

[Bakholt]

og det burde hr. Ikast have taget op for lang tid siden, for hr. Ikast kender godt problemerne, idet han har arbejdet med dem i mange år, og så før han blev minister. Så jeg forstår ikke, at hr. Ikast opretholder dette forslag, for det løser ikke de problemer, som hr. Ikast rigtigt siger at der er.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jamen jeg tror også, at vi er ganske tilfredse, hvis det skal forstås sådan, som ordføreren for Kristeligt Folkeparti har givet udtryk for, nemlig at det vil være med i det forslag, der til efteråret skal fremsættes af regeringen; nu har vi ventet så længe, at vi godt kan vente til efteråret.

Vi synes egentlig, at det er rimeligt at tage både kvantitative og kvalitative hensyn til kørselstilladelser, det må vel være helt naturligt, at de ting indgår, men sådan er det altså ikke i dag, og derfor synes vi, at det skal indgå fremover.

Men jeg er da meget tilfreds med, at det er noget, som regeringen vil tage op, og, som jeg også har sagt, håber jeg på, at man vil optage, at alt vedrørende HT skal udbydes i licitation.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 67:

Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af nedlagte jernbaner.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 25/2 93).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Helge Mortensen):**

I en periode fra 1950'erne og frem til i dag er det personbilismens udbredelse, der markant har svækket banernes konkurrenceevne. En konsekvens heraf har været, at der er sket et betydeligt fald i efterspørgslen efter den kollektive trafik i länddistrikterne, ligesom efterspørgslen efter jernbaner har været vigende på samme måde; og det er ikke kun herhjemme, der har faktisk været tale om den samme udvikling andre steder, og når vi ser på Europa-kortet, er de tyndt befolkede områder blevet drænet af først banerne og derefter af den kollektive trafik.

Det har været baggrunden for, at der i en periode har været tale om at nedlægge baner, og at trafik på baner er ophørt. Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at det er regeringens holdning, at vi bør styrke den kollektive trafik, ikke mindst dér, hvor den er til gavn for de fleste mennesker, og hvor særlige samfundsmæssige behov gør sig gældende; det betyder, at vi naturligvis vil satse på både fjerntrafikken og på bytrafikken.

DSB's mål har været at tilpasse det kollektive trafiksystem til det behov og den efterspørgsel, der har været. I store træk har det været muligt at fastholde passagererne på de kortere strækninger i hovedstadsområdet og i fjerntrafikken, og hovedstadsområdet forventes styrket i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Vi lægger samtidig vægt på at forbedre forholdene i regionaltrafikken og tilbringertrafikken i hele landet, også på yderstrækninger, hvor trafikken ikke er så tæt, men hvor samfundsmæssige hensyn taler for det. En vurdering af, om vi skal satse på den kollektive trafik, kræver en helhedsvurdering, og som noget nyt inddrager vi nu både trafikens påvirkning af miljøet, trafikikkerheden og trafikmulighederne for de svageste grupper i samfundet. Det er netop sådan en helhedsanalyse, der indgår i regeringens samlede trafikplan, som jeg skal redegøre for til efteråret, og som jeg håber vi får en debat om.

Jeg er af den helt bestemte opfattelse, at både den diskussion, vi havde før, den, vi har

[Trafikministeren]

haft om vejene, og også den, vi har nu, vil være et godt grundlag for en debat på baggrund af den trafikplan, som et flertal i Folketinget har besluttet sig for at lave, men her vil jeg alligevel sige, at DSB allerede har iværksat et særligt analysearbejde med henblik på en økonomisk vurdering af de muligheder, der er for at genåbne lukkede baner. Arbejdet vil ske i et tæt samarbejde med både amterne, kommunerne og med privatbanerne i de relevante områder, og resultatet vil allerede komme til at indgå i de overvejelser, som altså danner baggrund for den redegørelse, jeg kommer med til efteråret.

Jeg vil godt benytte lejligheden til at give tilslutning til SF's beslutningsforslag på den måde, at jeg finder det interessant, men da spørgsmålet om at genåbne lukkede baner vil indgå som en integreret del af den flere gange omtalte trafikplan, mener jeg ikke, at vi på dette særskilte punkt skal tage en egentlig beslutning, og derfor vil jeg hellere invitere SF og andre oppositionspartier til et positivt samarbejde om trafikplanlægningen, når den kommer på Folketingets bord engang i efteråret.

Søren Hansen (S):

Hvis jeg skal være venlig, og det er jo da det rareste, vil jeg sige, at der her er tale om mindst tre sjæle, én tanke.

Folketinget har allerede for nylig – oven i købet med syv partiers tilslutning – vedtaget, at der skal udarbejdes en samlet trafikplan. DSB er altså i gang med at undersøge sagen, således som ministeren redegjorde for, og nu har SF fremsat forslag om, at regeringen får til opgave at gøre det, den allerede er i gang med. Så der er mange gode kræfter om denne sag, og det kan man da kun være tilfreds med. Man kan oven i købet sige, at hvis regeringen kan opfylde sin egen målsætning, vil det være bedre end det forslag, der her er fremsat; jeg kan se, at vi i hvert fald vil få et resultat tidligere.

SF foreslår, at man først 1. januar 1994 skal have redegørelsen, men som ministeren redegjorde for, er det hensigten, at man allerede i efteråret får den samlede plan forelagt og dermed også en analyse af mulighederne for at genoprette nedlagte jernbaner.

Til sidst vil jeg gerne sige, at midlerne desværre ikke er ubegrænsede, og derfor må vi til sin tid vurdere, hvordan de midler, der er til rådighed, mest hensigtsmæssigt sættes ind for

bedst muligt at tilgodese de overordnede mål, som også gennemsyrrer dette forslag, altså hensynet til økonomien, til passagererne, til miljøet osv.

Jeg har altså tillid til, at det arbejde, som regeringen har i gang, vil opfylde målsætningen, og at det er dér, vi skal bruge kræfterne.

Agnete Laustsen (KF):

SF påpeger i sit beslutningsforslag et princip, som vi fra konservativ side kan være enige i, nemlig at transport, og i særdeleshed godstransport, så vidt muligt skal væk fra vejene og overføres til baner og skibe; det har vi også givet udtryk for i tidligere trafikdebatter. Den tidligere trafikminister har også fået gennemført effektive forbedringer af DSB's service og udstyr, og samarbejdet over grænserne er kontinuerligt blevet udbygget og gjort konkurrencedygtigt.

Det er klart, at dette arbejde skal videreføres og intensiveres, både på nationalt og europæisk plan, men der skal være en sammenhæng i og en overordnet planlægning for de store investeringer, der kan blive tale om.

Vi er derfor tilfredse med, at regeringen nu er i gang med at udarbejde den allerede omtalte landstrafikhandlingsplan, der skal vise de nødvendige trafikinvesteringer frem til år 2005, således at vi forhåbentlig kan undgå, at lokalpatriotisme får en muligvis uhensigtsmæssigt stor indflydelse til skade for sagligheden.

Når SF i dette forslag slår til lyd for genoplivning af nedlagte jernbaner, der nævnes konkret Slagelse-Næstved-banen, Nyborg-Svendborg-strækningen og Randers-Grenå-banen, som vi nu i øvrigt allerede tidligere har haft debat om i Folketinget og har afslået at genoplive, kan deres argumentation for det vel indgå i regeringens overordnede plan, men vi mener ikke, at der er behov for herudover at bekoste en større undersøgelse af specielt nedlagte jernbaners rentabilitet.

Er der sket væsentlige ændringer i forholdene siden nedlæggelsen af en eller anden konkret bane, er jeg overbevist om, at overvejelser i den anledning også vil indgå i handlingsplanen, og at såvel DSB som lokalbanerne vil blive inddraget heri.

På baggrund heraf må vi fra konservativ side afvise forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Der kan selvfølgelig være meget fornuft i, at man beholder jernbaner dér, hvor det er rentabelt, og det støtter vi også fra Venstres side, men dette forslag synes vi måske lægger op til, at vi skal opretholde totalt urentable jernbaner, og det vil vi ikke være med til at pålægge regeringen, samtidig med at vi også siger, at den skal spare på næsten alle andre områder. Men vi er enige med forslagsstillerne i, at der er områder, hvor vi selvfølgelig skal være betænkelige ved, at man nedlægger jernbaner, og det var vi også i forbindelse med finanslovforhandlingerne, hvor vi gik ind for, at bane-strækninger, privatbaner eksempelvis, blev opretholdt, og vi vil fortsat have den indstilling, at dér, hvor der er mulighed for at få økonomi i det, skal vi selvfølgelig beholde en jernbane og eventuelt også oprette nye.

Det får mig til at rejse det spørgsmål, som før har været rejst, nemlig om en godsjernbane til Hanstholm. Vi talte så meget om, at der skal ske en udvikling i retning af mere søtransport, og jeg tror netop, at vi kan få mere søtransport nordfra og til Hanstholm, når vi får færgeforbindelse her til sommer, og det vil være en god og rigtig ting, som jeg derfor håber man kunne tage op i regeringen. Det ville også kunne give god beskæftigelse til mange, at der skulle lægges jernbane mellem Thisted og Hanstholm, så jeg håber, at regeringen seriøst vil overveje det.

Jeg kunne da selvfølgelig spørge forslagsstillerne, om de er enige i betragtningen om, at vi skal styrke søtransporten. Det betinger selvfølgelig, at man kan komme fra havnen med det gods, der skal transporteres videre, men hvis man udbygger Hanstholm-Thisted-jernbanen, er forudsætningen til stede.

Køpke Christensen (FP):

Jeg skal ikke gøre denne debat meget lang, men bare konstatere, at Fremskridtspartiet vil stemme imod det foreliggende beslutningsforslag.

Som trafikministeren var inde på, er det jo således, at personbilismen har været stærkt stigende. Jeg synes principielt, at det selvfølgelig er borgernes eget valg, hvordan de vil transporteres, men jeg mener faktisk, at regeringen burde vurdere det rentable i privatbilismen med de store afgifter, der er på bilerne. Måske var det en idé at nedsætte disse afgifter for at

opnå øget sikkerhed og færre indlæggelser på sygehuse. Det tror jeg måske var en bedre idé, men Fremskridtspartiet skal som sagt tage afstand fra det foreliggende forslag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Dette beslutningsforslag ligger i fin forlængelse af de debatter, vi tidligere har haft om den fremtidige transports udvikling i Danmark, nemlig i retning af, at vi tilstræber, at stadig mere transport flyttes over på skinner, og selve formuleringen om, at der skal forelægges en undersøgelse senest den 1. januar 1994, tror jeg sagtens regeringen kan imødekomme med det arbejde, der er sat i gang, idet der jo er planlagt fremlæggelse af en transportplan i efteråret, eller i hvert fald forventes der en redegørelse om transportplanarbejdet til efteråret, så der er ingen uoverensstemmelser om målsætningerne for den fremtidige transportudvikling mellem regeringen og det forslag, som SF har fremsat. Fra radikal side er vi glade for, at SF har stillet forslaget, for så får vi en debat, og så kommer det til konkret at indgå i det arbejde, der nu skal iværksættes.

Jeg har lagt mærke til, at debatten om dette forslag og spørgetiden i dag har givet den interessante melding fra konservativ side, at man er tilfreds med, at regeringen sætter gang i arbejdet med en transportplan. Tidligere har vi hørt mange bebrejdelser fra Venstre og De Konservative, fordi visse dele af vores motorvejsudbygning også skal afvente en sådan trafikplan, men i dag er der altså nye toner fra konservativ side, og det synes jeg er væsentligt at notere sig.

I Det Radikale Venstre er vi meget tilfredse med, at den start, som blev givet i december 1988 med en miljøhandlingsplan, senere fulgt op af en transporthandlingsplan og af nedsættelse af Transportrådet, nu følges op af den nye regering med dens konkrete plan om til efteråret at komme med i hvert fald konturerne af en trafikhandlingsplan.

Der er nu lagt nogle linjer, som kan føre frem til det, vi alle ønsker, nemlig en aflastning af vejtrafikken og en forøgelse af transporten på skinner.

Jeg forstår, at selv hr. Svend Heiselberg nu er stemt for den udvikling, forudsat at der kan lægges skinner fra Thisted til Hanstholm; lad os så da også undersøge det.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Det er egentlig et meget interessant beslutningsforslag, og det må være meget spændende for ordførerne i dag at få konstateret, at det næsten er overflødigt, fordi ønsket er opfyldt.

Ministeren sagde, at DSB er i gang med at undersøge det, SF ønsker, og at det skal indgå i den handlingsplan, der kommer for trafikkområdet; så kan man næsten ikke ønske sig mere, end at der også kommer realiteter ud af det, når man har fået planen.

Når vi ser på disse planer for, hvilke baner der eventuelt skal i gang igen, tror jeg også, det er vigtigt at se på underlaget for dem. Persontrafikken Randers-Grenå vil jeg sætte et meget stort spørgsmålstejn ved, og på Århus-Grenå er der ikke ret mange passagerer, fordi mange landsbyer ligger sådan, at de bliver betjent af rutebilerne, og passagererne får lang vej, hvis de kun har banen. Derfor er vi nødt til både at have baner og rutebiler, og i ret tyndt befolkede områder er der måske ikke basis for begge dele. Men selvfølgelig er det klart, at der vil være strækninger, hvor der bor mange mennesker, og hvor det var godt at få genoplivet nedlagte jernbaner og eventuelt også få genoplivet nogle stationer, sådan at folk fik mulighed for at stige på, for nogle områder er stærkt udviklede.

Jeg synes, det er meget relevant at få undersøgt disse ting, og jeg er glad for, at ministeren sagde, at man var i fuld gang med det, for vi er ikke spor uenige i, at det er vigtigt, at vi får så meget gods som muligt over på jernbanerne. Det er også vigtigt, som hr. Svend Heiselberg sagde, at der er god forbindelse til søvejen, sådan at så meget som muligt kan blive fragtet ad den vej.

Så jeg synes, at SF har grund til at være tilfreds med, at ønsket faktisk er opfyldt.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil da også godt sige, at jeg er yderst tilfreds, for det har sådan set kun været Fremskridtspartiet, der har været imod det, og det forbavtede mig ikke. Der blev sagt, at man var ved at være i gang; det var jeg i hvert fald ikke klar over, for så havde jeg selvfølgelig ikke fremsat forslaget. Da vi diskuterede og vedtog landstrafikplanen, var der i hvert fald ikke nogen, der sagde noget som helst om nedlagte jernbaner, og det er grunden til, at jeg bringer det op igen.

Jeg vil godt sige tak til samtlige ordførere, også til fru Agnete Laustsen, som jeg troede var meget glad for forslaget, indtil det endte med, at hun alligevel ikke kunne støtte det. Det forbavtede mig noget, for jeg tænkte: Den er ved at være god nok, de er næsten med på den alle sammen – men det var man altså ikke.

Jeg vil først sige til trafikministeren, at det er rigtigt, at der i 1950'erne og 1960'erne var mange baner, der blev nedlagt. Jeg tror, der har været 100-150 af slagsen, men det er jo svært at have kendskab til alle sammen i dag, hvor nogle af dem kører med gods, men jeg mener, at de steder, hvor det er reelt at gå ind, er dér, hvor der stadig væk ligger sveller og skinner. Jeg har stillet spørgsmål til ministeren om, hvorvidt man kan bruge nogle af de EF-midler, som bliver givet, bl.a. på grund af Storebæltsforbindelsen, for jeg har forstået, at EF godt vil investere i nogle af disse projekter. Jeg ved ikke, om jeg kan få svar nu, ellers kan jeg selvfølgelig få det senere.

Så er det rigtigt, at der bliver henvist til trafikplanen, og den er vi alle sammen glade for. Den bliver meget omfangsrig, kan jeg forstå, men jeg har da meget store forhåbninger til landstrafikplanen og har selv været med til at foreslå den, så jeg håber, at den bliver god, og det er da udmærket, at tingene her er med. Nyt er det, at privatbanerne over for mig har givet udtryk for, at de i nogle tilfælde er interesseret i at gå ind, hvis f.eks. DSB ikke vil, og det kan der være nogle helt klare fordele i, fordi de normalt kører med et noget lettere materiel.

Men selvfølgelig er det også vigtigt at få godset over, som de fleste af ordførerne har været enige om, og nogle steder, f.eks. Skel-skør, hvor man nu har et stort industriområde og en havn, og hvor man også har fået områder til særlig forurenende industri, er det oplagt, at det er banetrafikken og søfartstrafikken, der skal fragte godset.

Hr. Søren Hansen var inde på de begrænsede midler, og det er da fuldstændig rigtigt, og det er vi alle sammen klar over. Jeg tror, det er en god ting at få tilendebragt en undersøgelse, også fordi der mange steder i lokalområderne er mange, der håber på og såmænd laver foreninger til genoprettelse af nedlagte jernbaner, og derfor er det rart at se, om der er økonomi i det eller ej; jeg er selvfølgelig enig i, at der skal være økonomi i det.

[Tommy Dinesen]

Hr. Svend Heiselberg går ind for Thisted-Hanstholm, og det må vi så også kigge på. Det synes jeg er udmærket, men hr. Svend Heiselberg kunne godt have taget en anden ting med. Jeg er nemlig af den opfattelse med hensyn til den debat, der blev rejst bl.a. af Venstre, og som Venstre har gjort meget ud af, om bevarelse af de mindre bysamfund, at der netop her ligger nogle enorme muligheder for de mindre bysamfunds overlevelse i fremtiden. Nogle af de baner, jeg kender til, er i sin tid blevet oprettet med baggrund i de små lokalbaner, der var, og nogle af bysamfundene blev opbygget omkring banerne, så her kan der godt være nogle muligheder.

Når jeg har fremhævet Slagelse-Næstved-banen, er det netop, fordi der her er to store bysamfund og man har skinnerne, så her er der nogle gode muligheder. Netop det, at der er et stort bysamfund i hver ende, betyder, at ret mange mennesker skal fragtes. Når jeg peger på disse byer, er det også, fordi der ikke har været set på dem med baggrund i den faste forbindelse over Storebælt, hvor Slagelse bliver et trafikknudepunkt på Sjælland, hvor alle de, der f.eks. skal sydpå, skal skifte.

Hr. Køpke Christensen var inde på, at man burde sætte benzinprisen ned, tror jeg det var, og jeg vil nok sige, at vi er nogle, der mener, at man burde gå den modsatte vej og sætte benzinprisen op, således at den kommer til at passe med det, man er ved at gøre i Tyskland. Ellers får man igen den grænsetrafik, hvor nogle kører formålsløst fra det ene land til det andet for at hente billig benzin, og det er i hvert fald ikke med til at gøre det bedre at færdes på vejene; det vil tværtimod gøre det, som vi alle sammen har påpeget er det modsatte.

Der er flere, der har sagt, også hr. Bilgrav-Nielsen, at datoen for redegørelsen bliver tidligere end den, der står i forslaget, og det er rigtigt, men det skyldes, at man skal sætte en grænse. Jeg var på det tidspunkt, da forslaget blev lavet, ikke klar over, at trafikministeren arbejdede så hurtigt med Transportrådet osv., at arbejdet kan være færdigt til efteråret, men det synes jeg er en fordel. Det er i hvert fald en mindre ting at lave datoen i et forslag om.

Som sagt vil jeg godt sige tak til samtlige ordførere, også De Konservatives, for den forholdsvist velvillige behandling, man har givet forslaget. Det tegner lyst for, at der vil være et

flertal for, at vi ser på nogle af de her ting på et senere tidspunkt.

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Der var et par ting i hr. Tommy Dinesens tale, som jeg godt vil svare på og kommentere. Det ene er spørgsmålet, om der vil være reserveret EF-penge til jernbaneprojekter. Jeg vil godt sige, at de er få, og det diskuteres meget i EF, hvor store pengene skal være til infrastrukturinvesteringerne i de fælleseuropæiske net. Det forudsætter først og fremmest, at projekterne har international betydning. Men det gør heller ikke noget, for sådanne projekter har vi faktisk også, og vi har også lige været nede og se på dem. Hvis vi får hjælp til de områder, vil der være så meget større mulighed for også at få etableret andre projekter, som måske ikke direkte har tilskud. Det var svaret på det spørgsmål, hr. Tommy Dinesen stillede.

Hr. Tommy Dinesen kom med en udtalelse om, at transporthandlingsplanen bliver meget omfattende, og at den er færdig til efteråret. Der er det vigtigt for mig at få sagt, så vi ved, hvad vi taler om, at vedrørende transportplanen er udgangspunktet det, som Folketinget besluttede: at lave en plan, der tilgodeser de miljøvenlige transportformer. Det er planlægning af alle infrastrukturinvesteringer. Det er veje, jernbaner, lufthavne, havne og søveje, som må indgå i en indbyrdes vurdering og også en prioritering i forhold til, hvor problemerne af miljømæssige, sikkerhedsmæssige og også fremkommelighedsårsager er størst. Det skal også matche den internationale udvikling. I EF's Ministerråd har man netop taget hul på diskussionen om EF's hvidbog, og den blev positivt modtaget af alle lande. Der blev stillet forventninger til, at der kommer rådskonklusioner allerede i juni måned, og dette element – og det var også baggrunden for den dagsorden, vi vedtog den 15. november – indgår også i vores planlægning.

Derudover er der den kollektive trafik. Det er vigtigt, at vi får anskuet udviklingen af den kollektive trafik som en helhed og ikke som elementer, når man taler jernbaner og busser og kombinationen af dem. Jeg tror, det er vigtigt at se det som en helhed også i taktsammenhæng og med hensyn til, hvordan man netmæssigt kan samarbejde private og offentlige busser, jernbaner osv., sådan at det kollektive

[Trafikministeren]

trafiksystem vil få en kontinuerlig udvikling efter en plan, og sådan at vi også ved, hvad det er, vi beslutter os for, når vi bl.a. beslutter os for elementer som det, hr. Tommy Dinesen er kommet med her.

Jeg vil gerne understrege – og det har jeg tidligere sagt i en debat om veje her – at vi fra regeringens side anskuer denne planlægning som et rullende element. Der kommer en redegørelse, som vil give os hovedingredienserne i det beslutningsgrundlag, som vil række mange år frem, sådan at den vil danne baggrund ikke alene for beslutninger, der træffes i næste folketingsssamling, men også i de følgende folketingsssamlinger. Elementer vil stadig væk blive bearbejdet, bl.a. af Transportrådet, sådan at den redegørelse, jeg vil komme med til efteråret, vil være starten på en rullende situation, hvor vi kører efter en trafikplanlægning, som der måtte vise sig et folketingsflertal for her. Det er den udvikling, jeg indbød Folketingets partier til at tage del i til efteråret.

(Kort bemærkning).

Køpke Christensen (FP):

Det er bare kort til hr. Tommy Dinesen. Det, jeg sagde, var, at man måske fra regeringens side burde overveje, om det ikke var økonomisk rentabelt at nedsætte afgifterne på biler som sådan for at få flere nye biler i systemet og dermed få sikkerheden forhøjet og færre uheld, der også vil give færre indlæggelser på sygehusene. Det var det, jeg nævnte. På den måde får man et bedre og mere sikkert system på landevejene. Dermed bliver der også bedre mulighed for den almindelige lønmodtager, den lille mand i samfundet, for at få en personbil. Det var det, jeg var inde på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 210:

Forslag til lov om erhvervsdrivende andelsvirksomheder.

Af Rahbæk Møller (SF) m.fl.
(Fremsat 25/2 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Industriministeren (Trøjborg):**

SF har med sit lovforslag om erhvervsdrivende andelsselskaber taget initiativ til en lovgivning for andelsselskaber. En lovregulering af andelsselskaber har gennem årene været drøftet ved forskellige lejligheder, men diskussionen om andelsselskaberne er i de senere år trådt i baggrunden til fordel for den hede diskussion, der har stået omkring aktieselskaberne. Jeg har ved flere lejligheder sagt, at tiden er inde til at overveje lovregler for de selskaber, der i dag ikke er lovregulerede, men som i kraft af deres store antal og økonomi er af væsentlig samfundsmæssig betydning. Jeg tænker her i første række på andelsselskaberne.

En række af de hensyn, der ligger bag de gældende selskabslove, gør sig også gældende i forhold til andelsselskaberne. Jeg skal blot nævne registrering, offentlighed, medarbejderindflydelse, regnskabsaflæggelse og revision. Også EF har taget dette emne op. EF-Kommissionen fremsatte sidste år forslag til en forordning om et europæisk andelsselskab. Efter forordningsforslaget skal et europæisk andelsselskab kunne operere på tværs af grænserne inden for EF. De fleste af de øvrige medlemsstater har lovgivet for andelsselskaber.

Den daværende socialdemokratiske industriminister tog i 1981 initiativ til at undersøge behovet for lovgivning for andelsselskaber. Spørgsmålet blev som bekendt indgående drøftet i udvalget vedrørende andelsselskaber, der afgav betænkning i 1986. Udvalgets flertal støttede en gennemgribende lovregulering af andelsselskaberne, der lagde sig tæt op ad aktieselskabsloven. Mindretallet, der bl.a. bestod af andelssektoren, fremlagde et mindre detaljeret lovudkast.

SF's lovforslag bygger i høj grad på mindretallets udkast. Forslaget indeholder regler om