

[Trafikministeren]

Et spørgsmål, som har været fremme i drøftelserne om en nyordning for trafikhavnene, er afgrænsningen af deres virkefelt. Det er min opfattelse, at den gældende ordning, hvorefter havnens midler kun kan anvendes til formål, der særlig tjener havnens interesser, er så fleksibel, at den også kan dække den udvikling, som der måtte være behov for i denne henseende.

Der er dog i lovforslaget en ny bestemmelse, der modificerer den angivne grundregel. Det er bestemmelsen i § 13, stk. 2. Efter den kan der under nærmere fastsatte betingelser undtagelsesvis ske en udlodning af havnens midler, hvis det er usandsynligt, at havnen selv får brug for dem i en overskuelig fremtid.

Havnensammenslutningen har lagt megen vægt på, at der blev åbnet en sådan mulighed for udlodning. Da det kan føre til u hensigtsmæssige investeringer, hvis en havn måtte få en for stor kapital, har jeg ment at kunne imødekomme ønsket.

Det må imidlertid understreges, at de offentligt styrede havne i princippet ikke skal fungere som en almindelig erhvervs virksomhed, hvis mål er et overskud, der tages ud af virksomheden. En trafikhavn skal økonomisk hvile i sig selv. Det er naturligvis ønskeligt, at en havn har en solid økonomi, men en havns overskud bør principielt anvendes til havnens egne investeringer, altså bidrage til havnens selvfinansiering.

Det er væsentligt at fastslå, at lovforslaget fastholder den hidtil gældende ordning, hvorefter de kommunalt styrede havne ligesom Københavns Havn er selvstændige virksomheder, men som hver for sig udgør en del af et landsdækkende trafikhavnet. Havnene skal fungere som en helhed til erhvervslivets betjening. Derfor fastholdes også en samlet kontrol med landets trafikhavne uanset den langt friere stilling, som lovforslaget giver i henseende til investeringer og takstpolitik.

Sammenslutningen af Danske Havne og Kommunernes Landsforening har givet deres tilslutning til lovforslaget.

Efter min vurdering har den hidtidige ordning med en samordnet investering i trafikhavnene og uniforme skibs- og vareafgifter medvirket til at undgå samfundsøkonomisk u hensigtsmæssige investeringer på trafikhavneområdet. Denne vurdering deles af andre. Mit principielle ønske om fri konkurrence er imidlertid i god

overensstemmelse med udviklingen. Fra erhvervenes side har man følt de uniforme takster som utilfredsiggørende. Havnensammenslutningen har følt den centrale investeringskontrol som et bånd på den enkelte kommunalbestyrelses frie udfoldelsesmulighed.

Da takstkontrol og investeringskontrol er to sider af samme sag, må en nyordning nødvendigvis omfatte begge elementer.

Det er mit håb, at den frihed, som lovforslaget giver trafikhavnene, vil blive forvaltet til hele samfundets bedste, således at unødvendige investeringer undgås og den enkelte havnebestyrelse også vil føle et ansvar over for helheden.

Det er Trafikministeriets opgave at følge udviklingen på dette afgørende punkt.

Hermed anbefaler jeg lovforslaget til det høje Tings velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om DSB.
(Lovforslag nr. L 162).

Som bekendt er der mellem partier, som udgør et stort flertal i Folketinget, indgået aftale om rammer for DSB i årene 1990-93.

Ifølge den indgåede aftale tildeles DSB en øget kompetence til at fastlægge priser på markedsmæssige vilkår. Dette kræver imidlertid som anført i aftalen en ændring af lov om DSB.

Lovforslaget giver DSB bemyndigelse til selv at fastsætte sine priser. Dog skal Finansudvalgets tilslutning fortsat indhentes, hvis de gennemsnitlige priser ønskes forhøjet mere end det, der svarer til omkostningsudviklingen ved DSB.

Da DSB's øgede handlefrihed desuden modsvares af skærpede resultatkrav, er ændringsforslaget ikke et instrument, som DSB kan spinde guld på eller bruge til at føre dumpingpolitik over for de andre transportformer.

Derimod kan DSB med indførelsen af et mindre stift prissystem inden for visse grænser tilpasse sine priser til markedets skiftende vilkår og dermed sikre sig en bedre indtægtsudvikling, end tilfældet ellers ville have været.

Når en sådan friere ordning for DSB's prisfastsættelse kan indføres nu uden at give anledning til sociale betænkeligheder, hænger det sammen med, at de socialt betingede rabatprocenter til bl.a. pensionister fra 1. januar 1990 ikke længere belaster DSB økonomisk.

[Trafikministeren]

DSB har således ikke noget indtægtsmæssigt incitament og heller ikke beføjelse til at ændre de sociale rabatprocenter.

Derimod kan DSB med lovforslaget uden at gå til Finansudvalget foretage ændringer i normalpriser og kommercielle rabatter, når blot den gennemsnitlige pris holdes inden for DSB's omkostningsudvikling.

Folketinget vil dog fortsat have indblik i DSB's prispolitik, idet DSB i finanslovforslaget skal oplyse, hvorledes prispolitikken forudsættes at blive i det kommende år. Desuden skal DSB i forslag til tillægsbevillingslov mere detaljeret redegøre for den gennemførte prispolitik.

Dermed er der i lovforslaget skabt en balance mellem de øgede resultatkrav til DSB, DSB's handlemuligheder på prisområdet og Folketingets muligheder for indseende med udviklingen i DSB's priser.

Som anført i bemærkningerne må man være opmærksom på, at taksterne for rejser med tog inden for hovedstadsområdet falder uden for ændringsforlaget, idet priserne for disse rejser fastsættes af HT i medfør af loven om hovedstadsrådets kollektive persontrafik.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og villige behandling.

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Jeg tillader mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmiljø. (Ledelsesansvar).

(Lovforslag nr. L 121).

Lovforslaget indebærer, at ledelsen og de personer, der deltager i ledelsen af en virksomhed m.v., eksempelvis direktører og bestyrelsesmedlemmer, er direkte medtaget i lovtæksten og derfor med sikkerhed vil kunne straffes for overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Baggrunden for fremsættelsen af lovforslaget er primært at fjerne den tvivl, der efter den seneste domspraksis er opstået om, i hvilken udstrækning der efter den eksisterende lovgivning kan gøres strafansvar gældende over for denne personkreds. Tvivlen har konkret gået på, om administrerende direktører kan anses for omfattede af arbejdsmiljølovens arbejdsgiver- og arbejdslederbegreb. Dette er afklaret ved forslaget om, at lovens bestemmelser om arbejds-

giverens pligter finder tilsvarende anvendelse på den, som leder eller deltager i ledelsen af virksomheden.

Det har i praksis ligeledes givet anledning til tvivl, om og i hvilken udstrækning der kan pålægges straf til personer, der medvirker til overtrædelse af arbejdsmiljølovgivningen.

Der er derfor også medtaget en bestemmelse i forslaget, der præciserer, at der i lighed med anden tilsvarende særlovgivning kan gøres strafansvar gældende over for personer, der medvirker til en overtrædelse af loven.

Den i arbejdsmiljøloven helt særegne adgang for en arbejdsgiver til at overdrage sit strafferetlige ansvar til driftsledere, arbejdsledere eller andre kvalificerede overordnede har vist sig ikke at have den store praktiske betydning. Dette skyldes, dels at arbejdslederen allerede efter den gældende lov har et selvstændigt ansvar, dels at arbejdsgiveren, uden at det er udtrykkeligt angivet, har mulighed for at tilrettelægge arbejdet, så det begrænser hans subjektive ansvar. Bestemmelsen er derfor foreslået ophævet.

For at bringe arbejdsmiljølovens strafferamme i overensstemmelse med anden særlovgivning, herunder navnlig miljøbeskyttelsesloven, foreslås endvidere indføjet en hjemmel til at idømme fængselsstraf i indtil 1 år.

Lovforslaget indeholder endelig nogle redaktionelle ændringer og præciseringer af nogle af Arbejdstilsynets beføjelser i forbindelse med tilsynet med virksomhederne. Det drejer sig bl.a. om en adgang for Arbejdstilsynet til at få alle oplysninger, der er nødvendige for udøvelsen af tilsynets virksomhed, og til at kunne kræve tilgængelig dokumentation udleveret, herunder foretage fotografiske optagelser og lignende.

Det forryntes ikke, at lovforslaget vil medføre væsentlige administrative eller økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og dets bemærkninger, skal jeg hermed anbefale forslaget til Tingets villige behandling.

Kommunikationsministeren (Torben Rechen-dorff):

Jeg skal hermed fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Statslig finansiering af kortbølgevirksomhed).