

[Tommy Dinesen]

og begynde at losse eller laste korn. Det vil simpelt hen trække gultvæppet væk fra samtlige havne betydelig mere, end dette lovforslag prøver at hjælpe på. Det andet vil da ødelægge de danske havne. Det er derfor, jeg udtrykker betænkelighed ved det.

Vi er i mit parti enige om, at dette lovforslag skal have en seriøs behandling. Det er vel også derfor, at det er kommet nu, og at det skal være færdigt til sommerferien.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg lyttede meget til hr. Tommy Dinesen, om jeg kunne finde nogen uenighed. Den eneste er måske, når vi bedømmer tiden.

Når jeg siger, at man skal give sig god tid, har jeg H-H-overfarten i mine tanker, hvor jeg er presset af, at vi skal åbne i efteråret 1991.

Dette forslag har vi god tid til, hvis det bliver vedtaget inden sommerferien, hvad jeg sigter mod. Så synes jeg vi har haft god tid til at behandle det. Mange af de relevante spørgsmål, som er stillet, er meget egnede til at diskuteres i udvalget, og det er jeg meget parat til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Poulsgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 162:

Forslag til lov om ændring af lov om DSB.

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 17/1 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Søgaard (S):

Dette forslag er et led i den politiske aftale,

som er indgået mellem regeringspartierne og Socialdemokratiet. Det skulle give en forbedret status for den kollektive trafik – idet man bryder med de tidligere principper og forskrifter og får en smidigere takstpolitik, men naturligvis også forøger forpligtelserne – og er med til, at man har en god forretningsmæssig drift.

DSB vil kunne ændre i prisfastsættelsen, således at de kan tilpasse sig skiftende markedsvilkår under en generelt skærpet konkurrencesituation og dermed sikre det bedst mulige driftsresultat. Disse ændringer berører dog ikke rejser inden for hovedstadsområdet kollektive persontrafik, som fortsat skal varetages af HT's bestyrelse, men publikum kan bl.a. ved køb af reglementer og tarif- og prislister se, hvilke ændringer der måtte foretages i den øvrige del af trafikken.

Man skal også fortsat have en godkendelse i Finansudvalget, såfremt priserne går ud over den forventede omkostningsstigning. Eventuelt forventede ændrede omkostningsstigninger vil i øvrigt komme til at fremgå af finanslovsforslaget. Også i tillægsbevillingsloven vil man redegøre for den realiserede prispolitik for det år, der er gået.

Der vil således også være nogle grupper medborgere, som fortsat af sociale grunde skal have rabatter. Også det er der her taget højde for, idet der allerede pr. 1. januar i år er sket den ændring, at det er de respektive myndigheder, som efter forhandling med DSB skal fastlægge og godtgøre eventuelle rabatorbninger. Således vil eventuelle ændringer i DSB's prispolitik ikke medføre utilsigtede sociale bivirkninger.

Samtidig vil der også ved afslutningen af hvert finansår blive udarbejdet en status, som forelægges Finansudvalget. Vi har således medvirket til, at man nu får en forhåbentlig forbedret status med hensyn til, hvad man kan inden for DSB med sin prispolitik, uden at det generer de grupper i samfundet, som har visse ting, de skal have varetaget.

Helge Adam Møller (KF):

Da mit partis ordfører, hr. Ikast, er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne udtale følgende:

Loven, vi behandler, giver mulighed for, at DSB selv kan fastsætte sine priser inden for visse rammer. Dette medfører, at DSB ved et sådant smidigt prissystem mere effektivt end nu