

[Risgaard Knudsen]

til de sidste bemærkninger fra Venstres side – det var hr. Helge Sander, der leverede disse bemærkninger – blev jeg meget glad for, at jeg i et tidligere indlæg klart og tydeligt havde signaleret, at jeg måtte stemme imod det af hr. Ikast, hr. Svend Heiselberg og hr. Ole Donner fremsatte forslag om motiveret dagsorden.

Når jeg blev yderligere forskrækket ved at sidde og lytte til hr. Helge Sander, var det foranlediget af hr. Helge Sanders meget stærke bemærkninger om en omprioritering af de vejinvesteringer, der allerede er truffet beslutning om. Set med nordjyske øjne var hr. Helge Sanders bemærkninger et yderligere argument for mig for at stemme imod det forslag om motiveret dagsorden, der er fremsat af tre partier her til højre i salen.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Vedrørende spørgsmålet om hjemmeservice – som er blevet rejst i forbindelse med vejudbygningerne – skal jeg blot sige, at vi jo tidligere har forsøgt at overtale regeringen til at bruge de penge på en anden og efter vores mening bedre og mere fornuftig måde. Derfor forsøger vi også igen at appellere til regeringen om, hvorvidt vi ikke i fællesskab kunne begynde at hente nogle af de henlagte vejprojekter frem, sådan at vi i fællesskab kunne skabe noget beskæftigelse og skabe forståelse for erhvervslivet; det har det behov for.

Men vi beklager som sagt, at regeringen har den opfattelse, at det er bedre at give tilskud til, at man kan få vasket vinduer, lavet havearbejde, og forskellige andre ting. Men det får vi jo at se nu, når vores dagsordensforslag kommer til afstemning.

Trafikministeren (Trøjborg):

Jeg kan undre mig over, at det kunne lade sig gøre; men det kunne altså lade sig gøre under besvarelsen af forespørgslen at forudse, hvad det dagsordensforslag, som Venstre, De Konservative og Fremskridtspartiet ville fremsætte, ville indeholde. Jeg skal henholde mig til det svar, jeg gav dér; det var vel nok så præcist i forhold til den seriøsitet, som jeg synes mangler i det dagsordensforslag, der foreligger.

For så vidt angår den megen debat, der er om den omprioritering af den kollektive trafik,

der efter hr. Helge Sanders og hr. Svend Heiselbergs udsagn skulle være mulig, vil jeg godt minde om, at de investeringer, der foretages i den kollektive trafik i disse år, jo i høj grad er investeringer, der er foranlediget af og besluttet på baggrund af aftaler, der er vedtaget med brede flertal her i Folketinget. Og jeg går ud fra, at Venstre og De Konservative ikke agter at løbe fra nogen af de aftaler, der er vedtaget her i Folketinget, og som vedrører omfattende og massive investeringer i den kollektive trafik. Vi andre agter i alt fald at stå bag disse beslutninger. Og således som jeg hidtil har hørt debatten fra hr. Svend Heiselberg, så bekræftede hr. Svend Heiselberg disse beslutninger og bekræftede også, at Venstre stadig væk stod bag dem. Jeg går ud fra, at det også gælder hr. Helge Sander.

Til hr. Helge Sanders konkrete spørgsmål skal jeg blot svare, at det med de 5 mia. kr. er rigtigt nok. Det er således, at anlægsarbejdet tidligst kan gå i marken i 1995, og at midterstrækningen – her skal jeg blot bekræfte, hvad jeg hidtil har sagt – stadig er under overvejelse. Det svar tror jeg ikke vil overraske hr. Helge Sander.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 35 af Ikast (KF), Svend Heiselberg (V) og Ole Donner (FP) (se foran)
forkastedes, idet 40 stemte for, 65 imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 36 af Tommy Dinesen (SF) (se foran)
forkastedes, idet 8 stemte for, 95 imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 203:

Forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

Af trafikministeren (Trøjborg).
(Fremsat 10/2 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Første næstformand (Ivar Hansen):

Forhandlingen kan kun fortsætte, hvis der bliver lidt mere ro i salen.

Sonja Mikkelsen (S):

Det lovforslag, der her er til behandling, er en opfølgning af den samarbejdsaftale, som er indgået mellem staten og Amtrådsforeningen og endelig mellem staten og de enkelte amter om at drive statsvejene.

Lovforslaget indebærer, at vejbestyrelserne – og det vil i høj grad sige amterne, men altså også kommunerne – får mulighed for at lade andre vejbestyrelser udføre arbejdet for dem, og at de også får mulighed for at byde på hinandens arbejder, når disse er udbudt i licitation.

Aftalerne mellem staten og amterne blev indgået under den tidligere regering, men det er klart en aftale, som også den nuværende regering står bag.

Dette er altså en opfølgning af den aftale og en opfølgning, som skal sikre, at man også fra amternes side kan byde på de arbejder, som laves på hovedlandevejene i forbindelse med drift og vedligeholdelse, når de udliciteres, sådan at de mennesker, man dér har ansat, og det maskinel, man dér har, kan sættes i arbejde, hvis man i øvrigt kan konkurrere på lige vilkår med de private entreprenører.

Der er som følge af forslaget her også mulighed for, at man kan byde på tværs af grænserne, således som jeg nævnte, og det er jo også et led i aftalerne, som indebærer, at man skal forsøge at lave udbud på tværs af amtsgrænserne og dermed altså på tværs af vejbestyrelsesområderne.

Det kan man ikke i dag, hvis det er sådan, at vi ikke får den lovændring, som der her er lagt op til, og den medvirker vi fra Socialdemokratiets side meget gerne til.

Vi har også noteret os, at regeringen allerede opererer med, at der vil ske en besparelse med aftalen her og med den øgede udlicitering, der skal ske af opgaverne, og at man forventer, at denne besparelse på de enkelte opgaver kan bruges til at øge mængden af det arbejde, der bliver lavet.

Det er selvfølgelig udmærket, hvis man kan få mere vedligeholdelse for de samme penge,

men man glemmer måske – det er i hvert fald noget, man skal huske – at det også er omkostningskrævende at forberede og holde licitationer. Så hvis det er meget små opgaver, det drejer sig om, skal man nok være lidt mere tilbageholdende ved vurderingen af, hvor store besparelser der kan komme.

Vi synes, det er vigtigt, at trafikministeren – således som det er anført i bemærkningerne til lovforslaget – skal lave nogle regler, som sikrer en fair konkurrence mellem de offentlige vejbestyrelser og de private entreprenører. Og det er også vigtigt, at disse regler bør afspejle de almindelige udliciteringsregler, som er lavet i Finansministeriets regi.

På den måde sikrer man også, at den måde, vejbestyrelserne skal give tilbud på, afspejler almindelige forretningsmæssige principper. Så er der ikke nogen, der kan sige, at der her er tale om ubillig konkurrence mellem eller på anden måde forskelsbehandling af de offentlige og de private entreprenører.

I den sammenhæng skal det også siges, at dette her ligger i klar forlængelse af den regeringsaftale, der blev indgået før regeringsdannelsen i januar måned sidste år.

Et andet element i lovforslaget – som nok er noget, som man forventede at vejbestyrelserne i forvejen havde – er muligheden for at sikre, at man kan fjerne beplantning eller reducere beplantning, når det generer det arbejde, der skal udføres på vejarealerne. Hvis man skal have lavet noget i rabatterne, hvis man f.eks. skal have nedlagt nogle kabler eller andet, skal man jo altså kontakte de grundejere og lodsejere, som har beplantning op til arealerne og måske en beplantning, som rager ud over arealerne. Det skal man stadig væk, men nu kan man altså tage sagen i egen hånd, hvis lodsejerne ikke udfører arbejdet, og derved sikre, at man kan komme til med de arbejder, der nødvendigvis må gennemføres.

Også den side af sagen kan vi naturligvis tilslutte os, så vi giver gerne lovforslaget en hurtig udvalgsbehandling.

Ikast (KF):

Vi vil gerne takke for, at lovforslaget kom frem. Der er ting i det, som vi er meget begejstrede for – sådan da. I hvert fald er vi tilfredse med hele udliciteringsmuligheden. Vi er også tilfredse med, at trafikministeren har fået en

[Ikast]

udliciteringsmulighed for kommunernes områder med. Men vi er utilfredse med, at man har sat en nedre grænse på 1,6 mio. kr. – under forudsætning af, at det er EF's grænse. Det er det ikke; der er intet krav om, at man skal følge den. Vi kan godt nationalt forlange, at licitationsbestemmelserne skal gælde for alle licitationer. Der står ingen steder, at man først skal starte ved 1,6 mio. kr.

Vi vil ikke stemme imod. Men vi vil gerne gå i reel forhandling med regeringen om dette her, for der er visse fordele ved lovforslaget, men der er også nogle grimme fejl, synes vi. Vi synes bl.a., at én vejbestyrelse ikke kan begynde at give tilbud til en anden vejbestyrelse. Eller har vi misforstået det, eller har jeg misforstået det? I den forbindelse vil jeg spørge trafikministeren, om det er således, at Gram Kommune kan give tilbud til Sæby Kommune på et stykke vedligeholdelsesarbejde. For hvis det er sådan, man skal læse lovforslaget, vil jeg tillade mig at sige, at vi får en længere diskussion. Hvis det er inden for amtet, således at amtet byder på statsvegne eller på kommunevegne, så kan vi diskutere det. Men vi føler, at der er meget stor forskel på, at en kommune eller et amt går uden for kommune- eller amtsgrænsen, og at en kommune eller et amt byder inden for sit eget område, men ikke i en anden kommune eller et andet amt, for ellers er det jo således, at man kommer i konflikt med kommunalfuldmagten.

Vi vil gerne gå ind i en meget åben dialog om dette her, men jeg tror, at der bliver en ret stor diskussion og forklaringskløft i forbindelse med det, hvis det skal passe med den øvrige kommunale lovgivning.

Svend Heiselberg (V):

Det må være i alles interesse, at alt vejarbejde her i landet udføres så billigt og så godt som muligt; men det er kun muligt, hvis der er konkurrence mellem de forskellige entreprenører, private som offentlige. Derfor må det selvfølgelig tjene helt andre formål, når regeringen vil give kommunerne ret til at påtage sig alle typer vejarbejder for sig selv eller hinanden med eller uden offentligt udbud, mens de private entreprenører alene vil få en chance, når kommunerne vælger ikke selv at udføre arbejdet.

Det kan heller ikke være regeringens mission at sikre en effektiv kommunal sektor med

forslag om, at kommunerne skal oprette egentlige entreprenørvirksomheder, som derved skal udføre arbejde uden for kommunegrænserne. En så voldsom udvidelse af kommunalfuldmagten tjener intet fornuftigt formål. Skatteborgerne i kommunerne betaler en dobbeltregning: De skal både finansiere de offentlige arbejdspladser og dække tabet, når det går galt.

Derfor vil jeg gerne sige, at Venstre er noget skeptisk over for det lovforslag, som trafikministeren er kommet med, og vi vil sige, at der trænges til en grundig opklaring i udvalget, inden vi kan formås til at støtte forslaget. Så foreløbig må vi sige, at vi nærmest er imod lovforslaget, sådan som det foreligger.

Tommy Dinesen (SF):

Selv om det lovforslag, der ligger her, er baseret på en aftale mellem staten og amterne – og der er vel også andre parter inddraget i det – synes jeg, det er svært at gennemskue. Så vi vil ikke fra SF's side komme med nogen klar melding om, hvorledes vi vil stemme til forslaget ved anden- og tredjebehandlingen.

Det, der gør os så usikre, er, at det altså bliver to offentlige institutioner, der kommer til at konkurrere med hinanden i dette her, og det kan i hvert fald gøre det svært at forudse, hvorledes det vil ende på lidt længere sigt. Derfor vil vi selvfølgelig stille en hel del spørgsmål under udvalgsarbejdet, og så vil vi senere komme tilbage til, hvorledes vi vil stille os til forslaget.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet er meget positiv over for nr. 2 i lovforslaget, men resten kan vi ikke støtte. Vi mener, det er helt rimeligt, at vejbestyrelsen kan kræve træer og buske og beplantning fjernet, hvis det går ud over vejarealet, men nr. 1 om, at de forskellige vejbestyrelser skal kunne udføre arbejde for hinanden, kan vi under ingen omstændigheder støtte.

Jeg har været medlem af en kommunalbestyrelse i 20 år og har derigennem fået indsigt i, hvordan kommuner beregner deres omkostninger. Når de skal ud at give tilbud, vil der være nogle kommuner her i Danmark, der siger: Lastbilen har vi jo; den er der ingen afskrivning på, for den er betalt. Der er kun udgifter til den chauffør, der skal være med, og

[Ole Donner]

den dieselolie, der bliver brugt. Det er klart, de kan konkurrere med de private entreprenører, men det er absolut ikke en rigtig måde at regne udgifterne ud på.

Det næste, der sker, er, at vores tekniske forvaltninger bliver mastodonter; man ansætter altså folk til at sidde og projektere veje og lave en hel masse. Og hvis de ikke får arbejdet, kan de jo bare projektere videre på det næste, som de måske heller ikke får; de får det i hvert fald ikke, hvis de regner omkostningerne rigtigt ud.

Jeg har noteret mig, at man dog vil overholde EU's udbudsregler, og det synes jeg er glimrende; det går vi i hvert fald også ind for.

Til slut står der, at man mener, det vil være hensigtsmæssigt, at de regler, trafikministeren skal fastsætte efter § 1, nr. 1, foreligger ved lovens ikrafttræden, da disse regler først skal forhandles med kommuner og organisationer osv. Vi mener absolut også, at man bør lave reglerne først, så man kan se, om det overhovedet er noget, der kan gennemføres.

Vi er altså meget positive over for nr. 2, men kan ikke stemme for lovforslaget som helhed.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Hvis hr. Ole Donners og Fremskridtspartiets forbehold over for den første del af lovforslaget er begrundet i, at hr. Ole Donner forventer, at kommunerne og amterne – når de skal give tilbud – ikke tager andet med end den rene lønudgift, vil jeg gerne understrege det, som trafikministeren skriver i sin fremsættelsestale, nemlig at man skal sikre en fair konkurrence mellem de offentlige vejbestyrelser og de private entreprenører. Og derfor skal der indføres en bestemmelse om, at trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om forholdet, og disse regler skal sikre, at vejbestyrelsernes tilbud afgives efter almindelige forretningsmæssige principper.

Dér kommer det statslige udliciteringscirkulære selvfølgelig også ind i billedet, idet det jo har et bilag, der handler om, hvordan man kalkulerer prisen, så alle omkostninger er med, inklusive et bidrag til de faste omkostninger.

Så hvis det er det problem, hr. Ole Donner har, mener jeg i virkeligheden, at vi har klaret det.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Helt så enkelt, som den socialdemokratiske ordfører fremstiller det, er det nu ikke. Det, jeg advarer imod, er, at man laver 275 store entreprenørforretninger med rådgivende afdelinger til den smule, som der bliver penge til at lave, og det er det, man gør. Jeg har altså ikke tillid til, at de kommunale tekniske forvaltninger vil konkurrere på en fair måde. Jeg mener ikke, det er udtryk for privatisering, det er direkte det modsatte af privatisering. Der vil blive dannet nogle mastodonter, og derudover har vi statens og alle amternes vejafdelinger. De kommer jo til at konkurrere med hinanden, og det da kan godt være, de sætter prisen så langt ned, at det bare er nogle andre, der får underskud. Ét er i hvert fald helt sikkert, og det er, at der ikke er nogen private, der kommer til at udføre vejarbejder, hvis dette lovforslag bliver vedtaget.

(Kort bemærkning).

Sonja Mikkelsen (S):

Jeg vil gerne understrege, at dette forslag hverken handler om privatisering eller det modsatte. Det lægger op til en fornuftig udnyttelse af de ressourcer, vi har i samfundet, samtidig med at det er en direkte opfølgning af den aftale, som den borgerlige regering indgik med amterne.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

I så fald ser vi forskelligt på det, for ganske vist kan jeg godt se, at der ikke står noget om privatisering i selve lovforslaget, men det er i hvert fald det modsatte af privatisering, fordi der bliver en kæmpekongurrence imellem alle de offentlige kommuner og amter, og det mener jeg ikke er af det gode. Uanset hvor meget ministeren anstrenger sig, tror jeg ikke, han vil kunne lave nogle regler, der gør, at man vil få det reelle omkostningsniveau frem. Derfor må vi advare meget stærkt imod, at dette her bliver gennemført, og jeg bemærker da også, at partiet Venstre var meget modstander af forslaget.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti tilslutter sig forslaget,

[Inger Stilling Pedersen]

men vi gør det med store betænkeligheder, og vi har haft en lang drøftelse med ministeren først. Den betingelse, vi har stillet, er, at der bliver en lige konkurrence, og det har vi fået garantier for at der bliver. Det er klart, at vi vil følge det meget nøje. Og hvis det viser sig, at det er forbundet med problemer, at det f.eks. går, som Fremskridtspartiets ordfører siger, har vi en mulighed for at tage det op. Det er jo op til os selv at følge udviklingen med hensyn til, hvilke konsekvenser det får.

Der hersker ingen tvivl om, at vi fra Kristeligt Folkepartis side mener, at der skal være en fair, lige konkurrence. Det offentlige må under ingen omstændigheder have nogle fordele, som udkonkurrerer de private. Det har vi fået garantier for ikke vil blive tilfældet, og det forventer vi også at der bliver levet op til. Ellers er vi parat til at tage det op igen.

Trafikministeren (Trøjborg):

Jeg siger tak for de positive bemærkninger, der er fået. Jeg håber, det kan lykkes at forklare lovforslaget så godt, at der kan opnås et meget bredt flertal bag lovforslaget, som det foreligger.

Jeg må tilstå over for hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg, at jeg nok har opfattet dette lovforslag som nok så meget arvegods fra den tidligere regering. Som vi alle kan huske, skiftede den tidligere regering på et tidspunkt strategi, idet den sagde, at man måske ikke bør interessere sig alene for privatisering; man bør måske også interessere sig for at få tingene gjort bedst og billigst muligt, og derfor gennemførte man en strategi, der sagde, at man nu skulle anvende udliciteringsinstrumentet.

I den forbindelse gik man i forhandlinger med amterne og kommunerne og sagde: Vi har den situation på vejområdet, at amterne og kommunerne, der er vejbestyrelser, udfører vedligeholdelsesarbejderne på disse veje for staten, og det gør de i høj grad ved at anvende deres egen vejafdeling til arbejdet. Vi ønsker at få effektiviseret dette vejarbejde så meget, at vi endda kan få en bedre vedligeholdelse på vore veje. Og vi skønner, at vi i en 4-årig periode kan spare 175 mio. kr.

Til gengæld sagde amterne – måske mest amterne, men også kommunerne – til den daværende regering: Det synes vi er en interessant diskussion, og vi vil ikke stille os på bag-

benene, selv om vi ved, at det giver nogle problemer med vore vejmand. Vi er interesserede i at lave en fornuftig aftale med regeringen. Det skal vi have noget til gengæld for, og det noget, vi skal have til gengæld, er, at godt nok skal vi nu udbyde alle arbejder i licitation, men så vil vi have mulighed for at byde på dem selv på fair konkurrencemæssige betingelser, som fru Inger Stilling Pedersen understregede. Det har vi nemlig gjort meget ud af i lovforslaget, nemlig ved at sige, at det skal være på fair konkurrencemæssige betingelser.

Det er min fortolkning af det protokollat, der lå til grund for de drøftelser, der havde været imellem den tidligere trafik- og den tidligere finansminister og Kommunernes Landsforening og Amtsrådsforeningen, af 1. januar 1993, at man for at opfylde dette protokollat må gennemføre reglen om, at vejbestyrelser kan byde på vedligeholdelsesarbejder, der også er udbudt af en anden vejbestyrelse.

Det, der naturligvis er vigtigt for os på området, er to ting:

- 1) At vi gennemfører licitationerne, effektiviserer arbejdet. At vi får gennemført de beslutninger, der ligger til grund for, at vi kan hente de 175 mio. kr. hjem.
- 2) At vi gennemfører det sådan, at der er tale om fair konkurrence imellem private entreprenører og amtskommunale eller kommunale vejafdelinger.

(Kort bemærkning).

Ikast (KF):

Jeg vil medgive den nuværende trafikminister, at man kan tage skade af at være trafikminister. Men at tage så meget skade, at man fuldstændig glemmer, hvad indholdet i en forhandling har været – så galt er det ikke gået med mig endnu.

Derfor jeg vil gerne bede trafikministeren om at gå til embedsmændene og få det direkte referat af mødet mellem Amtsrådsforeningen og mig, hvor Amtsrådsforeningens formand, bestyrelse og en af direktørerne var til stede. Vi har ikke haft møde med kommunalforeningerne i min tid.

Hvis man bare ét sted i citaterne kan finde, at amterne må byde uden for eget område, så vil jeg bide dette her i mig igen.

Jeg håber, vi kan få en fornuftig snak om det under udvalgsbehandlingen, for dette her fore-

[Ikast]

ligger der ingen aftaler om, som jeg har skrevet under.

Dermed vil jeg gerne sige, at hvis det er rigtigt, er det altså noget, der er forhandlet på plads siden og ikke på ministerniveau. Ellers må man rette adressen til Finansministeriet, for jeg har ingen kendskab til det.

Trafikministeren (Trøjborg):

Jeg skal sige til hr. Ikast, at han kan tage det helt roligt – der foreligger ikke nogen underskrevet aftale med hr. Icasts signatur under. Men der foreligger naturligvis et udkast til et protokollat på baggrund af de drøftelser, der havde været mellem den tidligere regering og Amtsrådsforeningen, ligesom der naturligvis også foreligger henvendelser fra Amtsrådsforeningens formand, der beder om at få dette protokollat udført, således at man kan få gennemført en fornuftig model på vejvedligeholdelsesområdet.

Jeg tror, det kan lykkes at tale sig fornuftigt til rette om det. Og jeg er naturligvis parat til under udvalgsarbejdet for det første at drøfte med Folketingets partier, om vi kan finde en fornuftig model, og dernæst naturligvis også at oversende alt relevant materiale, som måtte være interessant under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Den fg. formand (Ahlmann-Ohlsen):

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:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 56:

Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af retsstillingen for grundejere og lejere i forbindelse med ekspropriation.

Af Kirsten Jacobsen (FP) m.fl.

(Fremsat 1/2 94).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Trøjborg):

Hvad angår det foreliggende beslutningsforslag nr. B 56 af fru Kirsten Jacobsen m.fl., vil jeg henvise til de tre pinde, der er i forslaget.

I den første pind står der, at der ved ekspropriation af beboelsesejendomme skal være tale om politisk og økonomisk bindende beslutninger som forudsætning for ekspropriation.

I den forbindelse vil jeg tillade mig at henvise til grundloven, ifølge hvilken ekspropriationer kun kan ske ifølge lov. Folketinget kan derfor altid i bemyndigelsesloven fastsætte de vilkår, der skal gælde for ekspropriationernes iværksættelse.

Desuden er det sådan, at de større statslige og statsstyrede ekspropriationer ikke sættes i gang, uden at Folketinget på en eller anden måde, f.eks. ved anlægslov eller bevilling, har givet grønt lys. I de tilfælde, hvor ekspropriationen iværksættes af staten, kommunen eller amtsrådet i henhold til råstoflovgivningen, for det sidstes vedkommende i henhold til en mere generel bemyndigelseslov, vil der som grundlag for ekspropriationsbeslutningen foreligge et helt konkret projekt, som vedkommende myndighed har besluttet at gennemføre.

Jeg har derfor svært ved at se, at der er nogen mening i den foreslåede lovændring på dette punkt.

For så vidt angår den tredje pind, vil jeg henvise til praksis, og jeg skal henvise til ekspropriationsproceslovens § 29, som lyder:

»Når en erstatningsberettiget til varetagelse af sine interesser under sagens behandling har afholdt nødvendige udgifter til sagkyndig bistand, herunder til advokat, revisor m.v., kan vedkommende kommission pålægge anlægsmyndigheden at udrede en passende godtgørelse herfor.«

Jeg ved ikke, om forslagsstillerne har været opmærksom på denne lovregel. Det er helt almindelig praksis, at der såvel ved ekspropriationskommissionerne som ved taksationskommissionerne tillægges grundejeren en godtgørelse for sagkyndig bistand, det være sig advokat, landbrugskonsulent eller andre sag-