

Der er ikke i den fælles markedsordning hjemlet kompetence til de nationale myndigheder i relation til oparbejdning af C-sukker. Danmark har således ikke kompetence til at lave et nationalt forbud mod oparbejdning af C-sukker.

Spm. nr. S 1956

Til trafikministeren (12/2 03) af:

Tove Videbæk (KRF):

»Vil ministeren undersøge og kommentere forlydender i dagspressen om, at Dansk Jernbaneforbund har forhindret Arriva i at få de uddannelsespladser til lokoførere, som de i forbindelse med kontraktforhandlingerne med Trafikministeriet var stillet i udsigt?«

Begrundelse

Ifølge artiklen »Arriva snydt for loko-kurser« bragt i Berlingske Tidende den 9. februar 2003 er virksomheden Arriva blevet snydt for loko-kurser, som de Danske Privatbaner angiveligt har været kontraktligt forpligtet til at levere.

I artiklen påstås det, at Dansk Jernbaneforbund har obstrueret kurserne ved at lægge pres på Amdsrådsforeningen, hvorunder Privatbanerne hører. Påstanden underbygges af udtalelser af jernbaneforbundets formand Ulrik Salomonsen. Han mener ikke, at Privatbanerne har tilladelse til at uddanne lokoførere til de MR tog, som Arriva hovedsageligt betjener togstrækningerne med. Derfor mener jernbaneforbundets formand, at Amdsrådsforeningen og Privatbanerne ville have begået overenskomstbrud, hvis de omtalte kurser var blevet gennemført. Anonyme kilder mener derfor, at der har været tale om ren chikane fra Dansk Jernbaneforbunds side, og at Arrivas problemer er »historien om et forudsigeligt mord«.

Svar (14/3 03)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg kan oplyse, at ARRIVA medio juni 2002 orienterede Trafikministeriet om at Dansk Jernbaneforbund havde tilkendegivet, at hvis Privatba-

neuddannelsen skulle uddanne lokomotivførere til ARRIVA, skulle der ydes store løntillæg til de ekstra kørelærere, der skulle indsættes for at gennemføre opgaven i Privatbaneregiet. Amdsrådsforeningen orienterede umiddelbart herefter – den 27. juni 2002 – ministeriet om, at man ikke længere kunne gennemføre den uddannelse af lokomotivførere, som man havde aftalt med ARRIVA.

ARRIVA besluttede på denne baggrund i slutningen af juni i samråd med ministeriet at gennemføre uddannelse af to hold lokoførere ved DSB med start hhv. 1. august og 20. august. Der var endvidere mulighed for endnu et hold hos DSB, der kunne sættes i gang lige efter nytår. Ved igangsættelsen af disse hold udvidede DSB uddannelseskapaleteten ud over hvad der tidligere var blevet tilkendegivet.

Da lokomotivføreraspiranterne på disse hold ikke ville være færdiguddannede ved ARRIVAs driftsstart den 5. januar 2003, indgik DSB, ARRIVA og Dansk Jernbaneforbund en aftale om at ARRIVA i en periode kunne korttidslåne lokomotivførere fra DSB:

Spm. nr. S 2319

Til indenrigs- og sundhedsministeren (6/3 03) af:

Tove Videbæk (KRF):

»Vil ministeren kommentere artiklen »Danskere køber fattiges nyre« bragt i dagbladet BT den 5. marts 2003?«

Begrundelse

Efter spørgerens opfattelse er hvert menneske uendelig værdifuldt. Derfor er det uacceptabelt, at der handles med menneskelige legemsdele, hvilket da også afspejles i dansk lovgivning. Således er denne form for handel forbudt i Danmark. Imidlertid er der ikke lovgivningsmæssigt noget, der hindrer, at danskere handler med menneskelige organer m.v. i udlandet. Dette finder spørgeren uetisk – ikke mindst i lyset af, at der i langt de fleste tilfælde er tale om, at økonomisk meget dårligt stillede mennesker i den tredje verden sælger f.eks. den ene nyre.