

[Hans Larsen-Ledet]

nye regerings grønne linje, og det er en udvikling, som vi bør gøre alt for at vende.

Blot disse få bemærkninger for at tilkendegive den radikale grundholdning i de forestående forhandlinger om en ny, samlet lovgivning, hvor der på bredere basis bliver tale om tilskud til forskellige miljøvenlige produktionsmetoder.

**Landbrugsministeren (Bjørn Westh):**

Tak til ordførerne for en positiv modtagelse. Det er rigtigt, at dette drejer sig om, at vi i en periode, hvor der ingen lovgivning er – faktisk i øjeblikket – fortsat gerne vil kunne give tilskud til forskellige former for økologisk landbrug. De, der så får efter de gældende regler – og jeg håber, vi får vedtaget nogle nye regler, der giver bedre tilskud – vil så få udlignet, så de ikke bliver ringere stillet, fordi de søger efter den gamle lov; men vi vil altså ikke have en mellempriode, hvor der ingen lovgivning er.

Det andet lovforslag er fremsat og indeholder forbedringer for de økologiske jordbrugere, og vi kan selvfølgelig i forbindelse med diskussionen om det lovforslag se på, om de forbedringer, der er foreslået, er tilstrækkelige, men – jeg tror, det var hr. Mejdahl, der spurgte om det – intentionen er allerede opfyldt ved det, der stod i fremsættelsestalen, nemlig at der vil komme et lovforslag, der har samlet alle de miljøvenlige produktionsformer, herunder økologi som en særlig og vigtig del, under ét.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 165:**

*Forslag til lov om ændring af lov om hovedstadsområdet's kollektive persontrafik.*

Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 13/1 93).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

**Tove Lindbo Larsen (S):**

Det er naturligvis tilfredsstillende, at vi nu lovgivningsmæssigt følger lov om Ørestaden, som blev vedtaget den 24. juni 1992, op.

Det lovforslag, vi nu behandler, sikrer en samlet trafikplanlægning for den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet, idet letbaner, som der sættes på i forbindelse med Ørestadsplanerne, indgår i planlægningen sammen med den nuværende rutekørsel med bus og S-tog.

Selvfølgelig kan vi ikke vide, hvem der kommer til at stå for anlæg og drift af de tre baner, som Ørestadsloven bebuder – jeg tænker på Østamagerbanen, Ørestadsbanen og Frederiksbergbanen – idet loven om Ørestaden m.v. siger, at anlæg og drift skal udbydes offentligt, således at såvel HT som DSB kan byde på projekterne.

Når der kan blive flere ansvarlige for de forskellige projekter og den nuværende kollektive trafik, finder jeg det helt afgørende, at både planlægning og takstpolitik koordineres. Vi skal på intet tidspunkt glemme, at det drejer sig om en service for brugerne, der har vidtrækkende betydning som transportmiddel mellem bopæl og arbejde og naturligvis i fritiden. Jo flere der bruger offentlige transportmidler, jo bedre – både økonomisk og miljømæssigt set. Det er godt, at vi forbereder mest muligt for den kommende kollektive trafik, som dette lovforslag tilsigter.

Den anden hoveddel af lovforslaget vedrører inddrivelse af eventuelle restancer for den afgift, der pålægges en person, som benytter S-tog i hovedstadsregionen uden billet eller kort. Afgiften er på 500 kr. I tilfælde af restance giver lovforslaget adgang til lønindeholdelse og eventuelt tilbageholdelse af overskydende skat, hvis en sådan findes.

Retssikkerheden byder imidlertid, at man kan få sin sag prøvet ved fodedretten. Det synes at være en lang og tung sagsbehandling for 500 kr.s restance, men da det samlede udestående beløb er på ca. 70 mio. kr., er det klart, at

[Tove Lindbo Larsen]

der må gøres noget. Jeg har forstået af bemærkningerne, at man kan komme i den situation i den lange procedure, at ca. 20 pct. bliver tilbage til statskassen, altså 14 mio. kr. Men det kan jo godt være, at det, som vi nu vedtager, har en præventiv virkning – det var da i hvert fald meningen.

Ærgerligt er det, at det er nødvendigt, men det er selvfølgelig ikke rimeligt, at nogle passagerer kører gratis og lader andre betale for deres kørsel.

Forslaget er en del af finanslovsforliget for 1993, og Socialdemokratiet vil gerne medvirke til en hurtig gennemførelse af det samlede forslag.

Jeg skal på det radikale partis vegne meddele, at de går ind for dette forslag.

**Agnete Laustsen (KF):**

Lovforslaget blev jo fremsat før regerings-skiftet af daværende trafikminister Ikast, og det kan derfor næppe undre, at jeg på Det Konservative Folkepartis vegne kun kan udtrykke min glæde over, at den nuværende trafikminister har ønsket at genfremsætte det.

Det er unægtelig lidt af et blandingsgodsfor-slag, der både tager stilling til konsekvenserne af loven om Ørestaden i relation til det deri indeholdte forslag om oprettelse af lette bybaner og til konsekvenserne af finansloven i relation til effektivisering af inddrivelse af restancer for manglende betaling for kørsel med S-tog.

Begge ingredienser er positive, selv om jeg ligesom fru Tove Lindbo Larsen jo nok må erkende, at det kan forekomme lidt overvældende at skulle skride til løntilbageholdelse eller modregning i overskydende skat for en billet-afgift på 500 kr. Men all right, set i perspektiv af, at disse i sig selv små beløb i juli 1991 løb op på en restance på 70 mio. kr., er det vel rimeligt. Og så kan midlet som sagt også virke præventivt.

Juridisk ukompliceret synes det imidlertid ikke at have været at indføre en sådan regel. Jeg har sågar noteret mig, at Menneskerettighedskonventionen har været inddraget i overvejelserne.

Letbanernes fremtid som led i den kollektive trafikplanlægning i hovedstadsområdet finder vi helt naturlig.

Jeg kan med disse ord tilslutte mig forslaget.

**Erik Larsen (V):**

Da Venstres ordfører i denne sag, hr. Svend Heiselberg, desværre ikke har kunnet være til stede, skal jeg fremføre Venstres synspunkter.

Venstre kan give sin tilslutning til lovforslaget. Vi finder det naturligt, at der sker et samarbejde vedrørende den kollektive trafikplanlægning i København. Men det får os til at spørge: Hvad med den private busdrift? Vil den ikke blive berørt af en sådan planlægning? Og vil de ikke have en interesse i at blive delagtiggjort i den kollektive planlægning? I den forbindelse vil jeg gerne vide, om man har spurgt de private busselskabers organisation.

Det andet punkt er, som det tidligere er nævnt, blot en udmøntning af finanslovaftalen. Vi må alligevel sige, at det overrasker os, at der i juli 1991 var en restance på 70 mio. kr. som følge af ikke gyldige rejsehjemler. Vi vil også gerne vide, hvor gammel denne gældspost er. Her kan man spørge, om det ikke var en fordel at ansætte billetkonduktører i større udstrækning. Man kunne også spørge, hvor stort et beløb der i samme periode er blevet lavet hærværk for i S-togene. Man kunne ligeledes gå videre og spørge, hvor mange flere mennesker der skønnes at ville rejse med S-tog, hvis der havde været mere kontrol. Men alle disse spørgsmål kan vi jo se på i udvalget.

Vi vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet og kan støtte forslaget.

**Tommy Dinesen (SF):**

Uanset hvilken minister der har fremsat dette forslag, synes vi, det er ret fornuftigt. Det er jo det saglige i det, det drejer sig om først og fremmest.

Hvad angår første del af forslaget, der omhandler en koordinering af takstsamarbejde, busdrift, HT og DSB, er det selvfølgelig noget, vi går ind for.

Derimod havde vi i SF en større diskussion med hensyn til de 500 kr., der selvfølgelig lyder af ret meget. De 70 mio. kr., som en anden ordfører også har været inde på, fik vi ligeledes en diskussion om. Jeg kan ikke lade være med at tænke på, at det trods alt er noget med godt og vel 40 DSB-ansatte, der her kunne have været brugt som kontrollører. I den forbindelse synes jeg, man burde overveje at se på de nedskæringer af DSB-ansatte, der er sket inden for de sidste fire år med baggrund i den fireårsaf-

[Tommy Dinesen]

tale, der er indgået. Måske kunne man gribe det an på en anden måde, for man kan jo også gøre togene så tomme, at der ikke er nogen, der vil være med i dem mere. Det er jo allerede sådan, at ældre og andre er bange for at køre i nogle af togene om aftenen, fordi der er for få DSB-ansatte i dem, og i de nye S-tog, der kommer på et senere tidspunkt, er der efterhånden kun en togfører.

På den baggrund har vi diskuteret, om det ikke var bedre, at der blev ansat nogle for de penge, som nu kommer ind på et eller andet tidspunkt, således at man var fri for de restancer, der her er tale om. Jeg vil foreslå trafikministeren, at man gjorde et forsøg med ekstra ansatte på en eller anden bane, for at se, om der var nogen, der prøvede på at snyde dér. Der er altså muligheder for at snyde, men man kan spørge, hvem der har skylden for, at det er så let at gøre det. Ved at fyre folk kan man let gå over i den anden grøft.

Man kan også sige, at det er en lidt defensiv strategi fra DSB's og politikernes side at lave en fireårsaftale, der går ud på, at der skal fyres 1.700 mennesker inden for en fireårsperiode. Var det ikke bedre at anskue det ud fra en anden synsvinkel og f.eks. sige: Nu går vi i stedet ud og tager konkurrencen op, for der er jo nok af passagerer i bilerne, for at få nogle flere over i den kollektive trafik? Men det forudsætter selvfølgelig en bedre service, og det betyder normalt også flere ansatte, hvis der f.eks. er nye tog, og de er jo undervejs.

Vi tror altså, man skulle prøve at anlægge en mere offensiv strategi, altså ikke spare sig ud af problemerne, men prøve at gå ud og få nogle flere kunder. Men der vil blive stillet en hel del spørgsmål i udvalget på baggrund af det, der er sagt her, og det får vi jo belyst på et senere tidspunkt.

**Ole Donner (FP):**

Der er her tale om et efter vores mening temmelig bredt lovforslag, idet det dels omhandler planlægningen af kommende letbaner, dels inddrivelse af kontrolafgifter.

På Fremskridtspartiets vegne kan jeg sige, at den første del af forslaget, som alene omhandler alle de steder, hvor letbaner skal indsættes i teksten, er vi positive over for. Vi synes, det er helt rimeligt, at man får disse letbaner draget ind i den kommende planlægning, og vi er

selvfølgelig også enige i, at de skal indeholdes i den billetrefusion osv., som der er tale om inden for den kollektive trafik.

Når vi derimod kommer til kontrolafgiften, kan Fremskridtspartiet ikke være med længe. Vi mener, det vil være urimeligt, at man nu indfører den her foreslåede procedure. Det er en smal sag for den, som bliver taget og ikke kan identificere sig, at opgive en anden mands navn og adresse. Det ville være let pr. radio at kontrollere en sådan oplysning, enten via Folkeregisteret, i vejviseren, en telefonbog, eller hvor man nu kan slå de ting op, og hvis en person bliver taget i at køre uden gyldig rejsehjemmel, som det hedder, men har navn og adresse på en anden person og opgiver navn og adresse på denne person, så checker man måske dette over radioen og får så at vide, at der ganske rigtigt bor en sådan person på den adresse. Og så er man i øvrigt fremme ved næste station, hvor den pågældende skal skynde sig af.

Fremover sker der det, at vedkommende selv skal sørge for at få det forelagt for fogedretten for at undgå, at man går til den drastiske måde at inddrive det via løntilbageholdelse eller via tilgodehavende skat.

Vi mener selvfølgelig, at alle skal betale for at køre med tog, og derfor skal man også gøre meget for at få pengene inddraget. Men vi mener, det må køre ad den slagne vej – den vej, man kender – nemlig at der indledes en retssag, og så er det muligt, at det ikke er 500 kr., men 2.500 kr., de pågældende kommer til at betale i den sidste ende. Men at gå over til en automatik som den, der her er foreslået, må vi advare meget kraftigt imod.

Når vi kommer til den sidste paragraf, § 2, der siger, at loven også skal omfatte allerede forfaldne beløb – og der har jo været talt om 70 mio. kr. – så synes vi, det er direkte kritisabelt, hvis Folketinget vedtager det, for det er jo lovgivning med tilbagevirkende kraft.

Lad mig nævne et eksempel. Hvis nu en person pludselig har fået en regning på 500 kr., fordi det er påstået, at vedkommende har kørt med S-tog på den og den strækning den og den dag, så siger vedkommende: »Hold da kæft!« – undskyld – »jeg kører aldrig med S-tog,« og derfor har vedkommende bare smidt den seddel væk. Så kommer der et par rykkere, og også dem smider vedkommende og siger: »Jeg

[Ole Donner]

har søreme aldrig kørt med S-tog, og derfor er det ikke noget, der kommer mig ved.« Så vil der ske det, hvis dette vedtages, at vedkommende lige pludselig vil få trukket i sin løn eller overskydende skat, for nu er sagen nemlig forældet, nu er der ikke længere nogen mulighed for at få den forelagt for fogedretten. Derfor vil vi i hvert fald på det kraftigste advare Folketinget mod endnu en gang at indføre lov med tilbagevirkende kraft.

Vi kan altså støtte første del af lovforslaget, men absolut ikke sidste.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Fra Folketingets talerstol skal folkets tale gerne høres, men med de begrænsninger, som ligger i forretningsordenen, og som ethvert folketingsmedlem selvfølgelig kender, også hr. Ole Donner.

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg skal på Det Radikale Venstres og CD's vegne tilkendegive, at vi kan støtte det foreliggende lovforslag.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti synes, det er et godt forslag, og specielt om den første del vil jeg gerne sige, at det simpelt hen er naturligt, at eventuelle letbaner indgår i hele systemet, så jeg kan ikke se, at der er spor problemer i det. Jeg synes, at man i udvalget må kunne få bekræftet eller afkræftet Fremskridtspartiets teser om inddrivelse, men vi er da positive over for, at man selvfølgelig skal gøre alt, hvad man kan, for at få pengene ind. Derfor støtter vi også forslaget, men måske kan ministeren rede-gøre lidt for de påstande, der er kommet.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Jeg vil gerne takke for en meget bred tilslutning til forslaget. For Fremskridtspartiets hr. Ole Donners vedkommende ganske vist kun halvt, men dog bedre end ingenting. Jeg hæfter mig ved, at næsten samtlige ordførere har været inde på det afsnit i lovforslaget, der vedrører tilbageholdelse i løn og andre ydelser for kørsel uden gyldig rejsehjemmel. I den forbindelse er det vigtigt at gøre opmærksom på, at der her er tale om en procedure, som først iværksættes, når andre forsøg er sluppet op, og at den først iværksættes, når det vurderes, at

der er et økonomisk grundlag for at gøre det hos den, man kræver op hos. Det bliver altså ikke en automatik i sig selv, men anvendes kun dér, hvor der er et belæg, og det mener jeg imødekommer også hr. Ole Donners betænkeligheder, men jeg er parat til at drøfte den side af sagen nærmere.

Som svar på hr. Erik Larsens spørgsmål om, hvorvidt private busser kan byde på det, kan jeg sige, at det er sådan, at letbanen bliver udbudt i licitation, så det er altså både offentlige og private, der kan byde på det. Det, vi giver tilladelse til her, er, at HT og i øvrigt også DSB kan byde på letbanerne, hvorved der opnås ligestilling.

Hr. Erik Larsen og hr. Tommy Dinesen var inde på spørgsmålet om, hvorvidt man kunne få, skal vi sige, bedre kontantbetalinger til S-togene ved, at der var flere kontrollører. Jeg vil gerne sige det sådan, at det bør overvejes i forhold til antallet af ansatte, hvorvidt serviceforringelserne på S-banen er nået så langt, at det i sig selv får den konsekvens, som hr. Tommy Dinesen var inde på, nemlig at nogle nærer frygt for at køre med den, nogle tager chancen for at køre gratis med den, og at der her måske er tale om, at vi kunne anvende en øget kontrol på S-banerne. Det har imidlertid ikke noget med dette lovforslag at gøre, og de overvejelser, jeg taler om her, må ske i forhold til en ny flerårsaftale omkring DSB.

Jeg vil som sagt sige tak for tilslutningen fra ordførerne.

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvordan trafikministeren vil sikre sig, at der ikke indtræder den automatik, som jeg var inde på i min ordførertale, altså eksemplet, hvor man har opgivet en anden mands navn og adresse. Vedkommende har bare smidt bødeforlægget eller afgiftsforlægget væk, og hvis man nu vedtager det her, er det så ikke rigtigt forstået, at så sender man de 70 millioner kroner direkte til løntilbageholdelse pr. automatik eller tilbageholdelse i overskydende skat? For hvis en sådan kontrolafgift på 500 kr. f.eks. er udskrevet for et halvt eller trekvart år siden og den ikke er indbragt for fogedretten, må man gå ud fra, at det heller ikke sker, men at man alene beder Hypotekbanken om hos den pågældendes arbejdsgiver at inddrage beløbet. Og så er

[Ole Donner]

det, jeg synes, vi kan risikere at få nogle meget uheldige sager, hvor folk pludselig får en løntilbageholdelse. Der er endda steder, hvor man bliver fyret, hvis der pludselig kommer en tilbageholdelse af løn for en eller anden offentlig afgift.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at inden man er skredet til tilbageholdelse eksempelvis i løn, vil der have været andre muligheder for opkrævning, som vil have været prøvet, og på det tidspunkt vil en eventuel tvivl om, hvorvidt det er den pågældende, allerede have været afklaret, sådan at retstilstanden vil være afklaret på det tidspunkt, hvor man eventuelt skrider til tilbageholdelse i løn. Derefter er det også en overvejelse, der gøres, om den pågældendes økonomiske forhold overhovedet tillader, at man kan gøre det, ellers er det jo unødvendigt at sætte denne procedure i gang.

Nu opstiller hr. Ole Donner et tænkt eksempel. Jeg vil ikke sige, det er et urealistisk eksempel, men et tænkt eksempel, og det vil jeg tillade mig at bede om at få lov til at svare på i udvalget, såfremt hr. Ole Donner spørger, frem for at jeg her begynder at tænke videre på de eksempler, hr. Ole Donner kan finde på. Vi kunne muligvis få eftermiddagen til at gå, men jeg synes, det ville være rimeligere at få det klaret i udvalget.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil gerne sige til trafikministeren, at jeg absolut ikke har nogen intentioner om at få eftermiddagen til at gå med dette spørgsmål. Men jeg er meget tilfreds med, at trafikministeren vil undersøge det og besvare det i udvalget.

Samtidig vil jeg bede trafikministeren overveje det, han sagde heroppe fra talerstolen om, at man ikke ville skride til løntilbageholdelse hos mennesker, der ikke havde de fornødne indkomster. Dertil vil jeg sige, at de fleste dog får en eller anden ydelse, enten det så er bistand, dagpenge eller andet, og så mener jeg sandelig, at de fortsat skal opkræves for det kontrolgebyr, for vi går under ingen omstændigheder ind for, at nogen skal køre gratis. Jeg vil derfor bede ministeren overveje også til udvalgsbehandlingen, at det er alle, der bliver afkrævet et sådant gebyr – også bistandsklienter.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at lovforslaget 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:

### **8) Første behandling af lovforslag nr. L 166:**

*Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.*

Af trafikministeren (Ikast).

(Fremsat 13/1 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Sonja Mikkelsen (S):**

Jeg skal først gøre opmærksom på, at dette her er et lovforslag, som den nye regering har valgt at opretholde – det er altså arvegods fra den tidligere regering, men det er jo selvfølgelig et udtryk for, at man ikke forventer, at der er den store uenighed om de ændringer, der her er lagt op til i de to love.

Det første, det drejer sig om, er, at man nu sikrer, at der er mulighed for at ekspropriere i forbindelse med anlæg af nye veje, sådan at man kan tilgodese miljøet, sikre, at der kan etableres faunapassager, erstatninger for vandhuller, som man bliver nødt til at flytte, og det kan også være hegn og andet, sådan at man kompenserer for indgreb i naturen. Vi er i Socialdemokratiet meget glade for, at man nu bringer retssikkerheden på plads på dette område.

Det andet punkt drejer sig om vejbestyrelsens muligheder for at råde over nedlagte vejarealer. Det er sådan i dag, at vejbestyrelsen, hvis kommunen f.eks. selv vil disponere over et areal, først skal sælge det og så købe det igen, og det er jo lidt omstændeligt. Nu gør man det