

## [Justitsministeren.]

Dernæst tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring af købeloven, forsikringsaftaleloven og gældsbrevsloven. (Ændring af morarentesatserne).*

Efter lovforslaget søges morarenten, dvs. den rente, som skal betales, når en pengeforpligtelse ikke betales i rette tid, tilnærmet den gældende markedrente. Formålet hermed er at udjævne det nuværende misforhold mellem rentesatserne i købeloven, forsikringsaftaleloven og gældsbrevsloven og det almindelige renteniveau, således at kreditorerne får en rimelig dækning for det rentetab, der påføres dem som følge af, at deres fordringer ikke betales til tiden.

Den foreslåede ændring af morarentesatserne bygger på betænkning nr. 652/1972 om morarenter. I tilslutning til de her anførte synspunkter foreslås morarenten sammensat af den til enhver tid fastsatte officielle diskonto med et tillæg på 2 pct. p. a. Morarenten bliver herved variabel, idet den vil blive reguleret i takt med diskontoen og således vil blive tilpasset den almindelige renteutvikling på grund af diskontoens sammenhæng med og indflydelse på markedrenten. Det faste procenttillæg har til formål at tilnærme morarenten til udlånsrenten, som må anses for den praktiske renteform, der er bedst egnet til at afspejle debitorernes rentefordel og kreditorernes rentetab som følge af betalingsforsinkelsen. Udlånsrenten har gennem længere tid iberegnet en gennemsnitlig provision ligget ca. 1½-3½ pct. over Nationalbankens diskonto, og det foreslås på denne baggrund at fastsætte morarenten til diskontoen med et tillæg på 2 pct. p. a.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings villige behandling.

Endelig tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring af tinglysningsloven.*

Lovforslagets væsentligste indhold bygger på en beretning udarbejdet af en arbejdsgruppe under justitsministeriet, som havde til opgave at foretage en revision af justitsministeriets formularer for pantebrev i fast ejendom. De gældende pante-

brevsformularer har i de senere år været udsat for kritik fra flere sider. Det har navnlig været kritiseret, at formularernes standardvilkår — de såkaldte sædvanemæssige bestemmelser — ikke i tilstrækkeligt omfang tilgodeser debitorernes interesser. Deres muligheder for at opnå mere fordelagtige vilkår end formularernes er særdeles begrænsede på det eksisterende lånemarked. Specielt har det været anført, at bestemmelserne om kreditors adgang til at forlange pantegælden indfriet på en række punkter er strengere over for debitorerne, end hensynet til realkrediten nødvendiggør. Arbejdsgruppen har på denne baggrund foreslået de gældende pantebrevsformularer for fast ejendom erstattet af en almindelig formular A og en særlig formular B for realkreditinstitutioner, der i højere grad end de gældende formularer varetager hensynet til debitorernes interesser, og har i forbindelse hermed udarbejdet et udkast til ændring af tinglysningsloven.

Det foreslås, at indbetaling efter et pantebrev i fast ejendom til postvæsenet her i riget, bortset fra Grønland, til befordring til betalingsstedet er rettidig, når den sker inden for den betalingsfrist, der gælder efter pantebrevet. Denne regel er udformet på grundlag af bestemmelsen i lejelovens § 33. Man har herved blandt andet lagt vægt på, at det på grund af lejelovens bestemmelse er en udbredt opfattelse, at indbetaling til postvæsenet inden terminens udløb er rettidig, uanset om beløbet først kommer kreditor i hænde efter terminen.

Derudover foreslås det, at kreditor ikke uden videre — som efter formuleringen af de gældende pantebrevsformularer — skal kunne kræve pantegælden indfriet i sin helhed, hvis renter og afdrag efter et pantebrev i fast ejendom ikke betales rettidigt. Efter lovforslaget er det yderligere gjort til en betingelse, at debitor ikke har betalt renter og afdrag senest 7 dage efter, at skriftligt påkrav herom er afsendt eller fremsat. Dette påkrav skal være afgivet efter sidste rettidige betalingsdag og skal udtrykkelig angive, at kapitalen kan forlanges indfriet, hvis renter og afdrag ikke betales inden fristens udløb.

Da de samme hensyn, som begrundet indbetalings- og påkravsreglen ved fast ejendom, tillige gør sig gældende ved løsøre,

## [Justitsministeren.]

foreslås det, at reglerne også skal anvendes på indbetalinger efter et pantebrev, der giver underpant i løsøre.

Efter forslaget skal indbetalings- og påkravsreglen, der ikke ved aftale kan fraviges til ugunst for debitorerne, anvendes også på ældre pantebreve, der ikke er forfaldet ved lovens ikrafttræden.

Lovforslaget indeholder herudover nogle mindre, tekniske ændringer til tinglysningsloven, der er nødvendige for at foretage den udbygning og skematisering af pantebrevsformularerne, der er foreslået af arbejdsgruppen.

Endelig foreslås det som et led i den løbende rationalisering og forenkling af tinglysningsproceduren at lade de nuværende detaljerede regler om udformning af dagbog og tingblad udgå af tinglysningsloven, således at den nærmere fastsættelse af disse regler i fremtiden sker administrativt. I tilslutning hertil foreslås det, at tinglysningslovens bestemmelse om offentliggørelse af tinglyste dokumenter ved opslag på en tinglysningsliste afskaffes som overflødig, idet samtlige oplysninger i tinglysningslisten tillige offentliggøres i Tingbladet.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og de bemærkninger, der ledsager det, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

*Skriftligt besvaret spørgsmål.*

Af Camre til ministeren for offentlige arbejder (4. december 1972):

„Hvilke fordele vil det indebære for den kollektive person- og godstrafik, hvis jernbanen føres i fast forbindelse over det sydlige Øresund, enten sammen med den forventede faste vejforbindelse eller i særskilt linjeføring?“

(Spm. nr. 64).

*Begrundelse.*

Det netop fremkomne svenske tilbud om at bygge en fast forbindelse over Øresund mellem Malmø og København omfatter en bro og en tunnel for vejtrafik. Jernbanetrafikken over Øresund vil følgelig fortsat være henvist til at benytte færgeoverfart. Det er åbenbart, at konkurrenceforholdet mellem

jernbane- og vejtransport herved afgørende ændres til skade for jernbanetransporten. Dette vil indebære, at mængden af tunge lastvogne såvel som af anden vejtrafik fra og til Sverige gennem Danmark øges stærkt.

Det betyder, at især den tunge transittrafik vil belaste de danske vejes kapacitet og nødvendiggøre nye, kostbare vejbyggerier. Ulykkeshyppigheden vil blive stærkt forøget, da vejtransport er mange gange farligere end jernbanetransport. Ligeledes vil forureningen blive øget. Udbygningen af motorvejskapaciteten vil også forringe det landskabelige og bymæssige miljø. I en tid, hvor der er voksende forståelse for nødvendigheden af en overgang fra individuel til kollektiv trafik, og hvor der især er ønsket om, at tunge laster på landjorden befordres med tog, må det virke dybt foruroligende, at det svenske projekt forbedrer landevejstrafikkens vilkår på bekostning af jernbanetrafikken.

Uanset at den danske indflydelse på det svenske projekt må formodes at være lille, vil det være af interesse at høre trafikministerens syn på, hvilke fordele den kollektive trafik vil få, hvis jernbanen føres i fast forbindelse over det sydlige Øresund — henholdsvis hvilke skadevirkninger den kollektive trafik vil blive udsat for, hvis kun en fast vejforbindelse etableres.

Det vil ligeledes være af interesse at få et skøn over de samfundsøkonomiske fordele ved at etablere en egentlig „transportkorridor“ over det sydlige Øresund, det vil sige en fast forbindelse, hvor både vejtrafik, jernbanetrafik, vandledninger, elkabler og eventuelle ledninger for naturgas kan føres.

Minister for offentlige arbejder *Kampmanns* svar (13. december 1972):

Hr. Camres spørgsmål bygger på en antagelse om, at det svenske tilbud om finansiering og bygning af en fast vejforbindelse over Øresund mellem Malmø og København indebærer, at der ikke samtidig tilvejebringes en fast forbindelse for jernbanetrafikken over Øresund. Konsekvenserne af et sådant forhold har hr. Camre indgående beskrevet i begrundelsen for sit spørgsmål, og jeg kan — både som minister for trafik og for forureningsbekæmpelse — kun fuldt ud støtte de herom fremsatte synspunkter.

[Ministeren for offentlige arbejder.]

Jeg er imidlertid glad for her at få lejlighed til at gøre opmærksom på — og til at korrigere eventuelle misforståelser i denne sag — at det svenske tilbud ikke er ensbetydende med, at der ikke eventuelt senest samtidig med den faste vejforbindelse vil være etableret en fast jernbaneforbindelse over Øresund.

Som det vil være hr. Camre bekendt, har de senere års drøftelser af spørgsmålet om faste forbindelser over Øresund omfattet dels en vejforbindelse i den såkaldte K-M linie mellem København og Malmø, dels en jernbaneforbindelse i tunnel mellem Helsingør og Helsingborg — den såkaldte H-H forbindelse.

Det aktuelle svenske tilbud omfatter førstnævnte forbindelse, men tager ikke stilling til H-H forbindelsen.

Under de drøftelser, som jeg i den seneste tid har ført med min svenske kollega, kommunikationsminister Norling, har der imidlertid været fuld enighed om, at der snarest — og inden der træffes endelige aftaler om K-M linien — skal være skabt klarhed om den faste jernbaneforbindelse. Vi er herunder enige om, at denne bør tilvejebringes i H-H linien som hidtil forudsat.

På vort seneste møde aftalte vi, at der inden den 1. februar 1973 skal tilvejebringes en fuldstændig belysning af alle tekniske, trafikale og økonomiske spørgsmål, der er forbundet med H-H forbindelsen. En dansk-svensk embedsmandsgruppe — det vil i realiteten sige repræsentanter fra DSB og Statens Järnväger (SJ) — er bedt om straks at gå i gang med dette arbejde.

Tilvejebringelse af en fast jernbaneforbindelse i K-M linien, eventuelt sammen med vejforbindelsen, har tidligere været løseligt overvejet. Der er imidlertid fortsat svensk-dansk enighed om, at jernbaneforbindelsen bør etableres i H-H linien, der bl.a. vil være væsentlig mindre investeringskrævende end en jernbaneforbindelse i K-M linien.

Til det i slutningen af hr. Camres spørgs-

mål fremsatte forslag om en „transportkorridor“ over det sydlige Øresund, der ud over trafikforbindelsen også skulle omfatte vand-, el- og naturgasledninger, kan jeg oplyse, at der allerede har været foretaget tekniske overvejelser herom. Resultatet heraf blev, at spørgsmålet om at føre disse ledninger over den faste forbindelse ikke har så vidtrækkende tekniske og økonomiske konsekvenser, at det på nogen måde bør indvirke på principbeslutningen om tilvejebringelse af den faste trafikforbindelse. Spørgsmålet bør dog naturligt tages op igen i tilslutning til detailprojekteringen af den faste forbindelse.

Den første sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om indfødsrets meddelelse.*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 108) findes i tidenden sp. 1891).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

*Lovforslaget*

*vedtoges enstemmet med 142 stemmer.*

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om internationalt udviklings samarbejde. (Ændring med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber).*

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 59) findes i tidenden sp. 1891)

Der var ikke stillet ændringsforslag.