

skal kunne tales om det, er helt klart, og jeg sagde også i min ordførertale, at vi er klar til at drøfte det i Udvalget for Forretningsordenen og med Folketingets Præsidium. Men det skal bare ikke udbasunerer over for folket, at vi sidder herinde og forgylder hinanden, for det gør vi ikke.

(Kort bemærkning).

**Kirsten Jacobsen (FP):**

Forslaget her er ikke fremsat for at drive hetz mod nogen. Jeg har oven i købet sagt, at der kan være ting og sager, som måske ikke er helt hensigtsmæssige, og dem vil vi også være villige til at se på. Men min hovedpointe er, at et princip om, at pension er noget, man får, når man når pensionsalderen, bør vi kunne blive enige om at få vedtaget.

Om vi så kan få vedtaget at rette op på nogle andre urimeligheder bør vel ikke afholde os fra at starte med det, vi allerede er enige om, og jeg synes ærlig talt – og lad det så være min afsluttende bemærkning – at når et meget stort flertal af dette Tings gruppeformænd den 3. februar 1964 kan skrive, at de mener, man bør starte med at gøre noget, så er det altså ikke for tidligt, man begynder at trække i arbejdstøjet og viser befolkningen, at man altså også mener det, man skriver, at det ikke bare er ren retorik. Det er egentlig det, der er grunden til, at vi bliver ved med at fremsætte forslaget, og jeg kan bare sige, at det gør vi, indtil der kommer noget frem.

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

### Afstemning

#### Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget for Forretningsordenen. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

(Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af lovforslag nr. L 85: Forslag til lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S. Af trafikministeren (Sonja Mikkelsen). (Fremsat 6/5 98).**

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Søren Hansen (S):**

Uden ændringer går det ikke, og for den sags skyld kan det heller ikke køre. Selv Jernbanemuseet må hele tiden undergå ændringer og moderniseringer for at leve op til nye muligheder og nye krav.

Hvis man ikke er i stand til at ændre sig, går tingene i stå, og hvis man et øjeblik forestillede sig den situation, at DSB ikke havde tilpasset sig og ændret sig teknisk, økonomisk, strukturelt osv., ja, så var tingene ikke gået. Så var de gået i stå. Ikke alle ændringer er nødvendigvis af det gode, men jeg føler mig temmelig sikker på, at de ændringer, vi her står med, vil skabe bedre og mere effektive forhold for jernbanedriften i Danmark til gavn for trafikssikkerheden, til gavn for miljøet og til gavn for de masser af mennesker, der ikke er udstyret med egen bil.

Uden de ændringer, vi gennem de seneste år har gennemført, når det drejer sig om strukturen og nedsættelse af bestyrelse og adskillelse af baneoperatører osv., føler jeg mig sikker på, at vi ikke havde opnået den lange række af klare forbedringer, vi har kunnet konstatere gennem den seneste tid. Jernbanedriften er blevet hurtigere, mere miljøvenlig og langt mere kundeorienteret, end vi har oplevet tidligere. Men vi skal videre, og derfor dette forslag, som giver en klarere adskillelse mellem DSB og staten og også sikrer DSB handlefrihed og en mere forretningsorienteret, mere effektiv drift.

Der bliver lige konkurrencevilkår for DSB og andre operatører på de danske skinner, og det anser jeg for at være vigtigt. Med forslaget får DSB og DSB S-tog A/S desuden friere rammer, når det gælder om at finde lånemuligheder, og økonomisk struktur til at sætte ind på nye satsningsområder.

Jeg tror, vi med de foreslåede ændringer får et bedre grundlag, når vi inden længe skal i gang med nye rammeaftaler, som efter vores