

40. møde

Torsdag den 16. januar 1992 kl. 10.00

Dagsorden:**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 14:**

Forespørgsel til energiministeren [om den kommende eludbygning, om elbesparelsemuligheder og om udbygning af vedvarende energi].

Af Riishøj (SF) og Gade (SF).

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til arbejdsministeren, industriministeren og indenrigsministeren [om de regioner og lokalsamfund, som rammes af store stigninger i arbejdsløsheden som følge af større virksomhedslukninger].

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.

3) Forespørgsel nr. F 12:

Forespørgsel til trafikministeren [om DSB's forvaltning af transportmonopolet].

Af Ole Donner (FP) m.fl.

4) Første behandling af lovforslag nr. L 152:

Forslag til lov om ændring af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension. (Omlægning af ægtefællepensionsordningen m.v.).

Af arbejdsministeren (Kirkegaard).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 157:

Forslag til lov om ændring af lov om beskattningen af pensionsordninger m.v. (Omlægning af ATP's ægtefællepensionsordning m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 23:

Forslag til folketingsbeslutning om vandbesparelser.

Af Gade (SF) m.fl.

7) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 31:

Forslag til folketingsbeslutning om øget genanvendelse.

Af Trøjborg (S) m.fl.

Meddelelser fra formanden:**Formanden:**

Skatteministeren (Fogh Rasmussen) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om Det Danske Klasselotteri A/S.

(Lovforslag nr. L 180).

Skriftlig fremsættelse af forslag:**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om Det Danske Klasselotteri A/S.

(Lovforslag nr. L 180).

Ved lovforslaget foreslås Det Kgl. Københavnske Klasselotteri omdannet til et aktieselskab, der ved en bevilling får tilladelse til at afholde klasselotteri.

Lovforslaget skal ses i lyset af regeringens bestræbelser for modernisering og effektivisering af den offentlige sektor.

Det Kgl. Københavnske Klasselotteri er i dag en institution under Skatteministeriet.

Det er intentionerne, at aktieselskabet skal have mulighed for at tilrettelægge spillet på baggrund af en kommerciel vurdering.

Det bliver således ved omdannelsen til et aktieselskab muligt at bevare klasselotteriet som det klassiske spil, det er, og med de traditioner, der er forbundet hermed, samtidig med at lotteriet udvikles og moderniseres.

Der er ved lovforslagets udarbejdelse lagt vægt på, at det fastansatte personale, herunder kollektørernes, rettigheder og vilkår ikke forringes i forbindelse med overgangen til det nye selskab.

[Skatteministeren]

Lovforslaget har derfor været drøftet med de berørte personaleorganisationer, herunder Kollektørforeningen. Kollektørforeningen vil ikke modsætte sig den foreslåede omdannelse. Statstjenestemændenes Centralorganisation II har ikke indvendinger imod lovforslaget. Danmarks Jurist- og Økonomforbund og Ministerialbetjentforeningen har ikke udtalt sig imod lovforslaget.

I henhold til lovforslaget foreslås aktiekapitalen fastsat til 15 mio. kr., der forudsættes tilvejebragt ved at indskyde nettoaktiver, der foreløbig er anslået til en samlet værdi af 34,7 mio. kr. Det er skønnet, at selskabet vil have behov for en egenkapital på 20 mio. kr., hvorfor selskabet betaler et kontant beløb til staten i forbindelse med overtagelsen af lotteriet. Beløbet forventes at udgøre 14,7 mio. kr. og forudsættes finansieret ved privat lånoptagelse.

Selskabet betaler en afgift til staten for retten til at drive klasselotteri. Afgiften beregnes som en procentsats af spillernes indskudssummer. Procentsatsen fastsættes i bevillingen.

Omdannelsen af klasselotteriet vil påvirke statens indtægter. For finansåret 1992 vil staten dels modtage engangsbeløbet på ca. 15 mio. kr., dels modtage løbende indtægter på ca. 30 mio. kr. For perioden 1. januar 1992 til 31. marts 1992, hvor selskabet forventes at overtage driften, vil omdannelsen medføre en udgift for staten på ca. 45 mio. kr., hvilket skyldes den formelle udskilning af Det Kgl. Københavnske Klasselotteri fra finansloven.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale det til Tingets velvillige og hurtige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 14:

Forespørgsel til energiministeren [om den kommende eludbygning, om elbesparelsesmuligheder og om udbygning af vedvarende energi].

Af Riishøj (SF) og Gade (SF).

(Forespørgslen anmeldt 20/12 91).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til arbejdsministeren, industriministeren og indenrigsministeren [om de regioner og lokalsamfund, som rammes af store stigninger i arbejdsløsheden som følge af større virksomhedslukninger].

Af Nyrup Rasmussen (S) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 20/12 91).

Formanden:

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Forespørgsel nr. F 12:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvad kan ministeren oplyse om DSB's forvaltning af transportmonopolet, idet der særligt tænkes på S-togs-situationen, Århus-Kalundborg-ruten, Helsingør-Helsingborg-ruten, indkøringen af den nye køreplan og hele situationen omkring IC3-togene?«

Af Ole Donner (FP) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 29/11 91. Fremme af forespørgslen vedtaget 5/12 91).

Begrundelse**Ole Donner (FP):**

Når Fremskridtspartiet har rejst denne forespørgselsdebat vedrørende DSB, er det ud fra ønsket om at få en klar markering fra trafikministeren af, hvorledes ministeren har tænkt sig at DSB fremover skal forvalte transportmonopolet. Jeg tænker her på, hvorledes ministeren har tænkt sig den fremtidige ledelse i DSB, for erfaringerne har vist, at DSB i øjeblikket har meget svært ved at få de forskellige divisioner til at fungere.

Der bør derfor ske noget på området, således at de ting, som fortsat skal varetages af DSB, deles op både ledelsesmæssigt og regnskabsmæssigt, så man ikke kan lave kreativ bogføring imellem de forskellige selskaber. Erfaringerne har vist, at DSB ikke magter at drive både færgetrafik, togtrafik, bustrafik, rådgivningsvirksomhed og godstransport med lastvogne til dumpingpriser.