

Forslag til folketingsbeslutning om større tryghed i ansættelsen for alle lønmodtagere. (Beslutningsforslag nr. B 72).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 183: Forslag til lov om jernbanesikkerhed m.v.
Af trafikministeren (Jan Trøjborg).
(Fremsat 17/1 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Tove Lindbo Larsen (S):

Alle, der beskæftiger sig med jernbanetrafik, og ikke mindst brugerne er optagede af den højeste grad af sikkerhed; passagererne skal med tryghed kunne benytte jernbanen. Det synspunkt er også tilgodeset i direktiv og forordninger fra EU.

Vi må se i øjnene, at der kan komme en ny situation for togdriften i Danmark. Vi vil kunne opleve, at andre end DSB og privatbanerne udfører både transittrafik og/eller jernbanedrift i Danmark. Det vil kræve, at der organiseres en sikkerhedskontrol, der omfatter alle operatører; det er vi enige i. Vi er også enige i, at det bør være et uafhængigt organ, en selvstændig styrelse: Jernbanetilsynet.

Der skal fastlægges sikkerhedsstandarder og regler, og der skal selvfølgelig føres kontrol med, om udøverne overholder disse. Det er sikkerheden, det gælder.

Jernbanetilsynets væsentligste opgave bliver imidlertid at tilse, at jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne opfylder sikkerhedskrav og andre nærmere angivne krav.

Der tillægges også Jernbanetilsynet opgaver samt ret til udstedelse af certifikater til kommende udøvere. Det vil altså sige, at Jernbanetilsynet får stor bemyndigelse og også efter indstilling skal godkende ændringer i sikkerhedsregler m.v.

Jeg synes, det er på sin plads at påpege kravet om, at såvel nye udøvere som vore egne ikke forskelsbehandles. Jeg tænker her særlig på hensynet til tekniske og driftsmæssige krav til personalet, til det rullende materiel og virksomhedens interne organisation.

Det hænder jo heldigvis sjældent, at der sker ulykker i jernbanetrafikken. Jernbanetilsynets beføjelser i den henseende har grundlag i DSB-lovens bestemmelser om jernbaneulykker, dog kan trafikministeren afhængig af hændelsens karakter nedsætte en særlig havarikommission, dvs. ved ulykker af særlig alvorlig karakter. Det er vi også enige i.

Hvad angår økonomien, knyttes der gebyrer til dækning af omkostningerne ved administration og tilsyn med loven.

Endelig skal jeg bemærke, at der forventes overført ca. 12 årsværk fra DSB og Tilsynet med Privatbanerne til det nye tilsyn.

Som det fremgår af min tale, er vi meget optagede af sikkerheden, og vi mener, at forslaget her vil medvirke til en højere grad af sikkerhed. Vi kan støtte forslaget og en hurtig udvalgsbehandling.

Svend Heiselberg (V):

Venstre vil se positivt på dette lovforslag, når det kommer til behandling i udvalget. Det er jo en lang række af bemyndigelser, som ministeren får, og det, som vi særlig vil være på vagt over for under udvalgsbehandlingen, er at sikre, at loven på ingen måde kommer til at lægge hindringer i vejen for fri konkurrence ved hele udbygningen af infrastrukturen, og at den lige og frie konkurrence kan komme til at foregå inden for vores jernbanenet.

Men det, som lovforslaget omhandler, er jo først og fremmest af sikkerhedsmæssig karakter, og det kan vi kun være positive over for.

Stefan G. Rasmussen (KF):

Vi mener, at dette lovforslag er et godt tiltag til at højne sikkerheden på jernbanerne og muliggør opfyldelse af et ret længe næret ønsket.

Lovforslaget ligger helt på linje med Det Konservative Folkepartis politik på området, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at rose trafikministeren for denne fremsættelse og samtidig meddele, at Det Konservative Folkeparti kan støtte forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Vi synes også, det er et udmærket forslag, der er fremsat. Jeg kan måske blive lidt forbavset over, at det ikke er kommet før, for sikkerheden skal selvfølgelig være i orden. Når det kommer nu, er det, fordi andre operatører, som det hedder, dvs. udenlandske jernbaneselskaber, kan køre på de danske baner, og så skal det selvfølgelig være i orden, for man kan godt tænke sig en konkurrence på længere sigt. Man har allerede set, at bl.a. de svenske jernbaner påtænker at begynde at køre ruten Stockholm-Danmark-Hamburg, når Øresundsforbindelsen er færdig. Derfor skal der selvfølgelig ikke være nogen, der på sikkerhedsområdet kan underbyde andre, og derfor synes vi, det her er godt.

Der er også omtalt en havarikommission, der kan blive nedsat, og jeg vil da godt sige til ministeren, at vi håber – vi må stille et forslag om det, hvis det ikke bliver positivt modtaget – at havarikommissionen også i fremtiden vil bestå af dem, som SF har foreslået i sin tid: at enten de pågældende, der er impliceret, eller deres organisation i fremtiden vil være med i denne. Der har været nogle ulykker, hvor lokomotivførere har været indblandet, og dér mener vi, det er rigtigt, at lokomotivførernes organisation som sådan også er med, når man undersøger baggrunden for ulykkerne.

Vi hilser også med tilfredshed, at privatbaner og selv veteranbaner kommer ind under det her; så har vi fået dem alle sammen med. Vi synes også, det er udmærket, at der sker en opnormering til 12 mand. Så vi støtter forslaget.

Jan Kópke Christensen (FP):

Som bekendt går Fremskridtspartiet ind for frihed under ansvar, og vi har naturligvis her i Tinget i allerhøjeste grad et ansvar, når det drejer sig om sikkerhed. Jeg synes, det er et positivt element, trafikministeren har fremsat forslag om, og derfor vil vi se positivt på det.

Der er – som også en af de forrige ordførere var inde på – mange bemyndigelser i den her lov. Det er ikke noget, som Fremskridtspartiet normalt billiger, men det må vi se på under udvalgsbehandlingen.

Med hensyn til fri konkurrence og infrastruktur er det selvfølgelig vigtigt, at den frie konkurrence stadig væk er til stede, og at infrastrukturen er optimal.

Fremskridtspartiet ser altså positivt på forslaget, og indtil videre håber vi på, at vi kan finde ud af det med ministerbemyndigelserne, og om der eventuelt kan reguleres på dem.

Bruno Jerup (EL):

Da vores ordfører, fru Jette Gottlieb, ikke kan være til stede, skal jeg meddele, at vi støtter den del af forslaget, der betyder, at sikkerhedskontrollen på jernbanestrækninger bliver forbedret, bliver styrket. Det bliver særlig vigtigt, hvis der på et tidspunkt kommer flere operatører på jernbanenettet.

Men vi er betænkelige ved – for ikke at sige imod – den generelle bemyndigelse til ministeren til gennemførelse af EF-direktiver og -forordninger. Hvor vidtrækkende er disse bemyndigelser i praksis? Betyder det f.eks., at ministeren uden at spørge Folketinget kan fastsætte nye regler for transport af farligt gods, hvis der kommer et EF-direktiv? Det vil vi gerne have ministerens svar på.

Vi er i øvrigt betænkelige ved en eventuel begrænsning af klageadgangen ved en afgørelse truffet af Jernbanetilsynet.

Vi har også et problem med, hvad der ligger i ordet gebyrer. Hvilken størrelsesorden kan de være i for en lille banestrækning? Det kan godt være noget, der bliver ret afgørende for en lille banes budget.

Med de bemærkninger vil vi sige, at vi som udgangspunkt støtter den del af lovforslaget, som går på sikkerhedskontrollen på jernbanenettet. De andre ting må vi prøve at få afklaret enten nu eller i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne takke for de mange positive bemærkninger. Der er håb om, at forslaget kan få en fornuftig og – nu skal man passe på, hvilke ord man tager i sin mund, men denne gang tør jeg dog trods alt tage det i min mund – let gang igennem Folketingets behandling.

Der er noget rigtigt i at få adskilt funktionerne, så DSB ikke skal føre tilsyn med sig selv, og det er naturligvis også vigtigt, at tilsynet udøves på et objektivt grundlag.

Det er korrekt, som det er noteret af en række ordførere, at der er mange generelle bemyndigelser i lovforslaget. Jeg tror imidlertid, at det, vi står over for i forbindelse med EU-behandlinger på jernbaneområdet, er gennemførelse af en række direktiver, der medfører, at vi får det, man med et fint ord kalder interoperabilitet, altså samhørighed mellem de forskellige jernbanesystemer. Dette vil naturligvis betyde, at der er behov for at kunne gennemføre de ændringer i tekniske detaljer, som tilsynet skal føre tilsyn med. Derfor disse bemyndigelser.

Men der skal naturligvis svares detaljeret og præcist på disse spørgsmål under udvalgsarbejdet. Det ser jeg frem til, og jeg vil naturligvis bestræbe mig på hurtigt og præcist at svare på de spørgsmål, som udvalget måtte stille.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 157: Forslag til lov om ændring af lov om tilskud til afvikling af studiegæld og om eftergivelse af studiegæld. (Ændring af lovens indkomstbegreb).

Af finansministeren (Mogens Lykketoft).
(Fremsat 17/1 96).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Lis Greibe (S):

Ifølge lov om tilskud til afvikling af studiegæld og om eftergivelse af studiegæld, kan Hypotekbanken på statens vegne yde tilskud til tilbagebetaling af statsgaranterede studielån i pengeinstitutter og til indfrieede statsgaranterede studielån. Tilskuddet kan ydes til den del af låntagerens studiegæld, der overstiger halvdelen af den beregnede årsindkomst, og i den sammenhæng indgår indkomstgrundlagsbegrebet, der i L 157 foreslås ændret.

Ændringerne er ud over at være en konsekvens af skattereformen også en udmøntning af et ønske om forenkling af opgørelsen. Forenk-

ling af den administrative håndtering af systemerne ser Socialdemokratiet meget velvilligt på, og vi støtter lovforslaget og vil arbejde for en hurtig udvalgsbehandling.

Lars Løkke Rasmussen (V):

Man kan altid regne med Venstre, når det handler om at lave forenklinger, og derfor vil jeg blot her sige, at vi vil se positivt på dette lovforslag, når det kommer til udvalgsbehandling.

Jeg bliver dog nødt til lige at sige, at det jo ikke er muligt ud fra bemærkningerne præcist at se, hvilke konsekvenser det får for forskellige indkomstgrupper, der måtte have studielån, og derfor har vi en række spørgsmål i så henseende, som vi vil stille i udvalget, før vi tager endelig stilling.

John Vinther (KF):

Heller ikke i Det Konservative Folkeparti har vi problemer med at støtte forslaget. Jeg skal dog bemærke, at også vi synes, at bemærkningerne til forslaget er noget sparsomme. Man kan ikke se helt nøjagtig, hvilke konsekvenser det har for de forskellige indtægtsgrupper, ligesom man ikke kan se, om lovforslaget medfører, at færre eller flere vil kunne få den pågældende støtte, men det kan vi få afklaret under udvalgsbehandlingen.

Elisabeth Arnold (RV):

På vegne af Det Radikale Venstre skal jeg blot sige, at vi støtter forslaget.

Jan Kjøpke Christensen (FP):

Jeg kan kort meddele, at Fremskridtspartiet naturligvis kan acceptere, at man laver en forenkling. Vi har som bekendt hverken lod eller del i skattereformen fra 1993, men når det går mod en bedre side, så er vi da naturligvis villige til at støtte et sådant forslag.

Angående de manglende bemærkninger håber vi, ligesom tidligere ordførere også var inde på det, at udvalgsbehandlingen kan klargøre, hvordan konsekvensen er for de enkelte indkomstgrupper.

Men Fremskridtspartiet støtter altså forslaget.

Bruno Jerup (EL):

Den studiegældsordning, som blev opbygget i 1970'erne og 1980'erne, har jo på mange måder været en skandale og har givet en masse problemer, bl.a. også det arbejde, der har været med gældsafviklingen. Vi synes sådan set, at det