initiativer der er brug for på EU-plan. Desuden spørger formandskabet, hvordan man bedst kan tiltrække private investeringer til transportprojekter, herunder til grænseoverskridende projekter og projekter, der afhjælper flaskehalse i transportsystemet. Regeringen støtter, at der ses på tiltag, der kan styrke rammerne for en konkurrencedygtig infrastruktur.

Fra dansk side investerer vi i disse år massivt i både opgradering af eksisterende infrastruktur og i anlæg af ny infrastruktur. Vi har også mange fælles initiativer i gang på europæisk plan, der styrker den europæiske transportsektors konkurrenceevne. Det gælder f.eks. grænseoverskridende infrastrukturprojekter som Femern Bælt. Det er i den forbindelse vigtigt, at vi fastholder det høje ambitionsniveau i politikken om det transeuropæiske transportnet, så vi i år 2030 står med et transeuropæisk transporthovednet af høj kvalitet. Det arbejde er kommet godt i gang med de ni korridorarbejdsplaner, som synliggør, hvor udfordringerne ligger, og hvilke projekter der i de kommende år skal gennemføres for at afhjælpe flaskehalsene i transportsystemet. Forslaget er sat på dagsordenen til politisk drøftelse på det kommende rådsmøde den 13. marts.

2. Forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneanråde for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen

- *Politisk drøftelse*

KOM (2013) 0029

Rådsmøde 3377 – bilag 1 (samlenotat side 3)

Udvalgsmødereferater:

EUU alm. del (14) – bilag 268 (side 316, senest behandlet i EUU 28/11-14)

EUU alm. del (13) – bilag 513 (side 1007 FO, forhandlingsoplæg forelagt 28/5-14)

Transportministeren: Den anden sag, jeg vil fremlægge for udvalget, er det såkaldte markedsåbningsdirektiv. Direktivet er en del af den politiske søjle i fjerde jernbanepakke. Sagen blev forelagt til forhandlingsoplæg i maj 2014 og forelægges i dag alene til orientering. Forslaget har for det første til formål at sikre lige adgang til infrastrukturen gennem styrkelse af infrastrukturforvalterens uafhængighed og for det andet at åbne markedet for indenlandsk passagertransport. Kommissionens oprindelige forslag om adskillelse mellem infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed gik i dansk optik for vidt. Den adskillelse, som Kommissionen lagde op til, ville i praksis betyde, at der skulle ske en ressortændring af ejerskabet for DSB. Det har derfor været vigtigt for Danmark, at den danske model kunne opretholdes i forslaget – altså modellen med Banedanmark som styrelse, der administrerer infrastrukturen, og DSB som selvstændig offentlig virksomhed under Transportministeriet, der driver jernbanevirksomhed. Denne model er vigtigt for at nå transportpolitiske mål. Heldigvis er det med formandskabets kompromisforslag lykkedes at indeholde den danske model i forslaget. Det er jeg rigtig godt tilfreds med. Jeg vil for god ordens skyld også huske at nævne, at i Danmark er markedet for national passagertransport allerede åbent. Siden år 2000 har enhver operatør kunnet drive persontrafik i Danmark. Forslaget er sat på til politisk drøftelse på det kommende rådsmøde den 13. marts. Det lettiske formandskab regner med en generel indstilling på rådsmødet den 11. juni.

FO 3. Forslag til ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af de nationale markeder for personbefordring med jernbane (PSO-forordningen)

- Politisk drøftelse

KOM (2013) 0028

Rådsmøde 3377 – bilag 1 (sammenotat side 23)

Rådsmøde 3352 – bilag 3 (Transportministeriets brev vedr.

opfølgning på Europaudvalgets møde 28/11-14)

Rådsmøde 3352 – svar på spørgsmål 1, fra transportministeren

KOM (2013) 0028 – svar på spørgsmål 1, fra transportministeren

KOM (2013) 0028 – spørgsmål 2, om PSO-forordningen, til

transportministeren

Transportministeren: Den sidste sag, jeg vil forelægge for udvalget, er den såkaldte PSO-forordning om de nationale markeder for personbefordring med jernbane. Forslaget er en del af fjerde jernbanepakke og er sat på Rådets dagsorden til politisk drøftelse. Jeg har tidligere forelagt sagen for udvalget, senest den 28. november sidste år, hvor det ikke lykkedes at få udvalgets opbakning til regeringens forhandlingsoplæg. Jeg vil gerne fremhæve for udvalget, at jeg den 28. november forelagde sagen til tidligt forhandlingsoplæg, ligesom jeg i dag forelægger sagen rettidigt til forhandlingsoplæg. Der forventes nemlig tidligst en generel indstilling på forslaget på rådsmødet den 11. juni i år. Jeg vil også gerne understrege over for udvalget, at jeg er fuldt ud bevidst om min forpligtelse til at søge opbakning til regeringens forhandlingsoplæg i sager af større rækkevidde, der respekterer både Folketingets indflydelse og regeringens forhandlingsfrihed. Dette er netop forudsætningen for et godt samarbejde mellem regeringen og Folketinget om EU-sagerne.

Siden min sidste forelæggelse af sagen på udvalgsmødet den 28. november har jeg arbejdet på at sikre opbakning til en dansk holdning til PSO-forordningen. Jeg håber, at forhandlingerne nu har båret frugt. Jeg forelægger derfor sagen til forhandlingsoplæg i dag. I den forbindelse vil jeg fremhæve, at der under de hidtidige forhandlinger om forslaget i Bruxelles er fremført synspunkter i overensstemmelse med regeringens foreløbige generelle holdning. Samtidig er det gjort klart for det lettiske EU-formandskab, Kommissionen og de øvrige medlemslande, at der endnu ikke foreligger en endelig dansk holdning til forslaget, og der er derfor blevet taget parlamentarisk forbehold. Som jeg fortalte udvalget i november, handler forslaget overordnet om de nationale markeder for personbefordring med jernbane. Jeg vil nævne tre vigtige emner i forslaget.

For det første er der forslag om fælles regler for tildeling af kontrakter om offentlig personbefordring. Det vil sige, at kontrakter, hvor staten køber trafik baseret på et tilskud, skal sendes i udbud fra december 2019. Overordnet set er regeringen ikke modstander af konkurrence eller udbud. Vi har den grundholdning, at det bør være op til de enkelte lande selv at beslutte, om og i hvilket omfang de ønsker at gennemføre udbud af togdriften. Der kan være fordele ved udbud, fordi konkurrencen i mange tilfælde kan fremme bedre og billigere løsninger. Der kan også være problemer med udbud i forhold til at sikre netværksfordele, sikkerhed for uforstyrret opretholdelse af trafikbetjeningen og sikre sam-

menhæng i den langsigtede udvikling af sektoren. Dette er særlig vigtigt i perioder med store investeringer i infrastrukturen, hvor der f.eks. skal skiftes togmateriale fra diesel- til eltog.

Regeringen fastholder, at det tidspunkt for gennemførelse af udbud, som fremgår af Kommissionens forslag, ikke harmonerer med de store investeringer, der er planlagt i den danske infrastruktur. Vi vil ganske enkelt komme til at betale overpris til private eller udenlandske statsejede aktører i risikopræmie, hvis vi udbyder, når banenettet skal bygges fundamentalt om, og det er præcis det, der skal ske nu. Baggrunden for behovet for en tilstrækkelig lang overgangsperiode er herudover, at den danske jernbanesektor på nuværende tidspunkt ikke vurderes organisatorisk egnet til en fuld udbudsmodel, hvorfor alene den nødvendige organisatoriske tilpasning vil være en meget stor opgave. Endelig betyder et krav om fuldt udbud i Danmark, at den udbudte volumen mere end firedobles. Det er forventningen, at markedet ikke kan bære, at alt bydes ud på en gang. Det ville betyde for høje priser og for dårlig service. For enhver regering vil det være uansvarligt ikke at sikre tilstrækkelig tid til at gennemføre udbud. Vi skal være sikre på, at vi kan tilbyde passagererne en god service til den rigtige pris. Regeringen lægger desuden vægt på at sikre, at lokalbanerne kan undtages fra kravet om udbud. Dette er for at sikre, at omkostningerne ved at gennemføre et udbud ikke overstiger gevinsterne ved udbud. Samlet set mener jeg at udviklingen i forhandlingerne er gået i den rigtige retning i forhold til Kommissionens oprindelige forslag, både når det gælder en længere overgangsperiode og muligheder for at undtage lokalbanerne fra kravet om udbud.

Det andet af de tre emner er forslaget om planer for offentlig personbefordring. Det er Kommissionens tanke, at der i disse planer skal fastsættes mål for den offentlige transportpolitik og udbud. Regeringen arbejder for, at dette bør være frivilligt, da vi har svært ved at se nytten heraf. Regeringen lægger i den forbindelse også vægt på, at tilsynsorganet – det vil sige Jernbanenævnet – ikke tildeles nye beføjelser til bl.a. at overvåge de offentlige transportplaner. Det strider mod dansk demokratisk tradition at sætte administrative organer til at kontrollere politisk fastsatte prioriteringer.

Det tredje emne er forslaget om, at medlemsstater skal sikre adgang til rullende materiel for interesserede operatører, hvor der ikke findes et velfungerende leasingmarked. Danmark har allerede ved udbud af togtrafik anvendt vilkår om adgang til rullende materiel, der i høj grad svarer til det foreslåede.

FO Mit forhandlingsoplæg er på denne baggrund, at man fra dansk side

- lægger vægt på, at det skal være op til medlemslandene selv at vurdere om og i hvilket omfang, de ønsker at anvende udbud i jernbanesektoren
- ikke arbejder imod Kommissionens forslag om obligatorisk udbud, så længe der er udsigt til, at der vil være et flertal for Kommissionens forslag, og i den forbindelse:
- lægger afgørende vægt på en overgangsperiode, der giver mulighed for tilstrækkelig tid til omstilling, således at fuldt udbud først skal være gennemført på et senere tidspunkt end i Kommissionens forslag, f.eks. i slutningen af 2020'erne
- lægger vægt på, at det bliver muligt at undtage trafikken på lokalbanerne for obligatorisk udbud, da omkostningerne ved udbud let kan overstige udbudsgevinsterne
- lægger vægt på, at tilsynsorganet ikke tildeles nye beføjelser, herunder i forhold til at overvåge de offentlige transportplaner
- arbejder for, at forslaget om offentlige transportplaner, der fastsætter mål for den offentlige transportpolitik, udgår af forslaget eller gøres frivilligt.

Forslaget er sat på til politisk drøftelse på det kommende rådsmøde den 13. marts. Det lettiske formandskab regner som nævnt med en generel indstilling tidligst på rådsmødet den 11. juni.

Formanden kunne ikke mindes, at en minister tidligere – efter at have fået sit forhandlingsoplæg afvist – oversender et brev om, at man ikke har behov for mandatet. Dagens forelæggelse var rettidig, men forløbet fik udvalget til at se nærmere på betydningen af tidlige forhandlingsoplæg. Formanden manglede stadig et svar på sit skriftlige spørgsmål om, hvilke holdninger regeringen havde givet udtryk for på de 15 arbejdsgruppemøder om forslaget.

Pia Adelsteen spurgte, om der var forskel på dagens forhandlingsoplæg og det forhandlingsoplæg, der blev forelagt den 28. november 2014.

Jakob Ellemann-Jensen bemærkede, at Enhedslisten åbenbart havde fået vredet armen om, men at Venstre, som ministeren vidste, ikke kunne støtte forhandlingsoplægget. Processen havde været uskøn, det troede han ministeren var enig i. Jakob Ellemann-Jensen rådede Transportministeriet til fremover at forstå, at Europaudvalget faktisk er et

venligt indstillet udvalg. Han spurgte, om man ville udsætte den tvungne udbudsforretning til slutningen af 2020'erne, fordi man forventer at tage det som en stor pakke, eller fordi man forventer først at være færdig i slutningen af 2020'erne. Laver man det hele på en gang, eller kunne man tage det lidt ad gangen?

Mette Bock mindede om, at Liberal Alliance går uforbeholdt ind for konkurrence.

Nogle af regeringens forbehold var fornuftige, men hvorfor udskyde udbuddet til slutningen af 2020'erne? Hvis man sikrer den nationale indflydelse, som regeringen lægger op til, hvad er så det afgørende?

Transportministeren tog de generelle kommentarer om processen til efterretning. Han svarede Pia Adelsteen, at forhandlingsoplægget var stort set enslydende med det tidlige forhandlingsoplæg.

Til Jakob Ellemann-Jensen sagde ministeren, at hvis det var udbuddet, han spurgte til, var det smartere at dele det op end at udbyde alt på en gang. Man vil lave en plan for udbuddet, så man deler det rigtigt op. Det skal ende med, at hele jernbanen er udbudt. Hvis det var infrastrukturinvesteringerne, Jakob Ellemann-Jensen spurgte til, var det fornuftigt at have en udrulningstakt i den igangværende signaludskiftning, som man havde vedtaget med brede forlig. Man vil også gerne elektrificere jernbanen, hvad alle partier støtter, og det kræver, at signalerne er udskiftet, så de store investeringer hænger tæt sammen teknisk. Det bliver ikke en fest at være togrejsende i Danmark, mens det står på. Investeringerne er planlagt, så man får mest muligt ud af pengene, og hvis jernbanedriften udbydes inden 2019, vil det koste ekstra, hvis aktøren skal påtage sig risikoen for f.eks. at skulle køre togbusser i månedsvi. Derfor arbejder man med dette mandat. Ministeren så frem til, at den danske transportdebat kunne blive frigjort fra spørgsmålet om udbud eller ej, så man f.eks. kunne debattere CO₂-mål i stedet. Han svarede formanden, at Danmark har taget parlamentarisk forbehold, som man skal, i de arbejdsgruppemøder, man har deltaget i.

Formanden spurgte, hvilke holdninger der var givet udtryk for, uagtet at der var taget parlamentarisk forbehold. Udvalget skal have mulighed for at diskutere emnet, mens det er relevant og den politiske diskussion er i gang. På rådsmødet var der vel nu en politisk drøftelse, inden forhandlingerne med Parlamentet går i gang – det var lidt sent.

Henning Hyllested sagde, at man ikke havde fået vredet armen om i Enhedslisten, man havde bare brugt situationen til at fremme partiets politik. Derfor støttede man nu forhandlingsoplægget – fordi regeringen ville lade det være op til landene selv at vurdere, om man skal anvende udbud i jernbanesektoren og i hvilket omfang, og fordi mandatet er præget af den pragmatisme, at man ikke vil arbejde imod Kommissionens forslag om obligatoriske udbud, så længe der er flertal for forslaget. Det kunne man godt have været utilfreds med, men i betragtning af Kommissionens, Parlamentets og Folketingets ud-

budsfundamentalisme var det da meget godt, at bremserne slås lidt i, og at man får udskudt de udbud.

Mette Bock var ikke blevet mindre forvirret. Hvis man ikke kunne få sikkerhed for hurtig udbudsproces, kunne Liberal Alliance ikke støtte forhandlingsoplægget.

Pia Adelsteen sagde, at Dansk Folkeparti sagde nej til forhandlingsoplægget igen. Hun forstod ikke, at Enhedslisten pludselig syntes, det var o.k. Dansk Folkeparti har ikke noget imod udbud, man vil bare selv bestemme på nationalt niveau, hvornår det skal gøres. Ministeren ville derimod overlade det til EU. Pia Adelsteen havde stillet et skriftligt spørgsmål om, hvorvidt man aldrig ville få så store investeringer igen. Hvis man skulle lave store investeringer en anden gang, måtte man vel også bremse op i udbudsprocessen til den tid. Og hvad skulle EU blande sig for? Man kunne bare beslutte det nationalt. Derfor sagde Dansk Folkeparti nej, ikke fordi de ønskede udbud hurtigere eller langsommere.

Jakob Ellemann-Jensen bekræftede, at Venstre var en form for udbudsfundamentalister: Man synes simpelt hen, at konkurrence er godt. Ministeren lægger afgørende vægt på, at der skal være tilstrækkelig tid til at gennemføre udbud, og det indebærer, at man stemmer nej, hvis man ikke får det, som man vil have det. Han håbede, at de, der støttede forhandlingsoplægget, var klar over, at formuleringen tilstrækkelig tid dækker over elasticitet i metermål. Kunne man få oversendt en plan for, hvornår de enkelte jernbanestrækninger ville være klar? Og er S-toget en lokalbane?

Pia Adelsteen mente, at en lokalbane er en bane, der er ejet af kommune eller region, og det er S-togsnettet ikke. Hvorfor mente ministeren der var større omkostninger ved at udbyde lokalbaner end nationale baner?

Jakob Ellemann-Jensen spurgte, hvad Enhedslisten havde fået til gengæld for deres støtte til forhandlingsoplægget.

Jacob Lund sagde, at udbud kunne være udmærket, når der var fornuft i det. Og det var der i ministerens argumenter – investeringerne skal på plads, før man sætter jernbanedriften i udbud, så man kender usikkerhedspunkterne for byderen og undgår overbud.

Helge Vagn Jacobsen syntes, der var en god balance mellem ønsket om konkurrence og hensynet til kæmpe investeringer i forhandlingsoplægget. Hvis man kører på i det tempo, EU lægger op til, risikerer man at påføre staten ekstra udgifter. Det var derfor et udtryk for rettidig omhu at udskyde konkurrenceudsættelsen af persontransport. Hele ideen med konkurrenceudsættelse er at nedbringe udgifterne. I Danmark har man allere-

de åbnet op for markedet for persontransport. Det er også fornuftigt at undtage lokalbanerne, fordi der er startomkostninger af en vis størrelse ved udbud.

Lisbeth Bech Poulsen bemærkede det specielle i, at de røde partier bakkede op om et mandat til udbud af grundlæggende infrastruktur, mens højrefløjen var imod. Socialistisk Folkeparti var ikke udbudsfundamentalistiske, men ville gerne have en ordentlig infrastruktur, så hele landet kommer til at hænge sammen. Det skulle også gerne blive billigere for passagererne. De fælles europæiske regler for udbud, der kan virke lidt overdrevne i Danmark, hvor korrupsionen er lav, kan give mening i Sydeuropa, hvor der er set masser af eksempler på omfattende korrupsion. Socialistisk Folkeparti bakkede op om forhandlingsoplægget. Det var ikke perfekt, men det bedste skulle ikke have lov at være det godes fjende.

Transportministeren bekræftede Pia Adelsteens svar på Jakob Ellemann-Jensens spørgsmål om lokalbaner. S-togene var nationalt ejet. Så vidt han forstod, ville Dansk Folkeparti gerne have udbud, det skulle bare ikke dikteres af EU, men besluttes nationalt. Han gentog fra forhandlingsoplægget, at regeringen lægger vægt på, at det skal være op til medlemslandene selv at vurdere, om og i hvilket omfang de ønsker at anvende udbud i jernbanesektoren. Det var vel, hvad Dansk Folkeparti ønskede sig. Han præciserede, at forskellen på dette forhandlingsoplæg og det foregående var, at ordene mulighed for var ændret til udsigt til. Det var altså rent sprogligt. Ministeren svarede Jakob Ellemann-Jensen, at han ikke ville referere fra møderne med ordførerne. På Pia Adelsteens spørgsmål om, hvorfor lokalbaner skal undtages, svarede han, at selv de mest udbudshungrende mener, der skal være en nedre grænse for, hvornår det giver mening at udbyde. Det er et stort papirarbejde at sende noget i udbud, og det skulle kunne betale sig. Selv i forbindelse med det meget velfungerende Arrivaudbud var der juridiske slagsmål undervejs. Forhåbentlig kan man komme igennem med en nedre grænse for obligatorisk udbud, så driften af lokalbaner ikke kommer til at blive dyrere.

Ministeren svarede Pia Adelsteen, at investeringsniveauet var historisk, og at han i starten af året havde givet hende et skriftligt svar på, hvordan investeringerne var i forhold til tidligere og kommende år. Der er tale om en tredobling. Der er et kæmpe efterslæb på især signaler og elektrificering. Dertil kommer Togfonden DK's ekstra bane til Billund, der giver hurtigere togdrift i hele Danmark. Intet tyder på, at man i de næste årtier skal have investeringer af en lignende størrelse. Dansk Folkeparti er med i samtlige forlig. Der kommer til at være togaflysninger og togbusser undervejs, og derfor er det rettidig omhu at vente med at gennemføre udbud, til skinnenettet er på plads, så man kan få en rimelig pris, der ikke skal tage højde for en masse igangværende arbejde.

På Jakob Ellemann-Jensens spørgsmål om, hvornår jernbanen var klar til udbud, og hvornår man var færdig med investeringerne, svarede ministeren, at man var i gang med forhandlinger med DSB. Regeringens politik er, at der skal laves en grundig udbudsstrategi, hvor man beslutter, hvilken takt det skal gøres i. Han troede ikke, man ville lave al

udbuddet på en gang. Det er regeringens holdning, at der skal laves en strategi, og svaret på Jakob Ellemann-Jensens gode spørgsmål afhænger af denne strategi.

Pia Adelsteen spurgte, om det var rigtigt forstået, at man ville bede EU om en overgangsperiode for obligatoriske udbud på grund af de historiske investeringer. Men er det så frivilligt for staten at sætte jernbanerne i udbud efter overgangsperioden? Der foregår meget lige nu, og man risikerer, at det medfører nogle ekstra udgifter at gennemføre udbud imens. Men efter overgangsperioden skal alting i udbud, og skal der så aldrig laves så store investeringer igen? Lokalbanerne drives lige nu af regionerne gennem et bloktilskud, der forudsætter, at lokalbanerne er i drift. Det kunne være, at staten skulle overtage dem. Så kunne man på et tidspunkt sætte dem i udbud.

Jakob Ellemann-Jensen var tilfreds med, at man har det til gode at lave en strategi, og at man tager det lidt ad gangen. Han gentog sit spørgsmål om, hvad Enhedslisten havde fået for sin opbakning.

Formanden spurgte, hvorfor ministeren var så hemmelighedsfuld omkring udbudsstrategien, som hun også selv havde stillet spørgsmål om. Hvornår skulle hvilke strækninger sættes i udbud? Hvorfor kunne man ikke få nogen meldinger, og hvornår kom regeringens udbudsstrategi?

Transportministeren svarede Pia Adelsteen, at udbud ikke vil være frivilligt efter overgangsperioden. Han havde forstået det sådan, at Dansk Folkeparti gik ind for udbud, men var uenige i, at det skulle være EU, der gennemfører det. Danmark har gjort nogle meget dyrekøbte erfaringer med forkert gennemført udbud, f.eks. på Kystbanen. Også Storbritannien havde dyrekøbte erfaringer, hvor togene lukkede i månedsvis. Udbud er svært, og det må påhvile den til enhver tid siddende transportminister at gøre det grundigt. Ministeren svarede Pia Adelsteen, at der ikke før var blevet lavet investeringer i samme omfang som nu, og at der ikke var planlagt lignende investeringer de næste årtier. Der kunne ske en drastisk teknologisk udvikling, så han kunne ikke vide, hvad man vil lave i Danmark i 2030'erne eller 40'erne af den slags investeringer. Men sammenlignede man sig med andre europæiske lande, mangler Danmark elektrificering, hurtige tog og nye signaler. Hvis man så i fremtiden skal inkorporere ny teknologi, er der den afgørende forskel, at man til den tid har udbudt alle togstrækninger i Danmark og derfor er i stand til at håndtere det. Der vil være store forhandlinger og juridisk spilfægteri, men man vil have en udbudsprocedure, der kører. De nuværende investeringer har man ikke set før. De kommer til at være irriterende, men bagefter bliver det rigtig godt. Hvis man vælger at lade Banedanmark og DSB overtage lokalbanerne, vil det ikke være en regional udbyder, men en statslig, og så skal det udbydes. Til gengæld kan det så gøres i lidt større pakker.

Ministeren gentog, at han ikke ville underholde om sine ordførerdrøftelser i offentligheden. Hans tilgang var temmelig udogmatisk, han var optaget af, at udbuddet ville blive gennemført ordentligt, og af at få mest muligt togdrift for pengene.

Ministeren svarede formanden, at der i regeringens udspil til de pågående forhandlinger med DSB er et ønske om at udarbejde en grundig udbudsstrategi. Det har man meldt ud til alle deltagende partier. Der var ikke noget hemmeligt ved udbudsstrategien, den var bare ikke lavet endnu. Heller ikke den tidligere regering havde sådan en strategi.

Forhandlingsoplægget taget i betragtning gav det god mening, at den endnu ikke var det. Den vil naturligvis være fuldt ud offentlig.

Formanden konkluderede, at der ikke var flertal mod regeringens forhandlingsmandat, idet kun Venstre, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance havde ytret sig imod det.