

have et åbent sind er blevet betragtet som en kritik af hr. Arne Melchior. Det kunne aldrig falde mig ind. Jeg ved jo, at hr. Arne Melchior benytter enhver nat til at studere disse forslag, og dette forslag har krævet flere timer end så mange andre.

Det eneste, jeg må konstatere, er, at hr. Arne Melchior i nattens hede ikke har bevaret det helt samme åbne sind, som jeg mener hr. Ole M. Nielsen havde. Jeg skal ikke gøre mig klog på hvorfor, men jeg synes, engagementet heroppe gjorde, at det var nu nok den position, man havde valgt for en sikkerheds skyld.

Så vil jeg bare sige, at hvordan og hvorledes udviklingen vil gå med hensyn til behandlingen i Trafikudvalget, jamen det er selvfølgelig Trafikudvalgets formand, som tilrettelægger det. Det er klart, at det skal gå ordentlig til, så må man jo se, hvordan og hvorledes arbejdet skrider frem, og så må man skabe den fornødne tid til, at det går ordentligt til.

Det sidste, jeg vil sige, er: Hr. Arne Melchior er inde på, at der vil være en stor fristelse for amterne til at bruge pengene til andre formål. Det kan amterne ikke. Det er sådan, at hvis amterne nedlægger banerne inden for den her første femårsperiode, så mister de samtlige de tilskud, de har fået, og hvis det er sådan, at man laver ændringer inden for den næste femtenårsperiode, så vil man også have et problem.

Så jeg vil sige, som jeg tror hr. Ole M. Nielsen var inde på, at man skal opføre sig ret – for nu at sige det direkte – åndssvagt ude i amterne, hvis det er sådan, at man føler, at fristelsen er så stor, for man påfører sig derved en udgift, som man ellers ville kunne have sparet. Tværtimod så ligger der en tilskyndelse til netop at udvikle de pågældende baner, for i de første 5 år foregår det ved, at vi andre går ind, og derefter er der udviklingsmuligheder.

Så altså, som det også er blevet sagt, risikoen eksisterer, men så håber vi jo på, at borgerne ude i amterne kan finde ud af, hvem det er, de skal stemme på til amtsrådsvalget. Hvis de synes, at banerne skal sikres, så må de jo stemme på nogle andre i Ringkjøbing Amt end det amtsrådsflertal, som allerede før aftalen havde sagt, at man ville have nedlagt Vemb-Lemvig-Thyborøn-banen. Det havde man jo sagt. Det skulle man jo så have stemt på og ikke på partiet Venstre i Ringkjøbing Amt.

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 68: Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v. (Jernbaneinfrastrukturforvaltning m.v.).

Af trafikministeren (Jacob Buksti).
(Fremsat 1/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jytte Wittrock (S):

Bla. med det foregående lovforslag med overdragelsen af statens andele af privatbanerne til amterne er der behov for en regulering af forholdene for jernbaneinfrastrukturforvaltere, ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v.

En række forhold skal afklares med det ændringsforslag, vi har her. Lovforslaget giver bl.a. mulighed for at stille krav til infrastrukturforvaltere vedrørende opnåelse af tilladelse og sikkerhedscertifikat samt krav i forbindelse med forsikringsdækning og at pålægge infrastrukturforvaltere at stille nødvendige tekniske forskrifter til rådighed og at fastsætte ensartede funktionskrav.

Vi vil med lovforslaget også sikre, at jernbanevirksomhederne kan få uddannet personale, og at det jernbanetekniske personale kan blive certificeret, en certificering af medarbejdere med sikkerhedsmæssige opgaver, som vi kender det fra luftfart og søfart. Det vil give et sikkerhedsmæssigt løft.

Alt i alt er der tale om en række tilpasninger og reguleringer i dette lovforslag, som vi i Socialdemokratiet anser for at være hensigtsmæssige og nødvendige, og jeg skal derfor anbefale lovforslaget.

Kaj Ikast (KF):

I lyset af det foregående lovforslag kan jeg se nødvendigheden af, at det her – hvis det bare er EU-retligt – under hensyntagen til infrastrukturen skal ejes af staten, og at der skal konkurreres på skinnerne, hvis disse krav kan opfyldes. Men det skal vi nok se på i udvalget, for hvis det nu er således, at der er tale om national infrastruktur, så er spørgsmålet, om den beskrivelse, der står her, er rigtig. Men det vil vi undersøge i udvalget; det vil vi ikke spilde tiden med nu. Vi vil i hvert fald ikke stemme imod forslaget, men vi vil antagelig heller ikke stemme for.

Aage Frandsen (SF):

Da SF's ordfører i dette spørgsmål, fru Margrete Auken, ikke kan være til stede, skal jeg fremføre SF's synspunkter i forbindelse med dette lovforslag.

Det er jo et lovforslag, som ligger i forlængelse af det lovforslag, der blev behandlet før, og det vil sige, at vi som udgangspunkt jo så er positive over for dette lovforslag også. Der er dog en del spørgsmål, som vi mener kan have brug for en afklaring i forbindelse med udvalgsarbejdet.

For det første er det fornuftigt, at der stilles visse uddannelseskrav i forbindelse med jernbanepersonel. Spørgsmålet er blot de gebyrer, der skal til i forbindelse med det. Hvem kommer til at bøde for det, hvem er det, der skal betale? Og videre i den forbindelse: Er det den pågældende selv, eller er det de pågældende virksomheder, som det drejer sig om?

For det andet er der spørgsmålet om, at nogle er undtaget i forhold til det; det gælder Ørestadsselskabet. Det kan godt være, at det er fornuftigt, sådan som det nu engang er skruet sammen, men det er noget, som vi vil se på, om det er velbegrunderet, at det er undtaget.

Det tredje, som også kan kræve nærmere afklaring, er spørgsmålet om, hvem der i sidste ende, når det drejer sig om de forskellige jernbaneanlæg, har ansvaret. Det er klart, at når det drejer sig om noget, som er i Banestyrelsen, at så må det jo være ministeren, der har ansvaret, men gælder det i alle de ting, som ligger her, at det er ministeransvaret, der gælder?

Det sidste er så vedrørende; at det, der kaldes industrispor, som kan ejes og bruges af private, er undtaget, og vi vil godt have de regelsæt, som gælder i den forbindelse, nærmere afklaret.

Og så er der også i forlængelse af det, der var i forbindelse med det tidligere lovforslag, nemlig

spørgsmålet om, hvorvidt det her er omfattet af offentlighedsloven, når den lægges ud, eller i det omfang, det er overgået, kan man sige, til privat marked, hvor der så gælder andre regler.

Vi har en positiv opfattelse af lovforslaget. Det er altså bare et spørgsmål om at få afklaret nogle ting, som ligger i lovforslaget, som vi kan se på i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Annette Jørgensen (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører på dette lovforslag, hr. Peter Skaarup, ikke kan være til stede, skal jeg på vegne af Dansk Folkeparti kort komme med partiets holdning til dette forslag.

Dette lovforslag om ændring af lov om jernbanevirksomhed er en naturlig følge af finanslovsforliget om trafik af 26. november 1999, som vi lige har behandlet i lovforslag nr. L 67. Da der her er tale om en række følgevirkninger, og da der også er tale om, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte lovforslag nr. L 67, skal jeg hermed blot gøre opmærksom på, at Dansk Folkeparti på den baggrund heller ikke kan støtte lovforslag nr. L 68.

Arne Melchior (CD):

Da jeg i aftes kom hjem efter at have holdt foredrag om min deltagelse i Det Udenrigspolitiske Nævns rejse til Iran, satte jeg mig til at forberede mig på de her to lovforslag, jeg skulle være ordfører for i dag. Som jeg før nævnte, havde jeg besvær med det forrige, og så opgav jeg faktisk, da jeg kom til begyndelsen af lovforslag nr. L 68, for der står dette her vidunderlige ord »jernbaneinfrastrukturforvaltning«.

Jeg hører, at der tidligere er nogle, der har klaget over de mange lix i dette ord, men det gør så måske mindre, for der er jo lange ord, som man godt kan forstå, men jeg kan ikke forstå dette ord; det må jeg indrømme. Jeg kan da gætte mig til noget, men ved at have spurgt mig for har jeg bl.a. fået at vide, at der er nogle, der er omfattet af dette lovforslag, som jeg ikke selv havde fantasi til at forestille mig det gjaldt for.

Nu gør vi os jo meget umage i Folketinget for tiden for at lave lovgivningen og også betænkningerne og hele arbejdet i forbindelse med lovgivningen så forståelig for menigmand som muligt, for det lægges jo ud på nettet, og mange mennesker kan læse med, og man arbejder meget på at få det gjort forståeligt for menigmand, og jeg tror altså ikke, at der er mange, der går videre med noget, der hedder jernbaneinfrastrukturforvaltning. Så jeg vil foreslå, og det skal så

blive det første spørgsmål fra udvalget, at vi kunne få en definition af, hvem der egentlig er omfattet af en lov, der gælder jernbaneinfrastrukturforvaltningen.

Bortset fra det har jeg ikke meget at sige. Jeg tror, det er meget sympatisk. Jeg har kun skimmet det og må derfor vente med at komme med CD's stillingtagen, til vi har fået gennemgangen i Trafikudvalget, og da jeg forstår, at det her måske haster knap så meget som det forrige, skal der nok blive mulighed for at opklare tingene, således at vi bagefter kan tage en fornuftig stilling til forslaget.

Vibeke Peschardt (RV):

Jeg må jo medgive hr. Arne Melchior, at han har ramt plet – i hvert fald i forhold til den radikale folketingsgruppe – når han falder over ordet jernbaneinfrastrukturforvaltning. På det radikale gruppemøde, som jeg jo normalt ikke citerer fra, faldt man også over ordet og mente, at det egentlig hørte bedre hjemme i en krydsogtværs – enten på rigtig langs eller på rigtig tværs.

Men i hvert fald er det sådan, at lovforslaget her jo ikke udelukkende handler om vanskelige ord. Det er et ganske udmærket forslag og i virkeligheden en konsekvens af det forrige forslag om privatbanerne, som vi lige har hørt der er flertal for, for det hænger nemlig sammen med overtagelsen af statens ejerandele i privatbanerne. Hvis amtskommunerne overtager ejerandelen, og det er der noget der tyder på at de gør, så bliver privatbanerne ikke mere drevet under statens regler for f.eks. sikkerhedscertifikater og uddannelse.

Meningen med det her lovforslag er altså at rette op på det ved stille krav om, at de såkaldte – og så kommer udtrykket igen – infrastrukturforvaltere skal opfylde de samme regler som statens jernbanevirksomheder. Det kan vi selvfølgelig kun bifalde, og vi støtter forslaget.

Søren Kolstrup (EL):

Jo mere man inden for et givet område atomiserer, jo mere man splitter op, jo flere enheder der skal forvalte noget givet, jo mere behov er der for kontrol.

Generelt kan man sige, at hvis man liberaliserer et område og man så siger, at markedskræfterne skal køre det ét hundrede procent, så behøver det jo ikke nogen form for statskontrol. Men hvis man siger, at man deler opgaver op og man liberaliserer, så kræver det i virkeligheden

mere bureaukrati. Det er en meget vigtig lov-mæssighed.

Derfor vil man opleve inden for teleområdet, og det tror jeg også vi vil opleve inden for jernbaneområdet, at hvis man vælger at køre videre med at dele tingene op, atomisere og liberalisere, så kræver det endnu flere love, endnu mere arbejde til embedsmænd, der skal kontrollere, certificere i et væk.

Når det så er sagt, er det her lovforslag selvfølgelig en logisk konsekvens af noget, der er sket tidligere, og derfor er det aktuelle spørgsmål, om det i sin kontroludformning er god, og det er det, så vidt jeg kan se.

Der er et sted, hvor jeg synes, der er en påfaldende passus, det er nemlig spørgsmålet om udbud, hvor det siges, at man ikke længere skal være godkendt som jernbaneselskab for forlods at kunne deltage i et udbud.

Jeg tror, det er meget vigtigt, at vi får en god forklaring på, hvorfor det ikke længere skal være tilfældet. Er det udtryk for, at kontrollen skal slækkes? Efter mine begreber er der ikke behov for, at vi inviterer alt for mange plattenslagere ind på det her marked. Det skulle vi gerne have dæmmet så meget op for som muligt og efter Enhedslistens opfattelse have ændret kursen, men lad det ligge i den her sammenhæng.

Så skal jeg bare tilkendegive, at hvad der står om uddannelse kan vi tilslutte os, og vi kan selvfølgelig tilslutte os, at der stadig væk er en eller anden form for central kontrol, når nu verden ser ud, som den gør lige for øjeblikket, men den står sandelig til at ændre.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg kan sige det sådan, at lovforslag nr. L 68 vil vi i hvert fald ikke stemme imod. Da det jo er overvejende sandsynligt, at L 67 bliver vedtaget, vil det jo være mærkværdigt at stemme imod L 68.

Hvis vi går ind for L 67, så går vi også ind for L 68. Stemmer vi ikke for L 67, vil vi undlade at stemme til L 68.

Thorkild B. Frandsgaard (FRI):

Nu har vi lige behandlet L 67, og der gjorde jeg opmærksom på, at vi ikke endnu i hvert tilfælde vil sige, at vi vil stemme imod. Tværtimod vil vi gerne være med til, at vi kan tale om det i udvalget.

Ligeegyldigt om vi har den holdning eller ej, er der et flertal i salen for, at L 67 bliver vedtaget, og hvis det gør det, er det naturligt, at vi stem-

mer for L 68, for det skal være sådan, at kravene til sikkerhed, til forsikring og uddannelse jo skal være de samme, hvad enten det er DSB, eller om det er ude ved de amtskommunale private selskaber.

Så det vil være naturligt, at vi stemmer for L 68, hvis vi stemmer for L 67. Så det gør vi.

Mogens Andreassen (UP):

Der er en vis sammenhæng imellem det lovforslag, vi behandler nu, og lovforslag nr. L 67. Jeg udtrykte betænkeligheder ved, om vi nu gør det rigtige med lovforslag nr. L 67, og jeg vil da lige se, hvordan vi kommer igennem udvalgsarbejdet med begge lovforslag, før jeg tager stilling til, om jeg kan stemme for dem.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg vil gerne sige tak for partiernes meldinger, som jeg synes var konstruktive. Og jeg skal sige, at specielt de spørgsmål, som SF's hr. Aage Frandsen nævnte, vil vi selvfølgelig alle sammen have en interesse i bliver afklaret, og jeg er selvfølgelig særlig interesseret i, at spørgsmålet om ansvar bliver afklaret.

Derudover vil jeg blot sige til hr. Arne Melchior og andre, at jeg faktisk er enig i, at det nok ikke er et forslag, som vil få Nobels litteraturpris eller noget, der bare ligner. Men igen, hvis det var sådan, at øjnene kunne holde sig åbne hele natten, så vil jeg sige, at det, det handler om, er jo – og der er det jo igen hr. Søren Kolstrups klarsyn, som har skåret igennem denne sump af synspunkter, som hr. Søren Kolstrup selv ville have udtrykt det – at vi med denne her lov skal have redskaberne for at kunne stille krav til de nye udbydere, der vil blive på markedet.

Det er privatbanerne, der overgår til amterne, og dermed får vi andre operatører, men det er faktisk også med en anden type ejere. Det er jo også derfor, man ikke behøver være et jernbanelsselskab, som hr. Søren Kolstrup er inde på, for at deltage i et udbud; men lige præcis derfor skal vi jo have redskaberne til at stille krav til, at det ikke er hvem som helst, der er i stand til at køre tog, der skal det. Dernæst skal vi også have mulighed for at stille krav til, hvad det skal være for noget personale, hvordan deres uddannelse og sikkerhed osv. skal være.

Så man kan sige, at det her forslag er det, som skal danne basis for, at vi kan gå ind fra det offentliges side og stille krav til, at uanset hvem, der kører tog på de danske jernbaner, så skal det foregå på en forsvarlig facon.

Det sidste, jeg godt vil sige, er, at lovforslaget bl.a. indebærer, at reglerne om Banestyrelsens opgaver overflyttes fra lov om Banestyrelsen til lov om jernbanevirksomhed m.v. Og jeg kan her oplyse, at jeg med henblik på en nærmere præcisering af Banestyrelsens opgaver agter at foreslå en tilføjelse til loven, hvor det udtrykkeligt fastsættes, at Banestyrelsen skal levere kørestrøm til jernbanevirksomhederne, og at dette forslag skal være undtaget fra lov om elforsyning. Et ændringsforslag med dette indhold vil tilgå Folketingets Trafikudvalg hurtigst muligt.

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

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

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:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 10:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af minimumsstraf i sager, hvor vold eller anden tvangsmæssig krænkelse af det menneskelige legeme indgår i gerningsindholdet.

Af Sonja Albrink (CD) m.fl.
(Fremsat 12/10 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Frank Jensen):

Beslutningsforslaget fra CD går ud på, at regeringens inden udgangen af år 2000 – dvs. inden for den næste halvanden måned – skal fremlægge forslag til ændringer af straffeloven for at indføre minimumsstraffe i voldssager og overtrædelse af andre af straffelovens bestemmelser, hvor vold eller trusler om vold indgår i gerningsindholdet.

Jeg er enig med forslagsstillerne i, at der skal skrides konsekvent ind over for voldskriminali-