

Til titlen.

3) Tallet »17« ændres til: »24«.

4) Ordet »bevillinger« ændres til: »den offentlige forvaltning«.

Bemærkninger.

Til nr. 1 og 3.

Alle folketingets partier bør have mulighed for at deltage i et udvalgsarbejde, når det drejer sig om så centralt et forfatningsretligt spørgsmål som det foreliggende.

Til nr. 2 og 4.

Folketingets mulighed for hurtigt virkende indgreb styrkes, når sagerne henhører under ministeren. Behovet herfor er betydeligt – også i ikke-økonomiske anliggender. I øvrigt er grænsedragningen uklar mellem de sager, som de samarbejdende partier foreslår inddraget under udvalgets arbejdsområde, og andre forvaltningsområder.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Ændringsforslag nr. 1

forkastedes med 119 stemmer mod 38; 5 medlemmer stemte hverken for eller imod.

Ændringsforslag nr. 2

forkastedes med 131 stemmer mod 31.

Ændringsforslag nr. 3 og 4 betragtedes som bortfaldet efter forkastelsen af ændringsforslag nr. 1 og 2.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Forslaget til folketingsbeslutning

vedtoges enstemmigt med 160 stemmer.

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Der vil nu blive givet finansministeren meddelelse om denne vedtagelse.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om DSB.
(Lovforslag nr. L 65. Fremsat 10/3 77).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Karl Nielsen (S):

Forslaget er en genfremsættelse fra sidste samling og indebærer en revision af den gældende statsbanelov af 1968. Forslaget er i størst muligt omfang tilpasset de to internationale konventioner om befordring af gods og personer.

I bemærkningerne til lovforslaget er de væsentligste ændringer trukket frem i 14 punkter. Af disse 14 punkter vil jeg godt nævne et par stykker.

Der gennemføres en ajourføring af en række erstatningsbeløb, og der gennemføres en hjemmel dels til at indføre frankotvang, dels til at afskaffe muligheden for at trække efterkrav for visse befordringsarter. Her tænkes i første omgang på ekspresgodsforsendelser. Forslaget indebærer desuden, at de mange kriterier vedrørende takstdannelsen overføres fra selve loven til DSBs befordringsreglementer, men selve DSBs takstniveau fastsættes som hidtil af finansudvalget.

Endvidere er lovtæksten moderniseret i vidt omfang og bragt i overensstemmelse med moderne DSB-terminologi. Nu kaldes f. eks. en billet for en billet og ikke som tidligere for en rejsehjemmel, som ikke ret mange vidste hvad betød. I det hele taget synes jeg, at lovforslaget er skrevet i et sprog, som kan forstås, og det er jo ikke altid tilfældet med de lovforslag, vi behandler her i tinget. Derfor skal ministeren have ros for det klare og forståelige sprog, som er kendetegnende for dette forslag.

Jeg skal på baggrund heraf på socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget.

Glensgård (FP):

Hvis den nye trafikminister vil have ulejlighed med at læse Folketingstidende 1976-77, 1. samling, sp. 3580-3581, så skal vi ikke tilføje andet, end at denne positive holdning fra fremskridtspartiet jo ikke er normal for den trafikminister, der nu måtte være siddende. Vi håber, at denne positivitet gør, at vi kan nå endnu længere end det af ministeren fremsatte forslag.

Ivar Hansen (V):

I lighed med vores holdning ved den tidligere førstebehandling kan jeg sige, at vi har en positiv holdning over for en gennemførelse af lovforslaget.

Jeg skal dog nævne ét punkt, som venstres daværende ordfører ved den sidste førstebehandling bragte frem, nemlig den paragraf i lovforslaget, som siger, at DSBs takstfastsættelser godkendes ved en behandling i finansudvalget. Vi har den opfattelse i venstre, at spørgsmålet om DSBs takster og udviklingen heri indbærer en hel del trafikpolitiske konsekvenser, og vi mener derfor, at det vil være ønskeligt, om vi i trafikudvalget nu under udvalgsarbejdet overvejer, om ikke det var rigtigt, at ændringer i DSBs takstfastsættelser, i lighed med hvad der gælder for takstfastsættelserne inden for post- og telegrafvæsenets område, fremsættes som lovforslag og behandles i trafikudvalget.

Burgdorf (KF):

Det er jo anden gang, også dette lovforslag er til førstebehandling, og jeg skal ikke komme med mange kommentarer, da meget af det, som trænger til en grundig drøftelse i udvalget, er af teknisk art. Det vil vi gerne være med til. Jeg synes, mange af de tanker, der er fremlagt heri, er overordentlig sympatiske. Det er klart, at vi skal være i overensstemmelse med de internationale regler, og det sigter dette lovforslag mod. Ligeledes synes jeg også, det er sympatisk, at DSB har fundet det rigtigt, at erstatningssager og den slags ting kommer på linje med, hvad der er nogenlunde dagspris. Vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet.

Langsted (CD):

Jeg skal også gøre det kort. Der er jo tale om en modernisering og forenkling af den bestående lovgivning. Vi synes, det er en fornuftig revision, der er tale om, også med hensyn til prisfastsættelsen, som andre ordførere jo også har været inde på det. Det virker på en måde som en helt ny lov for DSB, en moderniseringslov.

Vi tilsiger hurtig og velvillig behandling.

Ole Henriksen (SF):

Jeg skal blot henvise til vores tidligere bemærkninger under den sidste førstebehandling og tilsige et positivt udvalgsarbejde fra SFs side.

Fuglsang (DKP):

Jeg kan også kun sige, at der heller ikke for kommunisterne er sket noget, som motiverer, at vi skal ændre det standpunkt, vi havde ved forrige førstebehandling, så vi vil køre videre, som vi gjorde dengang.

Inge Krogh (KrF):

Jeg skal heller ikke tilføje noget fra sidste gang, vi havde lovforslaget til førstebehandling. Kristeligt folkeparti ser med sympati på forslaget.

Der er dog lige én ting, jeg vil anføre, og det er angående § 8, hvor der står, at berusede personer ikke kan befordres. Der vil jeg sige, at DSB i meget høj grad selv kan hjælpe med til at undgå berusede personer ved at undlade at sælge stærke drikke i togkioskerne.

Alfred Hansen (DR):

Der er ikke i det fremsatte lovforslag emner og punkter, som kan ophidse til særlig stærk debat. Der er spørgsmålet om reglerne om transport af bagage og erstatning, som det ser ud til at være fornuftigt at justere. Hvis det derimod havde været et forslag om at diskutere, hvordan man skulle te sig inden for DSB fremover med hensyn til nedlæggelse af stationer og jernbaner – undertiden kan man få en tanke om, at man fra DSBs side agter at afvikle DSB-området – så ville det nok have affødt en større debat her i tinget.

Jeg vil gerne minde om, at man i DSBs driftsområde helt ignorerer befolkningens ønsker om tog. Jeg vil her nævne strækningen Nyborg–Odense, hvor man uden en drøftelse i dette ting helt for trafikministerens egen regning har nedlagt nogle stationer. Hvis det havde været den slags problemer, man havde lagt frem til drøftelse her, så synes jeg, det ville have klædt trafikministrene, men det har altså ikke været tilfældet.

Retsforbundet er ikke repræsenteret i trafikudvalget, men vi vil med interesse se på lovforslaget, når det kommer til andenbehandling her.

Bolvig (RV):

I vor trafikpolitiske ordførers fravær skal jeg blot henvise til det radikale venstres bemærkninger ved den tidligere førstebehandling og sige, at vi tilsikrer en positiv udvalgsbehandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olsen):

Dette har været en forkortet udgave af den førstebehandling, der fandt sted forud for valget, og derfor kan jeg gøre mine bemærkninger til nogle meget få.

Jeg vil sige tak for den meget positive modtagelse af forslaget. Den socialdemokratiske ordførers ros til ministeren vil jeg meget gerne lade gå videre til min forgænger, der nu sidder i et andet embede. Lad mig så i øvrigt føje til, at bemærkningerne rejst af venstres ordfører, hr. Ivar Hansen, vedrørende takstfastsættelsen går jeg ud fra er noget, man vil drøfte i udvalget.

Endelig vil jeg blot til hr. Alfred Hansen fra retsforbundet vedrørende bemærkningen om nedlæggelse af stationer på strækningen Nyborg-Odense sige, at hr. Alfred Hansen vil finde ud af, efterhånden som han kommer ind i de barske vilkår, som dette ting må arbejde under, når det drejer sig om økonomien, at man ikke både kan forlange besparelser og tro, at man bare kan udvide. Der er konsekvenser i de beslutninger, der bliver truffet, ikke mindst i dette ting.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Karlskov Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Lovforslag nr. L 66. Fremsat 10/3 77).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Normann Andersen (S):

Lovforslaget er en genfremsættelse fra sidste samling, og da var forslaget så nær færdigbehandlet, at man netop skulle til at afgive betænkning. Jeg vil derfor mene, forslaget kan få en hurtig behandling uden meget udvalgsarbejde.

For en ordens skyld kan jeg da lige nævne forslagens to hovedpunkter.

For det første indeholder det en anmeldelsespligt til ministeren for offentlige arbejder vedrørende etablering af flypladser, så man derigennem kan sikre sig, at alle vilkår, der findes påkrævede af hensyn til luftfartens sikkerhed, er overholdt.

For det andet indeholder det et forslag til en forhøjelse af ansvarsgrænsen for skader på flypassagerer, dog kun hvor det drejer sig om befordring udført af et dansk lufttrafikforetagende. Den nugældende ansvarsgrænse, der sidst blev fastsat i 1969, er på 125.000 kr. Denne grænse ønskes nu fastsat til 375.000 kr., hvilket passer bedre efter nutidens økonomiske forhold.

Jeg kan herefter anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Glensgård (FP):

Jeg håber ikke, at den nuværende trafikminister er lige så stejl som den foregående. Det kunne bl. a. medføre, at danskere, som benytter sig af de luftfartsselskaber, som dette lovforslag omhandler, ikke får den erstatning, som der er et politisk flertal her i folketinget for at hæve. Den foregående trafikminister har sammenkoblet det med spørgsmålet om kontrol med de mindre lufthavne, og det ser jeg at den nuværende også gør. Det er en kedelig udvikling, der er sket i trafikministeriet. Jeg havde håbet, at den nye trafikminister ville have taget anderledes på den slags sager.

Jeg håber, at vi kan få det politiske flertal igennem, som er markeret i en beretning fra udvalget, således at vi kan få erstatningerne til de civile luftfartsselskabers omkomne hævet. Derefter håber jeg selvfølgelig, at vi får ministerens første del af lovforslaget kulet ned, hvor det hører hjemme. Der er ingen grund til at lave lovgivning. Vi har hidtil klaret det administrativt, og det kan også ske fremover.

Jeg skal tilsige en velvillig udvalgsbehandling af anden del. Første del håber jeg på at vi får forkastet ved et ændringsforslag ved anden behandling.

Ivar Hansen (V):

Også hvad dette lovforslag angår, kan jeg tilsige en hurtig og velvillig behandling fra venstres side i lighed med, hvad jeg sagde ved den foregående førstebehandling. Som lovforslaget foreligger nu, er det på de væsentligste punkter en imødekommelse af de synspunkter, vi fra