

Jeg vil gerne sige tak til fru Annette Just, for jeg er fuldstændig enig i de betragtninger, hun gjorde. Der er sket et meget stort fremskridt. Vi er gået væk fra fjerpenen og har fundet ud af, at der er noget, der hedder moderne teknologi – informationsteknologi plejer vi at kalde det – og forslaget her er også et forsøg på at lave en regelforenkling i forbindelse med udarbejdelse af andre lovforslag.

Over for hr. Frank Aaen vil jeg gerne påpege det, som jeg ved, at også fru Annette Just er meget optaget af, nemlig spørgsmålet omkring økonomisk kriminalitet. Jeg kan ikke på stående fod udtale mig præcist om ethvert forslag til ændring eller de bekymringer, der har været udtrykt fra Told og Skats side, men jeg kan sige, at der er integreret nogle bestemmelser i lovforslaget netop med henblik på et bekæmpe økonomisk kriminalitet.

Jeg vil f.eks. gerne fremhæve ansvarsreglerne for bogføring og opbevaring af regnskabsmateriale. Hvis en virksomhed går ind, er det den afgående ledelses ansvar, at regnskabsmateriale stadig forefindes. Hvis ledelsen fratræder, og virksomheden måske lukker, skal regnskabsmateriale opbevares, og det er meget præcist defineret, hvorledes det skal foregå og hvilke ansvarsregler, der gælder.

Jeg vil sige tak til fru Pernille Sams fra De Konservative og hr. Erik Larsen fra Venstre for den vilje til at gå konstruktivt ind i udvalgsarbejdet, der blev givet udtryk for. Imidlertid har jeg lidt svært ved at dele bekymringen for præciseringen for så vidt angår revisionsprotokollen, der nu skal være en del af regnskabsmateriale. Jeg har lidt svært ved at forstå, at der er bekymring i den forbindelse, for revisionsprotokoller er et vigtigt led i en virksomheds drift. De er vigtige i forbindelse med at få en opfattelse af virksomhedens situation, og derfor mener jeg også, det er naturligt, at de indgår i regnskabsmateriale.

Vi havde en situation for ganske mange år siden, der førte til, at Folketinget i det, vi kalder en dosmerseddel, præciserede en bestyrelses ansvar, herunder at bestyrelsen skal være opmærksom på, at revisionsprotokollen skal behandles seriøst. I forbindelse med lov om aktieselskaber og bestyrelsens ansvar præciserede vi, at revisionsprotokollen ikke bare skal gå rundt, men at man skal vurdere protokollen, inden man skriver under på den. Her foreslår vi, at protokollen skal indgå i regnskabsmateriale, og det finder vi fornuftigt.

Det er i øvrigt ikke så længe siden, vi havde en debat her i Folketinget om en sammenlægning af to banker på Færøerne, og i den forbindelse var Venstre og De Konservative meget optaget af spørgsmålet om revisionsprotokollatet – i hvert fald revisionsprotokollatet fra den ene bank, Føroya Banki – og man fremhævede som et helt selvstændigt element, at revisionsprotokollatet burde have indgået i aktiebyttet, og tillagde det helt afgørende betydning i argumentationen for, at aktiebyttet burde have været foretaget på et mere fyldestgørende grundlag. Derfor har jeg lidt svært ved at forstå betænkeligheden ved, at revisionsprotokollen skal indgå i regnskabsmateriale, men jeg ser fortrøstningsfuldt frem til udvalgsarbejdet og til en drøftelse om begrundelsen for, at protokollen er taget med på den måde, der nu foreligger i lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Margrete Auken):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 40:

Forslag til folketingsbeslutning om duelighedsbevis til fritids-, lyst- og fiskerfartøjer over 15 fod samt påmaling af navn el.lign. til identifikation.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 28/10 97).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erhvervsministeren (Jan Trøjborg):

Vi skal nu behandle et forslag, der vil pålægge regeringen at fremsætte lovforslag om, at alle,

der fører fritids-, lyst- eller fiskerfartøjer på mere end 15 fod, skal være i besiddelse af duelighedsbevis, og at fritidsfartøjer generelt skal påmales navn eller lignende identifikation. Endvidere foreslås det, at tilsynet med kravet om overholdelse af duelighedsbevis skal føres af toldvæsenet.

Der er tale om et spørgsmål, vi har behandlet et antal gange her i Folketingssalen, og som bekendt er de tidligere forslag blevet forkastet. I store træk er dette forslag en genfremsættelse af tidligere forslag fra SF fra henholdsvis 1984 og 1993. I december 1996 foreslog SF også duelighedsbevis indført i forbindelse med vore drøftelser om den nye besætningslov, men heller ikke ved den lejlighed var der den fornødne støtte til forslaget.

Tidligere forslag om duelighedsbevis for fritidsfartøjer er blevet forkastet, og det skyldes, at ulykkesstatistikkerne og antallet af eftersøgninger og redningsaktioner næppe har kunnet begrunde et obligatorisk duelighedsbevis. Duelighedsbeviset er et vældig godt bevis, for det er et bevis på, at man har et grundlæggende kendskab til søsikkerhed og navigation; men jeg finder, at behovet tilgodeses på en helt rimelig måde i forbindelse med den frivillige tilrettelæggelse af uddannelse og oplysningskampagner, som vi kender nu.

Der foregår et ganske stort arbejde, bl.a. gennem Søsportens Sikkerhedsråd, for at udbrede kendskabet til de farer, der nu engang kan forekomme, når man færdes på vandet, og vi er kommet ganske langt ad frivillighedens vej. Det er sådan, at der hvert eneste år aflægges 4.000 duelighedsprøver i sejlads, og at op imod 700 personer indstiller sig til yachtskippereksamen om året, og det sker som bekendt på frivillighedens basis.

Jeg synes ikke, man kan sige, at der er sket særlige forandringer i sikkerhedssituationen, altså med hensyn til det antal mennesker, der kommer galt af sted til søs. Tværtimod har vi en ganske gunstig udvikling – forstået på den måde, at der heldigvis sker færre ulykker, og at der i betragtelig grad er færre, der omkommer til søs.

Ifølge forslaget skal opmærksomheden især rettes mod de hurtigtgående både. Vi har desværre måttet konstatere, at der var et par meget alvorlige uheld sidste sommer med de såkaldte hurtigtgående både eller speedbåde, og her er der et område inden for fritidssporten, som vi bør se nærmere på, vil jeg gerne medgive. Jeg

har derfor bedt Søfartsstyrelsen om at prøve at undersøge, om der kan være behov for en særlig uddannelse – med andre ord: Om vi skal gennemføre en slags kørekort for hurtigsejlere. Vi skal måske også se på, om der skal indføres en minimumsalder for at føre store, stærke fartøjer og små, meget hurtigtgående fartøjer. Det kan vi gøre uden at foretage lovændringer, og jeg lægger megen vægt på, at vi kan og vil gøre det i et samarbejde med de relevante organisationer på området.

Beslutningsforslaget omfatter også et krav om duelighedsbevis for førere af mindre fiskeskibe. Jeg er enig i, at der er et behov for at se på kravene for nye fiskere, der kommer ind i erhvervet, men derimod ville jeg være meget bekymret ved og kan derfor heller ikke tilslutte mig forslaget om, at alle førere, uanset om de har sejlet i en længere årrække, skal have en duelighedsprøve. Det mener jeg simpelt hen er urimeligt. Imidlertid har jeg taget spørgsmålet op, og Søfartsstyrelsen har udsendt et udkast til en bekendtgørelse om uddannelseskrevet for førere af mindre fiskeskibe, så erhvervet får mulighed for at komme med kommentarer. Jeg tror, reglerne kan være på plads endnu i begyndelsen af indeværende år.

Lad mig benytte lejligheden til at præcisere, at der allerede er sket væsentlige opstramninger af kravene til nye erhvervsfiskere, altså de unge, der ønsker at træde ind i erhvervet og begynder helt fra bunden. Der er i 1994 indført krav om et 3-ugers sikkerhedskursus for nye fiskere. Det er et betydeligt og fornuftigt element i bestræbelserne på at styrke sikkerheden på fiskeskibe, og det viser, at vi sammen med erhvervet er i stand til at styrke sikkerheden inden for de lovgivningsmæssige rammer, vi har i dag. Herudover er der etableret en frivillig fiskeruddannelse, som giver fiskerbådene det, vi kalder et blått bevis, og når der til næste år bliver indført nogle regler for nye førere af mindre fiskeskibe, synes jeg faktisk, vi er rimelig godt dækket ind med hensyn til de krav til fiskeskibe, der skal forøge sikkerheden til søs.

Desuden er der et krav i beslutningsforslaget om, at fritidsfartøjer – det er ikke nødvendigvis noget helt andet end fiskefartøjer, men kan godt være det – skal mærkes, så de let kan identificeres, og forslagsstillerne begrundede kravet med, at politiet har efterlyst tydelig markering af navn og registreringsnummer på især de mindre, hurtigtgående motorbåde. Det kan godt være, at nogle politimestre er citeret i pressen

for, at der skulle være et sådant problem, men det er ikke generelt. Rigspoliti­chefen har oplyst, at man ikke har kendskab til, at der skulle være et egentligt politimæssigt behov for regler som den foreslåede, men jeg er villig til at vurdere spørgsmålet nærmere.

Imidlertid vil jeg erindre om, at det er vigtigt at være opmærksom på, at man ikke skyder gråspurve med de helt store kanoner. Vi har ca. 60.000 bådpladser i Danmark, og derfor kan der være tale om, at skøns­mæssigt bliver måske 100.000 både omfattet af registreringskravet. Jeg vil mane til eftertanke, inden vi kaster os ud i et krav om obligatorisk registrering. Lad os forsøge at give os selv lidt tid til eftertanke, for vi skal passe på ikke at skyde gråspurve med alt for store kanoner. Det er en meget stor bureaukratisk operation, vi sætter i værk, hvis vi stiller dette obligatoriske krav.

Jeg skal afslutte disse bemærkninger med at sige, at regeringen ikke kan støtte forslaget.

Poul Andersen (S):

Jeg tror, det er genfrem­­sættelse nummer to eller tre siden 1992 af forslaget om obligatorisk due­lighedsbevis for mindre fritidsfartøjer.

Med hensyn til fiskerne har ministeren redegjort for, at det er noget, der er god gang i; men det er rigtigt, som hr. Tommy Dinesen fremhæver, at situationen har ændret sig, siden vi sidst havde forslaget til behandling, primært med hensyn til gruppen af hurtigtgående både.

Jeg synes da også, vi har fået lavet nogle til­tag i de senere år, også når vi ser på den per­sonlige sikkerhed, for det er lykkedes at få ind­ført denne pligt med obligatorisk redningsvest i fritidsfartøjer, og det har da også været medvir­kende til, at ulykkestallet er faldet. Det tror jeg helt givet på.

Men det er stadig væk vores opfattelse, at fri­villighedsprincippet i det er en god ting, for det foregår faktisk på den måde ude i foreningerne og den måde, som man bruger bådene på, at der sker en løbende oplæring. Der er ikke ret mange, der bare stiger op i en jolle som første­gangs­fritidssejlere. Det er noget, som man har et vist kendskab til på forhånd, og det synes jeg også, vi skal have med i vores overvejelser.

Men det er rigtigt, at sommeren i hvert tilfæl­de har vist, at det er med hensyn til de hurtig­gående motorbåde, problemet centrerer sig, sådan som jeg ser det. Jeg har jo også fået mel­dingerne. Nu lægger jeg ikke så stor vægt på

det med politimestrene, for jeg har en opfattelse af, at grunden til, at de ikke har fået klager, simpelt hen er den, at hvordan skal man anmel­de de ting, når båden hedder »Mette«, eller når der slet ikke er noget navn på. Derfor føler jeg faktisk, at med de meldinger, som jeg har fået fra havnefogder og andre, bør vi prøve at kigge på den mulighed at indføre numre på både og på, hvilket omfang det vil have rent administra­tivt, for det er den eneste måde, man kan få dem fanget op på, det er der slet ikke nogen tvivl om.

Jeg bemærkede mig det, som ministeren sag­de om, at der skal være et alderskriterium. Det vil vi selvfølgelig gerne have undersøgt og drøftet nærmere i udvalget, men som sagt er vi ikke tilhængere af og slet ikke interesserede i at få en grænse på 15 fod. Jeg vil også godt sige, at der her kan være et incitament til, at folk bliver drevet over i mindre både. Det kan der i hvert fald ligge i det, og så går sikkerheden lidt fløj­ten, for jeg mener primært, at man kan koncen­trere problemstillingen om disse fartøjer.

Hvis der skal gøres noget på området, hvad vi ikke mener, drejer det sig om de større både, hvor der er overnatningsmulighed, og de min­dre både med enorm stor maskinkraft. Derfor skal vi afvise selve forslaget om et due­ligheds­bevis, men vi vil være positive over for at se på de elementer, som jeg har fremhævet her.

Svend Heiselberg (V):

På sin vis har jeg en masse sympati og forstå­else for SF's forslag, for der skal selvfølgelig være en vis sikkerhed, når man begiver sig til søs, ligesom når man begiver sig ud med andre transportmidler. Men nu ved jeg jo, at ministe­ren har bedt Søfartsstyrelsen om at se på netop det med sikkerheden til søs for hurtigtgående både. Når resultatet kommer, får vi jo noget at kigge på, og så vil vi også fra Venstres side være positivt indstillet over for at medvirke til at gennemføre noget, som er forsvarligt, kan jeg allerede sige nu.

Men jeg synes måske nok, at beslutningsfor­slaget går for vidt på nogle områder, for hvor­dan skal man egentlig få udstyret alle de men­sker, som har sådan en lille robåd, med et due­lighedsbevis? Det er vi kritiske over for, men der er selvfølgelig nogle rent sikkerheds­mæssige ting i SF's forslag, som fortjener, at vi ser nøjere på det i udvalget, og det vil vi også gøre.

John Vinther (KF):

Da Det Konservative Folkepartis ordfører, hr. Kai Dige Bach, er forhindret i at være til stede under denne førstebehandling, skal jeg fremføre følgende:

SF fremsætter endnu en gang et forslag til folketingsbeslutning om duelighedsbevis, der er, om ikke unødvendigt, så for strengt. Det Konservative Folkeparti mener grundlæggende, at forslaget bør forkastes af to årsager.

For det første er de nævnte grænser for størrelser og hastigheder for skibe alt for lave. Et eventuelt krav om duelighedsbevis er først relevant, når man kommer op i en større klasse skibe.

For det andet er der efter vores opfattelse ingen ved sine fulde fem, som uden de nævnte kvalifikationer og kendskab til søfartsregler og navigation erhverver sig større skibe. De personer, som alligevel har haft uheld med skibe på grund af mangelfulde kundskaber, har ikke udvist ansvarlighed nok til, at det kan påregnes, at de ville følge en eventuel lovgivning på området.

Det er vores opfattelse, at der fra SF's side er tale om et ædelt motiv om at undgå flere ulykker, men det er også vores opfattelse, at det ikke berettiger til et sådant tiltag af unødvendigt overformynderi. Med disse bemærkninger skal jeg blot meddele, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Ulla Solvang (RV):

SF genfremsætter her sit beslutningsforslag om obligatorisk duelighedsbevis med henvisning til, at antallet af fritidsbåde er steget, at farten på motorbåde er kraftigt forøget, og at hurtigfærgerne er kommet til, siden forslaget sidst blev behandlet.

Disse faktorer har imidlertid ikke ført til, at der er kommet flere ulykker, snarere tværtimod og heldigvis, og derfor har Det Radikale Venstre ikke ændret holdning til forslaget, men vi vil alligevel gerne i udvalget se på både sikkerhed og registrering.

Ser vi på førerne af mindre fiskerskibe, er vi tilfredse med, at der nu bliver stillet uddannelsesmæssige krav til nye fiskere. Vi er i øvrigt enige med ministeren i, at kravet ikke bør gælde de fiskere, der har sejlet i en årrække.

Endelig er der problemet med speedbådene og de unge førere af speedbåde, men her er ministeriet i gang med en undersøgelse af, om der er behov for at gribe ind på det område, og

den undersøgelse afventer vi gerne. Derfor kan vi ikke gå ind for forslaget.

Annette Just (FP):

Jeg vil egentlig gerne starte med at takke SF, fordi de genfremsætter dette beslutningsforslag, for jeg tror, vi har rigtig godt af en gang imellem at tale om, hvad det er, der sker også med de mindre både ude i vore farvande.

Jeg vil også takke ministeren for hans åbenhed over for, at vi nu skal se at finde ud af nogle frivillige løsninger og ikke lovgivning. Vi skal ikke trække noget strengt ned over hovedet på nogen, noget, som ikke er nødvendigt, men finde nogle frivillige aftaler, og det synes vi er meget positivt.

Hermed har jeg sagt: Ja, vi er positive over for, at der bliver ordentlige og fornuftige regler, men på frivillig basis. At man er forsigtig, var som også på havet, er en nødvendighed, for havet frygter man ikke, eller der er i hvert fald nogle, der ikke gør det, og de skal selvfølgelig lære at sejle ordentligt og ikke være til gene for andre.

Desværre må jeg sige: Der er mange gode intentioner i forslaget, men vi kan ikke støtte det, som det ligger her.

Frank Aaen (EL):

Jeg kan sige, at Enhedslisten ligesom sidst, vi behandlede forslaget, er positiv over for det og vil støtte det.

Jeg bemærkede, at der samtidig med afvisningen fra regeringens side dog også var nogle tilsagn i positiv retning, og dem må vi så hilse velkommen, men vi så sådan set gerne, at vi gik længere for at få mere sikkerhed på dette område.

Tredje næstformand (Margrete Auken):

Ordføreren for forslagsstillerne, hr. Tommy Dinesen.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til de ordførere, der har den uriaspost at være fredagsordførere.

Generelt vil jeg gerne sige, at jeg synes, der er ved at ske noget, der går den rigtige vej. Det er blevet sagt af samtlige ordførere, tror jeg, at det er en genfremsættelse. Det er jo rigtigt, men der sker altså hele tiden noget nyt til søs, men desværre ikke altid noget, der er lige godt. Der har været nogle grimme ulykker, og pressen kørte jo ret så meget på det i sommer.

Det, jeg tænker på, er, at dette forslag måske skulle behandles om sommeren, når ulykkerne sker, for nu ved denne tid er det hele glemt. Pressen kørte en ret hård debat her i sommerperioden, der drejede sig om, at de, der har fritidsbåde, tit og ofte er berusede. Jeg blev ringet op af en journalist, og jeg sagde, at det i hvert fald er ikke min erfaring. Tværtimod synes jeg, at de, der har fritidsbåde, passer godt på. Selvfølgelig får de måske en øl eller to, når de ligger under land, men det har de jo også ret til, og det fik så debatten til at blive drejet om.

Men bl.a. fra VTS-overvågningen af Øresund har det været fremme, at fritidsbådene overhovedet ikke kan finde ud af det, når de sejler ude i Øresund, med det byggeri, der er på broen, og dér har VTS-overvågningen i hvert fald haft erfaringer med, at det er for dårligt.

Det er da rigtigt, at der generelt er mange, 4.000, var ministeren inde på, der tager duelighedsbevis eller yachtskippereksamen, og det er udmærket, men det er jo heller ikke dem, man skal have fat i. Dem, man skal have fat i, er måske 2-3 pct. Alle, der har en båd, har set, hvordan de ligger og sejler rundt og basker rundt i havnebassinene, eller hvad ved jeg. Det er dem, man skal have fat på. Det er jo ikke dem, som lever op til det, man kan forlange af dem, også selv om det er frivilligt.

Jeg vil gerne sige tak til ministeren, fordi jeg synes, der er ved at komme skred i sagen, og jeg har da også set, at branchen som sådan er begyndt at snakke om, at det nok er vigtigt, og det er rigtigt, at man får et duelighedsbevis, og det er i hvert fald også et fremskridt, at de er kommet så langt.

Ministeren sagde også, at der var færre ulykker i år, og det kan man jo godt sige, at der har været, men det afhænger jo helt af, hvilket vejr det er om sommeren. Nogle gange er der færre ulykker, og nogle gange er der flere, det er sådan lidt op og ned. Er det en blæsende sommer, vi har, er der flere ulykker.

Ministeren sagde også, at man ikke skulle skyde gråspurve med kanoner. Her tænkte jeg på, at det jo må være måger, når det er denne branche, men jeg synes, det er godt, at ministeren nu tager tingene op, således at det bliver undersøgt, især med hensyn til speedbådene, om man skal lave noget på området. Det vil jeg i hvert fald være tilfreds med. Det er meget muligt, at Rigspolitichefen ikke kender noget til det, men der er andre politimestre, der har

påpeget det her, bl.a. i Svendborg og vistnok i Middelfart.

Hr. Poul Andersen lå på linje med erhvervsministeren, og det synes jeg er udmærket. Han sagde også, at der er sket noget bl.a. med redningsveste, og det er da rigtigt, at her har vi lavet noget ad frivillighedens vej, som jeg også mener har reddet menneskeliv, og det synes jeg er godt.

Hr. Poul Andersen nævnte også det med at give de mindre skibe numre. Det er jo noget, som bl.a. politimestrene har peget på. De kan ikke se, hvem det er, der ligger og laver ulovlighederne. Det er tit og ofte unge mennesker, der har lånt fars båd, går jeg ud fra, og så får den fuldt knald på. Det larmer, men det giver også en masse sø til dem, der ligger fortøjet.

Hr. Svend Heiselberg ville også have en vis sikkerhed, og det er jo et stort fremskridt, synes jeg nok. Han snakkede om duelighedsbevis til robåde. Det har jeg nu aldrig sagt noget om, så langt er jeg aldrig gået. Der er jo i hvert fald ikke mange robåde på 15 fod.

Fra hr. John Vinther var der intet nyt, og det var der heller ikke fra fru Ulla Solvang. Fru Annette Just synes jeg var mere positiv sidste gang, vi behandlede forslaget, men hun gik ind for, at det skal være frivilligt. Jeg har ikke noget imod, at det bliver frivilligt. Kan vi få det her ordnet frivilligt, er det udmærket, men jeg mener, der skal et pres til. Hr. Frank Aaen støttede forslaget, og det skal jeg sige tak for.

Men for at drage en konklusion. Jeg synes da, vi er kommet et lille skridt videre, og så må vi jo se, når forslaget bliver genfremsat. Det bliver ikke af mig, men så af nogle andre, og så skal det altså gøres i sommertiden. Det vil jeg foreslå.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Margrete Auken): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Erhvervsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 140:
Forslag til lov om ændring af lov om elektriske stærkstrømsanlæg og elektrisk materiel.
(Tilsyn).**

Af boligministeren (Ole Løvig Simonsen).
(Fremsat 17/12 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Hans Peter Baadsgaard (S):

Da mit partis ordfører, fru Jytte Madsen, er sygemeldt, skal jeg på Socialdemokratiets vegne i al korthed fremføre følgende:

Det viser sig, at den forestående åbning af elmarkedet skaber nogle problemer og usikkerhed, hvad angår tilsynet, og derfor beder boligministeren herigennem om bemyndigelse til at kunne pålægge elforsyningsvirksomhederne at udføre tilsynet med stærkstrømsanlæg, og det kan vi støtte boligministeren i.

Vi finder det helt rigtigt, at udgifterne til tilsynet bliver fordelt ligeligt mellem forbrugerne, og også, at opkrævningsformen ændres, og at de, der importerer strøm direkte fra udlandet uden om forsyningsselskabet, også er med til at betale for tilsynet med anlæg her i Danmark.

Endelig er der et tredje punkt, som jeg synes lige skal fremhæves.

Det er også helt rigtigt og i orden for vores vedkommende, at Elektricitetsrådet fremover skal føre tilsyn med de statslige anlæg med de undtagelser, der nu er nævnt i lovforslaget, så vi giver vor tilslutning fra Socialdemokratiets side.

Erling Oxdam (V):

Jeg er blevet bedt om at svare på Venstres vegne i stedet for hr. Jens Hald Madsen.

Jeg kan med næsten samme begrundelse som hr. Baadsgaard sige, at Venstre kan tiltræde dette lovforslag, og det gør vi bl.a. ud fra den forudsætning, som ministeren anfører i fremsættelsen, at forslaget er udgiftsneutralt for det offentlige, selv om der er udgifter på 8 mio. kr. om året. De opkræves jo hos forbrugerne, og det har hverken konsekvenser for størrelsen af tilsynsudgifterne eller for elprisen samlet set, idet der alene er tale om en ændring af opkrævningsmåden. Det er en ganske lille lovændring, men det vil være et bedre redskab, når der nu

sker en vis omlægning af forsyningsvirksomhederne.

Så derfor vil jeg på Venstres vegne sige, at vi vil kunne støtte det lovforslag.

John Vinther (KF):

Det Konservative Folkeparti har med samme begrundelse, som hr. Erling Oxdam netop har fremført på Venstres vegne, ingen problemer med at støtte dette lovforslag.

Alligevel er der to ting i lovforslaget, som efter vores opfattelse ikke er ganske klart belyst, og som vi meget gerne vil have besvaret om ikke i dag, så under udvalgsbehandlingen.

Det ene spørgsmål vedrører elforsyningsvirksomhedernes accessoriske virke, og her har jeg med stor tilfredshed konstateret, at Boligministeriet er af den opfattelse, at det skal være udskilt i en selvstændig drift, hvis man eksempelvis har installatørvirksomhed. Det, der imidlertid ikke fremgår, er, hvor meget eller hvor lidt der skal til, for at den accessoriske virksomhed efter Boligministeriets opfattelse er udskilt. Skal der være tale om en egentlig selskabskonstruktion, eller er det nok, at det bare ligger, om jeg så må sige, på et andet kontor? Hvor meget eller hvor lidt skal der til, før det er opfyldt? Det var den ene ting.

Det andet er spørgsmålet vedrørende elprisen. Her er det jo fuldstændig rigtigt, at det samlet set ikke berører elprisen, men når man nu ændrer opkrævningsmetoden, således at alle får del i prisen og ikke bare de få, der er tilknyttet det område, hvor tilsynet foregår, må det vel i en eller anden udstrækning give en påvirkning af den samlede elpris. Det kan godt være, at det samlede proventi, der kommer ind, ikke stiger, men elprisen må jo varieres på en eller anden måde. Her vil vi godt under udvalgsbehandlingen have klarlagt, hvad det i grunden betyder for elprisen.

Men summa summarum: Vi har ikke problemer med at støtte forslaget.

Villy Søvnald (SF):

Som en konsekvens af den delvise liberalisering af elmarkedet er det nødvendigt at sikre, at tilsynet med stærkstrømsanlæg overholdes. Det har ligget i Elektricitetsrådet, og det kan det jo altså fortsat gøre.

Det, der er hensigten med lovforslaget, er at sikre det, som man i lovforslaget kalder konkurrenceneutralitet, nemlig at elforsyningsselskaber på det mere frie marked ikke går i gang