

Medlemmer af Folketinget Peter Skaarup (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF) og Carsten Aagaard (DF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om hætteforbud ved demonstrationer eller lignende. (Beslutningsforslag nr. B 46).

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af lovforslag nr. L 60:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbanesikkerhed m.v.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 27/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søren Hansen (S):

Jernbanesikkerhed er af det gode. Øget jernbanesikkerhed er endnu bedre, og da dette forslag drejer sig om at øge jernbanesikkerheden, har forslaget vores fulde støtte.

Gitte Lillelund Bech (V):

Fra Venstres side ser vi lovforslag nr. L 60 som værende en nødvendig præcisering af Jernbanetilsynets kompetence i forhold til jernbanevirksomhederne. Lovforslaget skal nemlig være med til at sikre klare linjer specielt med hensyn til, hvorledes Jernbanetilsynet kan varetage sine opgaver.

Venstre kan støtte, at Jernbanetilsynet får mulighed for at foretage sikkerhedsundersøgelser i Danmark, såfremt materiel eller andet har været indblandet i uheld i udlandet, så længe undersøgelserne sker efter anmodning fra den tilsvarende udenlandske myndighed.

Og de øvrige forslag, som lovforslaget indeholder, kan Venstre også støtte. Så vi støtter det samlede lovforslag.

Brian Mikkelsen (KF):

Forslaget her er et skridt i den rigtige retning. Der har været nogle ulykker, nogle beklagelige ulykker, på nogle af privatbanerne, på nogle af sidebanerne, hvor Jernbanetilsynet ikke har haft

den fornødne kompetence til at kunne gå ind og med det samme stoppe for driften, og hvor man også har haft behov for, at Jernbanetilsynet skulle have nogle øgede beføjelser.

Så Det Konservative Folkeparti kan selvfølgelig støtte ethvert forslag, som trækker i den rigtige retning med hensyn til at give bedre sikkerhed og med hensyn til at give flere kompetencemuligheder til Jernbanetilsynet med henblik på at sørge for, at vi kan undgå ulykker.

Margrete Auken (SF):

Ja, der er jo ikke så meget at tilføje. Alt peger på, at det her forslag skal have en let gang igennem Trafikudvalget.

Man kunne sidde og spekulere på, om Jernbanetilsynet er stærkt nok til at klare de opgaver, det faktisk skal have, men det er en anden sag, som jeg tror vi kan få fornøjelse af ved anden lejlighed. Men alt hvad vi kan gøre for at styrke Jernbanetilsynet har SF's opbakning.

Ole Donner (DF):

Dansk Folkeparti kan støtte det her forslag. Vi mener, at der er mange fornuftige ting i det, og vi støtter forslaget.

Arne Melchior (CD):

Ja, det er klart, at CD også kan støtte dette forslag. Jeg skal ikke knytte nogen særlige bemærkninger til det, det er ret ukontroversielt.

Jeg er lidt forbavset over, at et forslag fremsat den 27. oktober, og som skal træde i kraft den 1. januar, først kommer til førstebehandling den 19. november. Det kan være, Folketingets Sekretariat vil tænke lidt over det. Vi har senere på dagsordenen yderligere et forslag, der skal træde i kraft den 1. januar. Jeg mener, at der ikke har været mere travlt i Tinget, end at et forslag ikke behøver ligge i 3 fulde uger godt og vel, før det kommer til førstebehandling.

Hvis der nu havde været noget svært i det, så var det jo ikke mange arbejdsdage, der levnes udvalget og Folketinget til at tage stilling til det. Nu er det her altså så dejlig enkelt, så det lykkes i det her tilfælde jo alligevel, som også en tidligere ordfører har været inde på.

Og så kan jeg ikke tilbageholde en bemærkning om, at jernbanesikkerhed jo består af meget andet og mere end dette her. Nu har vi siden foråret diskuteret, at skinnenettet ikke er i orden i dette land, og der har været nogle for-

handlinger, og de er gået i stå, og de eksisterer i dag så at sige ikke. Det bekymrer mig.

Jeg ved godt, at det ikke angår indholdet i det nærværende forslag, men når vi nu taler om jernbanesikkerhed, så skal der altså fra CD lyde et dybt hjertesuk over, at så vigtig en sag er så længe undervejs for at blive ordnet. Og jeg vil gerne understrege, at det i hvert fald ikke gælder nærværende ordfører, at jeg skulle have haft mangel på tid eller interesse eller lyst til at være med til at betale.

Ministeren må tage dette som en venlig centring i en sag, som angår os alle direkte på liv og lemmer.

Vibeke Peschardt (RV):

Ja, men hr. Arne Melchior har da meget ret i, at det nedslidte skinnenet, hvis ikke der bliver gjort noget ved det, forhåbentlig med alles hjælp, kan få meget stor sammenhæng med det her. For på et eller andet tidspunkt kan det jo gå galt, hvis ikke man får gjort noget ved det. Så det skal da bare være en appel fra mig til CD og til andre om at deltage i alle øvelserne omkring det her. Men det har jeg forstået at hr. Arne Melchior også gerne ville.

Med hensyn til det aktuelle lovforslag, så er det jo overskueligt og nemt, men selvfølgelig betydningsfuldt. Jernbanetilsynet får nu nogle yderligere beføjelser, og de kan give påbud. Når bekendtgørelsen bliver udformet, får de hjemmel til at straffe. Og ja, det er vel egentlig, hvad der er at sige om det. Vi kan støtte forslaget.

Jesper Kiel (EL):

Da Enhedslistens trafikpolitiske ordfører ikke kan være til stede, skal jeg blot kort meddele, at Enhedslisten støtter forslaget med den bemærkning, at de senere mange års udpining af jernbanenettet, fordi pengene er prioriteret anvendt til motorveje, bl.a. i Nordjylland, har øget behovet for en opstramning af jernbanesikkerheden.

Vi håber således, at den nye jernbanaftale kan rette op på dette efterslæb, så det ikke bliver nødvendigt at bruge disse nye regler, som bl.a. indfører, at Jernbanetilsynet kan lukke jernbanestrækninger, fordi de er uforsvarlige at bruge.

Men vi støtter som sagt forslaget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti støtter også forslaget her. Det er blevet nævnt af en af ordførerne, at det

er ukontroversielt, og hvem kan ikke gå ind for jernbanesikkerhed?

Men jeg vil da nok sige – og det er lidt i forlængelse af hr. Arne Melchiors indlæg – at hvis man hylder jernbanesikkerhed og ikke vil være med til at betale, så går det ud over driftssikkerheden, idet togene jo så ikke kan køre. Det, forslaget her går ud på, er jo, at man skal kunne nedlægge forbud mod tog, der kører, fordi sikkerheden ikke er opfyldt. Og det kan da nemt være en situation, vi kommer i, hvis ikke man vil være med til at betale for, at systemet fungerer.

Så der kan faktisk godt være et modsætningsforhold mellem sikkerhed og driftssikkerhed.

Thorkild B. Fransgaard (FRI):

Der er tre ting i det her lovforslag, der ændres. For det første bliver der nu mulighed for, at Jernbanetilsynet kan undersøge forholdene, også hvis der sker et uheld i udlandet. For det andet kan der nedlægges forbud mod drift, hvis det er uforsvarligt af sikkerhedsmæssige grunde, at toget kører på en strækning. Og det sidste er, at straffeansvaret strammes op for de selskaber og de juridiske personer, der er ansvarlige for eventuelle uheld.

Vi i Frihed 2000 finder, det er rigtigt, at vi får sat det hele på plads: hvem der har ansvaret. Og det er også rigtigt, at sikkerheden strammes op, også på det her område. Man kan selvfølgelig undre sig over, hvorfor det her forslag netop kommer nu. Det kunne måske også hænges sammen med, at det er, fordi der nu inden kort tid åbnes op for, at der kommer private selskaber til at køre togdrift her i Danmark. Jeg ved det ikke. Men vi synes, det er et fornuftigt forslag.

Med hensyn til at der strammes op på straffeansvaret for dem, der er skyld i eventuelle uheld, kan vi tale om det i udvalget, hvordan det helt klart defineres, hvem der kan straffes.

Men vi ser positivt på det her lovforslag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Ja, det skal være en replik til hr. Ole M. Nielsen med hensyn til de forhandlinger, der har været om at betale for sikkerheden under hjulene. Der har vi jo set ret ens på tingene, men jeg vil dog tillade mig på kollegaers vegne, som ikke har bedt mig om at tage ordet for denne korte bemærkning, at sige, at jeg ikke har hørt om no-

gen, der ikke vil være med til at betale. Man kan jo have lov at diskutere, på hvilken måde der skal betales, altså med hvilke midler. Det, at man har et anderledes synspunkt end nogle andre partier eventuelt har om, hvem der skal betale og på hvilken måde, der skal betales, kan nok ikke udlægges derhen, at man ikke vil betale. Det synes jeg hører med i sammenhængen.

Formanden:

Ja, jeg har forstået, at det aspekt her ikke er hjemlet i det foreliggende lovforslag.

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ja, det er vel det, man kan kalde fuldt hus, og det siger jeg tak for. Jeg er glad for, at vi kan samles om det her lovforslag, som er en klar, nødvendig præcisering af de vilkår, som Jernbanetilsynet har at udøve sin virksomhed under, som også kan tilgodese jernbanesikkerheden i den konkrete situation.

Omkring de andre spørgsmål, der er rejst om det nedslidte jernbanenet, er jeg sådan set enig i den betragtning, som hr. Ole M. Nielsen har om forskellen på jernbanesikkerhed og driftssikkerhed. Man skal passe på med ikke at sætte lighedstegn imellem de to ting, for de to ting har ikke direkte med hinanden at gøre. Selvfølgelig kan man i den yderste konsekvens sige, at jernbanesikkerheden ultimativt tilsiger, at man ikke kan bruge jernbanenet, fordi det er nedslidt, men den direkte sammenhæng er der ikke. I øvrigt vil jeg gerne tilkendegive, at de forhandlinger, der efterlyses, nok skal komme på skinner igen. Regeringen har stadig væk viljen.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 61: Forslag til lov om ændring af lov om Post Danmark.

Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen).
(Fremsat 27/10 99).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Holger Graversen (S):

Llovforslaget her lægger op til en mindre revision af loven om Post Danmark. Det var den, der blev vedtaget tilbage i 1995, og det er de samme partier, der nu står bag de mindre justeringer, der ligger i ministerens forslag her.

De foreslåede ændringer er henholdsvis de lovmæssige og så nogle administrative. Selve Post Danmark-modellen videreføres uændret, men med de små justeringer. I lighed med private arbejdsgivere får postvæsenet nu mulighed for at få refusion af ATP.

Samtidig ligestiller man virksomheder med DSB med hensyn til dækning af statens pensionsudgifter. Og når vi ser på de to ting samlet, så får Post Danmark et lille provenu, en fordel af det, på 8-9 mio. kr. Men det må siges at være rimeligt med disse ændringer.

Ud over andre små tekniske justeringer giver lovforslaget Post Danmark bedre adgang til at bruge CPR-registret til deres modtagerbase. Og det betyder en rationalisering og større smidighed i hele sorteringen og arbejdstilrettelæggelsen i postvæsenet.

Det understreges naturligvis, at oplysninger fra CPR ikke må bruges i markedsføringen. Alle ændringer sker i overensstemmelse med Post Danmark og skulle betyde et endnu bedre og mere velfungerende postvæsen i Danmark.

Jeg kan ikke lade være med i den forbindelse at nævne, at der faktisk er stigende kvalitet i forsendelsens rettidighed, altså det med post til tiden, og at overskuddet også viser stigende tendenser. Post Danmark har jo just ikke været forvænt med ros, men jeg synes godt, vi her kan bruge lejligheden til fra Folketingets talerstol at rose virksomheden lidt.

Socialdemokratiet støtter lovforslaget og håber, det kan gå let igennem, så vi kan nå, at loven træder i kraft efter nytår.