

[Glistrup.]

Derfor er jeg sikker på, at det, der tilsyneladende er en udvidelse af kommissoriet, i virkeligheden bare vil lette det praktiske arbejde, vil lette mulighederne for at vi kan nå praktiske og fornuftige resultater. Og med hensyn til selve det fælles grundlag for at nå frem til disse resultater, er der intet i hr. Ninn-Hansens udtalelser, eller for den sags skyld hr. Lysholt Hansens, som adskiller sig fra det grundsynspunkt, som jeg gjorde rede for på fremskridtspartiets vegne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Ønskes der udvalgsbehandling? (Ophold). Da det ikke er tilfældet, går forslaget til folketingsbeslutning direkte til anden (sidste) behandling.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om DSB.
(Lovforslag nr. L 116. Fremsat 23/11 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch (S):

Det foreliggende lovforslag om DSB er jo i overvejende grad teknisk præget, og det indeholder først og fremmest en række tilpasninger til den løbende udvikling. En af tilskyndelserne til at tage loven op til revision har da netop også været, at den skulle tilpasses visse internationale konventioner, som har undergået ændringer. DSB er jo bundet til at følge disse konventioner, hvorfor det er rimeligt med mellemrum at skabe overensstemmelse mellem loven om DSB og indholdet af de internationale konventioner.

DSBs kunder må hilse med glæde, at de med dette lovforslag vil blive langt bedre stillet ved at få større sikkerhed for dækning af skader. En række maksimalerstatninger er blevet tilpasset prisudviklingen i samfundet, det vil sige er blevet forhøjet betragteligt.

Gratister er som vi alle ved i de senere år blevet et større problem, bl. a. på grund af indførelsen af den stikprøvevis billetkontrol,

men jeg må udtrykke min tilfredshed med, at man endnu en gang søger at løse dette problem via straffeloven, selv om det synes at volde problemer, og selv om straffeloven kun vil kunne dække de allervesteste tilfælde af snyderi. Jeg vil meget håbe, at det i den kommende tid viser sig, at problemet løses via straffeloven, for derigennem undgår vi jo igen at få straffebestemmelser med i selve DSB-loven, sådan som det var tilfældet for en halv snes år siden.

Alt i alt synes jeg, det er lykkedes for DSB at gribe anledningen til at gøre loven mere overskuelig og mere moderne i sin form, og socialdemokratiet er derfor indstillet både på en hurtig og en velvillig behandling af dette forslag.

Jens Jacobsen (V):

Det foreliggende lovforslag er jo primært en modernisering og forenkling af den gældende statsbanelov, bl. a. begrundet i nogle internationale aftaler, man har indgået. En modernisering og forenkling af loven er jo i sig selv et godt argument, der formentlig ikke kan give megen anledning til debat, men nok til en række detailspørgsmål under udvalgsarbejdet.

Når loven nu imidlertid skal revideres, så vil jeg gerne på venstres vegne rejse det principielle spørgsmål, om det ikke kunne være hensigtsmæssigt at få indarbejdet en ændret procedure for takstfastsættelsen. Taksterne fastsættes i dag af ministeren i samarbejde med finansudvalget og behandles og betragtes i vid udstrækning som et finanspolitisk emneområde. I venstre mener vi, at takstfastsættelsen i høj grad er et trafikpolitisk emne og problem, som folketinget og trafikudvalget i stedet bør tage stilling til. Vi kunne forestille os en ændring af loven i retning af de principper, der findes i postloven, hvorefter takstændringer skal forelægges folketinget i form af lovforslag. Jeg skal henstille til ministeren at tage dette forslag op til positiv overvejelse i sammenhæng med hele lovrevisionen.

Jeg skal i øvrigt slutte mig til den socialdemokratiske ordfører med hensyn til at tilslige en hurtig og velvillig udvalgsbehandling.

Tandrup Jensen (FP):

Idet hr. Glensgård ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremkomme med nogle få bemærkninger til forslag til lov om DSB.

Som det blev nævnt af venstres ordfører, er

[Tandrup Jensen.]

forslaget en forenkling og modernisering af loven om DSB, og det hilser vi selvfølgelig i fremskridtspartiet meget velkommen. Forslaget kunne dog efter vor opfattelse yderligere forenkles. Vi vil derfor i udvalget stille nogle spørgsmål til ministeren med henblik på en sådan videreudvikling af de tendenser, der ligger i ministerens forslag.

Jeg kan allerede på nuværende tidspunkt tilsige ministeren vor støtte til lovforslaget og håber, at denne holdning vil befordre en positiv behandling af vore tanker om yderligere forbedring af loven.

Med disse få bemærkninger skal jeg meddele fremskridtspartiets velvillige deltagelse i udvalgsarbejdet.

Kurt Brauer (SF):

Også vi tager venligt imod dette forslag.

Yderligere vil jeg tilsige en støtte til venstres ordfører, som herfra gjorde opmærksom på, hvordan vi klarede takstfastsættelsesproblemerne i postloven. Der må bestemt være en model, som, når den kunne samle tinget vedrørende postloven, også kunne samle tinget vedrørende dette lovforslag.

Men lad os kigge på sagen i udvalget. Lad os se, om der kan produceres et brugbart ændringsforslag. Lad os se, om ministeren har væsentlige betænkkeligheder ved dette forslag, som han ikke havde ved postloven, og så vende tilbage til den sag ved anden behandling.

Lowzow (KF):

Da vores ordfører er bundet andetsteds i huset, skal jeg meddele, at vi kan se positivt på det fremsatte lovforslag og love en hurtig udvalgsbehandling.

De nu fremlagte tanker fra venstres side skal jeg ikke tage stilling til her på stående fod, men dog sige, at man går nok lidt vidt, når man sammenligner fastsættelse af posttakster med fastsættelse af de generelle takster i DSB, hvor der er mange flere ting, der spiller ind, og meget større variationer. Men lad os se på det i udvalget; det er ikke noget, vi kan tage stilling til her ved første behandling.

Fuglsang (DKP):

Det er jo et ret så omfattende forslag, både i paragraffer og i indhold, og det bygger både på tidligere lovgivning og på en række prakti-

ske erfaringer. Det skulle i og for sig indebære en række forenklinger, og det er jo et princip, som vi i almindelighed ikke kan have noget imod. Desuden skulle det også indeholde nogle tilpasninger til internationale konventioner, noget som vi, som jo ønsker bredest muligt samarbejde internationalt, heller ikke kan have noget at indvende imod. Det afgørende spørgsmål her som på andre områder er, hvordan en sådan lov administreres, og hvordan den fortolkes. Det vil jo i høj grad blive et politisk spørgsmål.

Det gælder også det område, som er nævnt af et par af de foregående talere, nemlig takstpolitikken. Her vil jeg også melde mig som enig med hr. Jens Jacobsen om, at der bør lægges mere magt over til folketinget og dets trafikudvalg i så henseende. Det med takstpolitikken er, som jeg sagde, efter vor mening et politisk spørgsmål, som ikke blot kan tilrettelægges efter rene rentabilitetsprincipper. Vi mener, at man bør tilstræbe en så billig takstpolitik som muligt for gods og især for personer, for derigennem at billiggøre den lange vej, som tusinder må gennemrejse fra hjem til arbejdsplads eller skole. Det vil også styrke den kollektive trafik på den individuelle bekostning, noget som trafikministeren også gentagne gange har gjort sig til talsmand for.

Men som sagt er jeg som de foregående ordførere positivt indstillet over for forslaget.

Ingomar Petersen (RV):

Da vort partis ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, desværre ikke kan være til stede i salen, skal jeg lige komme med et par bemærkninger.

Fra radikal side kan vi fuldt ud tiltræde den fornuftige revision af den gældende statsbanelov, som man her vil foretage. Vi synes, det er dejligt, at man nu kan nå frem til at få moderniseret og forenklet lovtæksten. Det er jo et omfattende lovforslag og en stor revision, og vi har visse ting, som vi godt vil drøfte nærmere under udvalgsarbejdet. Det drejer sig jo hovedsagelig om tekniske ændringer.

Fra radikal side har vi en positiv og velvillig indstilling, og vi tilsiger en hurtig udvalgsbehandling af dette lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Jeg kan takke alle ordførerne for den positive holdning, de har til dette lovforslag. Det er

[Ministeren for offentlige arbejder.]

jo udpræget et meget teknisk forslag, som vil kræve en hel del arbejde i udvalget, hvilket jeg er beredt til.

Jeg skal ikke gå ind på det principielle forslag, som venstres ordfører her kom frem med, om, hvor man skulle placere takstfastsættelsen. Jeg vil dog sige til hr. Kurt Brauer, at i forhold til postloven var jeg netop betænkelig. I postloven lå jo netop, at man ville gå over til den samme takstfastsættelse, som man havde i forhold til DSB.

Det, der kommer ind, er spørgsmålet om, hvilket tempo man så kan komme ind på, om det er én forenkling at gøre det på den måde. Jeg tror ikke, det er en forenkling, jeg tror snarere, at det kan gøre tingene mere komplicerede at ændre, men det kan vi diskutere i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om elektriske stærkstrømsanlæg.

(Lovforslag nr. L 139. Fremsat 3/12 76).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Erik Holst (S):

Dette lovforslag er direkte foranlediget af et direktiv vedtaget i EF, inden vi blev medlem af fællesmarkedet. Dette direktiv sigter på at fjerne nogle af de såkaldte tekniske handelshindringer, som der kan være EF-landene imellem, og som kan hindre en fri bevægelighed af produkter og materiel.

I dette tilfælde har vi her i Danmark haft opbygget en organisation, der sikrede os en meget stor grad af sikkerhed for det materiel, der blev forhandlet her i Danmark, ved, at vi lod DEMKO sørge for, at der, inden det blev bragt på markedet, blev foretaget en såkaldt typegodkendelse. Dette bevirkede, at typer, der

måtte betyde en vis fare i almindelig brug, aldrig nogen sinde kom ud på markedet.

Nu siger EF-direktivet, at denne måde at kontrollere materiellets tekniske værdi og sikkerhedsmæssige betydning på, ikke mere kan accepteres. I stedet skal man gøre det, at man sender materiellet på markedet, og derefter kan man lade DEMKO foretage en registrering og efterfølgende en kontrol af dette materiel.

Der er to muligheder, når DEMKO har undersøgt materiellet, og det er, at man konstaterer, at det enten er i overensstemmelse med de sikkerhedsbeskrivelser og sikkerhedsforanstaltninger, der er opstillet, eller at det ikke er det.

I det første tilfælde registreres produktet som værende godkendt her i Danmark. I det andet tilfælde skal det trækkes tilbage fra markedet, og det er jo en mere omstændelig måde at gøre det på, end vi hidtil har gjort. Desuden bevirker dette, at hvor man tidligere, når materiel var godkendt, kunne mærke dette med et D i en cirkel, der både over for forbrugerne, over for myndigheder og handlende sikrede, at dette materiel var godkendt, mangler vi nu en sådan mærkning.

Tidligere har DEMKO også haft mulighed for økonomisk at hvile i sig selv, selv om det er en statsfunktion, en statsorganisation, idet de afgifter, der har været betalt af producenter og importører, stort set har dækket de undersøgelser og de prøvningskrav, som man har iværksat. Dette vil ikke helt blive tilfældet med den nye ordning. Der vil her være tale om, at der bliver et underskud på ca. 10 mill. kr., som ministeren foreslår, at man deler ud på elforsyningsanlæg, således at forstå, at kWh-prisen vil stige med 1/20 øre. Nu lyder dette ikke af ret meget, og for den enkelte forbruger tror jeg ikke, at det betyder stort, men jeg tror nok, det er rigtigt, som det har været fremme i pressen, at enkelte industrivirksomheder vil føle denne prisstigning som en slags afgift, som man ikke får noget direkte for. Det er nævnt som et eksempel, at Stålvalseværket skulle komme i en situation, hvor man skulle betale 200.000 kr. ekstra om året på grund af denne afprøvning.

Jeg tror ikke, vi kan sige, at andre lande i EF hidtil har erfaringer, der har vist, at de har haft sikkerhedskrav, der har været så dårlige, at det direkte kunne være farligt at behandle elmateriel. Det er nok muligt, at de høje sikkerhedskrav, vi har haft hidtil, kan slækkes