

Til lovforslag nr. L 142. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 16. marts 1995

Betænkning

over

Forslag til lov om styrelsen af DSB m.v.

Udvalget har behandlet lovforslaget i nogle møder og har herunder stillet spørgsmål til trafikministeren, som denne har besvaret skriftligt.

Endvidere har udvalget modtaget skriftlige henvendelser fra:

Bolig-, Motor- og Hjælpe­mid­deludvalget,
De Samvirkende Invalideorganisationer og
Statsansattes Kartel.

Trafikministerens kommentar til henvendelsen fra Bolig-, Motor- og Hjælpe­mid­deludvalget og De Samvirkende Invalideorganisationer er optrykt som bilag til betænkningen. Udvalget tilslutter sig det tilsagn, der er givet af trafikministeren om, at der i vedtægterne for de tre virksomheder, således som foreslået i fælleshenvendelsen, indsættes en bestemmelse, hvori præciseres, at virksomheden skal drives således, at den efterlever målsætningen om ligestilling og ligebehandling af handicappede med andre borgere.

Der er af to mindretal stillet ændringsforslag, hvorom henvises til de ledsagende bemærkninger.

Herefter indstiller et *flertal* (Socialdemokratiets, Venstres, Det Konservative Folkepartis, Det Radikale Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *ved-*

tagelse med det under nr. 2 stillede ændringsforslag.

Mindretallet støtter, at DSB nu får en professionel bestyrelse.

På baggrund af Bernsteinrapporten, der gav Socialistisk Folkeparti ret i, at salget af færgerne »Niels Klim« og »Peder Paars« var en fadæse af rang, udtalte Socialistisk Folkeparti, at en moderne virksomhed som DSB med 21.000 ansatte og en årlig omsætning på ca. 16 mia. kr. ikke kan styres sådan, som det reelt sker i dag, hvor Folketingets 179 medlemmer fungerer som bestyrelse.

Et *andet mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det under nr. 1 stillede ændringsforslag.

Mindretallet er enig i hovedsigtet med at ændre styrelsen af DSB, men havde gerne set, at det var sket i et aktieselskab, fordi Fremskridtspartiet mener, at den konstruktion, der nu bliver vedtaget, er en lappeløsning. Det havde efter Fremskridtspartiets mening været bedre at lave et aktieselskab. Derved ville al den følgelovgivning, der skal til, bl.a. inden for selskabslovgivningen, også være unødvendig.

Fremskridtspartiet beklager, at der forud for fremsættelsen af lovforslaget var lavet en endelig aftale mellem regeringen, Venstre og Det Konservative Folkeparti, således at det har været umuligt at ændre i lovforslaget.

Et *tredje mindretal* (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastel-*

se ved 3. behandling, men vil stemme for det under nr. 2 stillede ændringsforslag.

Det er Enhedslistens opfattelse, at lovforslaget skader udviklingen af den kollektive trafik på følgende områder:

- omlægning til en markedsstyret drift vil indskrænke DSB's ydelser over for store befolkningsgrupper,
- omlægningen betyder starten på en total privatisering af hele DSB-området og hermed nedbrydning af en overordnet samfundsmæssig styring af den kollektive trafik, og
- omlægningen betyder, at trafikpolitikken underkastes EU's planer for store transnationale netværk på bekostning af den mere fintmaskede lokale og regionale jernbanetrafik.

Endelig betyder hele omlægningen af DSB store personaleindskrænkninger i en tid, hvor der er behov for dels flere arbejdspladser, dels for en udbygget kollektiv trafik, hvor et styrket DSB kunne udgøre en væsentlig hjørnesteen. Med dette lovforslag indledes imidlertid i realiteten en afvikling af DSB.

Ændringsforslag

Af et *mindretal* (FP):

Til § 1

1) Ordene »en statsvirksomhed under Trafikministeriet« ændres til: »et aktieselskab«.

Helge Mortensen (S) nfm. *Poul Andersen (S)* *Børge Bakholt (S)* *Søren Hansen (S)*

Tove Lindbo Larsen (S) *Tommy Dinesen (SF)* *Vibeke Peschardt (RV)* *Jette Gottlieb (EL)*

Arne Melchior (CD) fmd. *Svend Heiselberg (V)* *Svend Erik Hovmand (V)*

Helge Sander (V) *Hans Christian Schmidt (V)* *Kaj Ikast (KF)* *Brian Mikkelsen (KF)*

Stefan G. Rasmussen (KF) *Ole Donner (FP)*

Af et *mindretal* (SF), tiltrådt af et *mindretal* (EL):

Til § 3

2) I *stk.* 2 indsættes efter 2. pkt. som nyt punktum:

»De af medarbejderne valgte medlemmer skal være ansat i DSB.«

Bemærkninger

Til nr. 1

Ændringsforslaget indebærer, at DSB etableres som et aktieselskab efter aktieselskabslovgivningens bestemmelser i stedet for som en statsvirksomhed under Trafikministeriet. Ændringsforslaget indebærer en række konsekvensrettelser i lovforslaget, der, såfremt ændringsforslaget bliver vedtaget ved 2. behandling, må udarbejdes med teknisk bistand fra Trafikministeriet imellem 2. og 3. behandling.

Til nr. 2

Ændringsforslaget indebærer, at alene ansatte i DSB kan vælges til bestyrelsen for DSB som medarbejdervalgte repræsentanter. Medarbejdere, der af den ene eller anden grund har tjenestefrihed fra DSB uden løn, kan ikke vælges som medlemmer af bestyrelsen som repræsentant for medarbejderne.

Bilag

**Henvendelse fra Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget og De Samvirkende
Invalideorganisationer og trafikministerens kommentar hertil**

De Samvirkende Invalideorganisationer
Kløverprisvej 10 b, 2650 Hvidovre.

Den 20. februar 1995

Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget
Landskronagade 66, 4, 2100 København Ø.

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K.

Vedrørende: Forslag til lov om styrelsen af DSB m.v. (Lov 142).

Vedrørende: Forslag til lov om DSB Rederi A/S (Lov 143).

Vedrørende: Forslag til lov om DSB Busser A/S (Lov nr. 143).

I de ovennævnte forslag er selskabernes formål alene beskrevet med ordene »at sørge for en forsvarlig organisation af DSB's virksomhed« (Lov 142), »at drive rederivirksomhed« (Lov 143) og »at drive busvirksomhed« (Lov 144).

Selv om vi er helt opmærksomme på, at de 3 love alene har til formål at skabe det lovmæssige grundlag for de 3 virksomheder, finder vi, at der bør medtages noget, der ligger ud over den rene »virksomhedsdrift«, i form af en nærmere omtale af krav om kvalitet og service.

For handicaporganisationernes vedkommende skal vi foreslå, at det i forbindelse med virksomhedernes dannelse bestemmes, at selskaberne skal varetage virksomhederne under hensyntagen til alle brugeres (befolkningsgrupper) behov, herunder handicappede.

Det er i den forbindelse vigtigt, at alle handicapgruppers behov varetages ved udformning af de offentlige serviceydelser, som hver af de 3 virksomheder skal præstere.

Det drejer sig for hovedgruppernes vedkommende om:

- Blinde og personer med svagsyn.
- Døve.

- Hørehæmmede.
- Bevægelseshæmmede.
- Personer med forståelseshandicap.

Der er ikke noget nyt i, at det offentlige skal tage disse hensyn. Det er blot en videreførelse af DSB's hidtidige politik. Vi ønsker at sikre os, at der ikke i forbindelse med denne reorganisering bliver tale om så megen management-tænkning, at god offentlig forvaltningspraksis i overensstemmelse med folketingsbeslutning af 02.04.1993 om ligestilling og ligebehandling af handicappede ikke går i glemmebogen.

Det vil være rigtigt og meget ønskeligt, at Folketinget henviser både til sin egen tidligere beslutning af 02.04.1993 og til FN's standardregler om lige muligheder for handicappede, regel nr. 5 om tilgængelighed både til de fysiske omgivelser og til oplysning og kommunikation, regel nr. 14 om strategi og planlægning og regel nr. 15 om lovgivning.

Den danske regering har sammen med alle FN's øvrige medlemslande enstemmigt vedtaget disse standardregler den 20.12.1993 i FN's generalforsamling, og de foreligger nu også oversat til dansk, og her er så en første chance,

hvor man kan demonstrere, at man også agter at gennemføre disse regler i praksis.

DSI og BMH skal foreslå:

at der henvises til Folketingets egen tidligere beslutning af 02.04.1993 og FN's standardregler om lige muligheder for handicappede i bemærkningerne til lovforslagene, således at der i hvert fald i denne form afgives en klar hensigtserklæring, og

at man overvejer at indføje en generel hensigtserklæring vedrørende serviceydelseernes kvalitet i selve lovtæksten eller i henholdsvis vedtægterne for DSB og hver af de to aktieselskaber f.eks. som et nyt stykke i § 1.

En sådan regel kan formuleres således:

»Hele befolkningen, herunder mennesker med handicap, skal have adgang til at benytte sig af de befordringstilbud og andre serviceydelser, som DSB/DSB Rederi A/S/DSB Busser A/S leverer. DSB's/Selskabets tilbud skal leveres til konkurrencedygtige priser, tillige under hensyntagen til de kvalitetskrav og den standard, som med føje kan forventes af en offentlig/offentligt ejet virksomhed.«

DSI og BMH skal anmode om, at disse forslag indgår i Trafikudvalgets overvejelser.

Med venlig hilsen

(DSI)

KARL VILHELM NIELSEN
(næstformand)

(BMH)

HOLGER KALLEHAUGE
(formand, landsdommer)

Spørgsmål

»Udvalget anmoder om ministerens kommentar til henvendelsen af 20. februar 1995 fra De Samvirkende Invalideorganisationer og Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget, jf. L 142 – bilag 9.«

Svar

I den fælles henvendelse fra De Samvirken- de Invalideorganisationer og Bolig-, Motor- og Hjælpemiddeludvalget foreslås, at det i relation til DSB, DSB Rederi A/S og DSB Busser A/S præciseres, at de tre virksomheder skal varetage alle befolkningsgruppers behov, herunder de handicappedes.

Det anføres, at dette vil være en videreførelse af DSB's hidtidige politik, men at det, uanset at de tre lovforslag alene vedrører den organisatoriske ramme for de tre virksomheder, vil være rigtigt at sikre, at der ikke i forbindelse med reorganiseringen af DSB alene fokuseres på det rent forretningsmæssige.

Det foreslås i henvendelsen, at Folketinget henviser til folketingsbeslutning af 2. april 1993 om ligestilling og ligebehandling af handicappede med andre borgere samt til FN's standardregler af 20. december 1993 om lige muligheder for handicappede, hvorved der afgives en klar hensigtserklæring.

Endelig foreslås, at denne erklæring kommer til udtryk i lovteksten eller i vedtægterne for henholdsvis DSB og de to aktieselskaber.

Jeg kan tilslutte mig de synspunkter, der er indeholdt i henvendelsen.

Det er en overordnet målsætning, at den kollektive trafik skal være et velfungerende og ef-

fektivt alternativ til den individuelle transport både med hensyn til pris, sikkerhed, tidsforbrug, komfort og service. Men ud over at være alternativ til individuel transport har den kollektive transport også en vigtig funktion i kraft af at være den eneste befordringsmulighed for en del af befolkningen. En betragtelig del af befolkningen har således et bevægelsehandicap på den ene eller anden måde, og i forhold til den kollektive trafik har disse personer nogle krav og behov, som det er naturligt og hensigtsmæssigt at tilgodese på lige fod med de mange andre krav og behov, som den kollektive trafik bør og skal kunne opfylde.

DSB vil som statsvirksomhed naturligvis også under denne nye ledelsesform skulle leve op til den overordnede målsætning for kollektiv transport og som led heri efterleve såvel Folketingets beslutning af 2. april 1993 og FN's standardregler om lige muligheder for handicappede.

Der er således i den politiske rammeaftale for DSB for 1995-1998 afsat midler til serviceforbedrende tiltag til gavn for DSB's passagerer, herunder til handicapformål og elevatorer.

Tilsvarende skal DSB Rederi A/S og DSB Busser A/S leve op til målsætningerne i de to nævnte beslutninger.

Jeg skal derfor over for Trafikudvalget give tilsagn om, at der i vedtægterne for de tre virksomheder, således som forslået i fælleshenvendelsen, indsættes en bestemmelse, hvori præciseres, at virksomheden skal drives således, at den efterlever målsætningen om ligestilling og ligebehandling af handicappede med andre borgere.

85 eksemplarer af dette brev vedlægges.

Med venlig hilsen

JAN TRØJBORG