

Så det bliver virkelig interessant. Men hvad regeringen vil, kan vi ikke få at vide. Det har man planer om. Man sidder og arbejder med det, og der skal vi være glade for, at vi engang ser resultatet. Resultatet kan vi så læse i pjecen. Det er et udspil om lavere skat, men om det er pr. 1. januar 2004 eller 2010 eller 2015, er der ingen, der ved noget om.

Vi kan heller ikke få at vide, hvem vi skal tro på. Når økonomi- og erhvervsministeren, De Konservative, bliver ved med at sige, at de tror på, at der kommer skattelettelser, og statsministeren så sent som i dag står og siger, at han ingen løfter vil udstede, hvem skal vi så tro på? Er det Venstre eller De Konservative? Hvem er mest til grin i denne her sag? Jeg håber, at det ikke ender med, at det er vælgerne, der bliver til grin.

Vi ser frem til den fortsatte diskussion på det her område. Vi ser også frem til, at de, der deltager i debatten, sætter sig ind i de forslag, der ligger, og ikke bare går rundt med nogle mytiske forestillinger.

Men jeg synes, det er for fattigt. Jeg synes, det er for slapt, for nu at bruge et konservativt udtryk, at regeringen ikke er i stand til bare at komme med en antydning af, hvad det er for nogle planer, man har på det her område.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslag til vedtagelse nr. V 33 af Peter Christensen (V), Kristian Thulesen Dahl (DF) og Charlotte Dyremose (KF) (se side 3414) vedtoges med 59 stemmer (V, DF og KF) mod 43 (S, SF, RV, EL og KRF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 32 af Jacob Buksti (S) og Anders Samuelson (RV).

Forslag til vedtagelse nr. V 34 af Morten Homann (SF).

Forslag til vedtagelse nr. V 35 af Pernille Rosenkrantz-Theil (EL).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 100: Forslag til lov om ændring af lov om jernbanevirksomhed m.v., lov om den selvstændige offentlige virksomhed DSB og om DSB S-tog A/S, lov om jernbanesikkerhed m.v. og lov om ekspropriationer under Ministeriet for offentlige arbejder. (Gennemførelse af EU-regler m.v.).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 4/12 2002).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Lovforslag nr. L 100 kan man vel betragte som en form for samlelovforslag, som får ryddet op i en hel masse dele inden for Trafikministeriets område.

Der er specielt to dele af lovforslaget, som jeg vil koncentrere min ordførertale om. Den ene er implementeringen af EU's første jernbanepakke fra februar 2001, og den anden del er den, der vedrører bestyrelsessammensætningen bl.a. hos DSB.

Med hensyn til jernbanepakken mener vi fra Venstre, at det er positivt, og det er også på tide, at denne sidste del implementeres, hvilket jo ifølge direktivet også skulle ske inden den 15. marts 2003, og vi glæder os over, at implementeringen gør, at vi faktisk kan overholde alle tre direktiver i jernbanepakken.

Fra Venstres side er vi meget begejstrede for jernbanepakken. Det er en god liberal tanke, at vi sikrer markedsåbning og mulighed for konkurrence, og vi synes helt klart, at der er et behov for deregulering inden for jernbaneområdet.

Kl. 17.45

Samtidig kan vi godt se fornuften i den faseopdeling, som direktiverne jo faktisk har lagt op til, så indtil 2008 omfatter det alene de kommercielt mest interessante strækninger, og fra 2008 vil det omfatte hele det europæiske jernbanenet, som så er dereguleret. Det vil give og giver mulighed for, at de nationale jernbaneselskaber vænner sig til den kommende konkurrence, og at de får mulighed for at trimme deres virksomhed.

Alt i alt vil jeg sige, at det er en god liberal tanke med dereguleringen og jernbanepakken.

Specielt den fulde konkurrence, vi får i 2008, er helt klart en Venstresag.

Den anden del af lovforslaget, som jeg kort vil kommentere, er spørgsmålet om bestyrelses-sammensætningen eller rettere det, at også medarbejderrepræsentanterne skal overholde de til enhver tid gældende regler i aktieselskabsloven. Idet vi gennem de senere år har valgt at danne flere og flere statsligt ejede aktieselskaber, synes vi faktisk i Venstre, det er naturligt, at aktieselskabslovens bestemmelser om medarbejderrepræsentanternes valgbarhed også gøres gældende for disse selskaber.

Endelig må jeg sige, at de resterende dele af lovforslaget om forsikringspligten, muligheden for morarenter og letbaneanlæg ved ekspropriationer også er fornuftige.

Alt i alt kan Venstre støtte lovforslaget.

Poul Andersen (S):

Man kan vel karakterisere det her lovforslag ved, at vægten faktisk ligger i overskriften, for det er jo korrekt, som den tidligere ordfører har sagt, at det her er et opsamlingsheat. Det skal jeg såmænd ikke gentage, for det er ganske rigtigt. Det er dog en anden vægtning, som vi i Socialdemokratiet har som tilgang til lovforslaget.

Allerførst vil jeg ønske ministeren tillykke med, at det vil lykkes at få en bred tilslutning til lovforslaget, fordi der er blevet lyttet til, hvad Socialdemokratiet har sagt, og der er taget forhandlinger med medarbejderne og fundet en løsning, så man fremover kan få valg af medarbejdere kørt ind på samme måde, som man gør på alle øvrige arbejdspladser. Det er landet udmærket og godt.

Der er dog hele spørgsmålet om besvarelserne fra nogle af aktørerne. Der er bl.a. det om bemyndigelser, og det bliver da lidt spændende at se, hvad man vil svare DTL – man har ikke gjort det indtil nu – hvor der påpeges nogle forskellige ting, bl.a. at en af barriererne er Storebæltsbroen. Det kan jo være, at ministeren skal tage en forhandling med sit parti om det her. Det bliver lidt spændende at se, om der kommer nogen besvarelse på den del af området.

Ud over de små drillerier ser vi positivt på det fremsatte forslag og forventer også at ville stemme for det ved tredjebehandlingen.

Poul Fischer (DF):

Lovforslag nr. L 100 er noget af et samle sammen-lovforslag, men det kan jo også være ud-

mærket, når der ikke er tale om et lovforslag med meget sprængstof i.

Lovforslaget består af fem elementer:

For det første gennemføres de resterende lovændringer, der er nødvendige for, at Danmark fuldt ud kan gennemføre EU's første jernbanelovpakke, hvilket skal være sket inden den 15. marts 2003.

Jernbanelovpakken består af tre direktiver, hvis hovedformål er at fastsætte rammebetingelserne for en markedsåbning på fair vilkår. I første omgang åbnes det transeuropæiske netværk, og efter den 15. marts 2008 udvides dette til at omfatte øvrige godstransportstrækninger.

Jernbanelovpakken er et udmærket tiltag for at regulere dette, men vi kommer jo ikke uden om på europæisk plan at komme videre med udvidelsen af den europæiske infrastrukturkapacitet samt en løsning af de kapacitetspropper, der er ned igennem Europa.

Vi havde for et år siden her i Folketinget en forespørgselsdebat om hvidbogen »Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg«, og af hvidbogen fremgik det bl.a., at gods transporteret med en hastighed på 18 km/t., og skal godstransporten være et reelt alternativ til vejtransporten, skal der helt andre boller på suppen.

Det andet element i dette lovforslag vedrører ansvarsforsikringsdækninger i henhold til jernbanevirksomhedslovens § 17. Efter 11. september er forsikringsmarkedet i kaos, og lovforslaget lægger op til, at der stadig skal være en ansvarsdækning, hvis minimumsdækning fastsættes administrativt via en arbejdsgruppe. Der sigter herefter mod, at forskellige jernbaneoperatører har samme minimumsdækning.

Kl. 17.50

For det tredje sikrer lovforslaget, at der kan opkræves morarenter i henhold til renteloven og betaling for erindringsskrivelser for de licenser og gebyrer, som Jernbanetilsynet opkræver i henhold til jernbanesikkerhedsloven.

For det fjerde lægger lovforslaget op til, at medarbejderrepræsentanter i DSB's bestyrelse skal opfylde kravene til medarbejderrepræsentanter i henhold til valgbarhedsreglerne i aktieselskabsloven, hvilket kan forekomme rimeligt, ikke mindst under hensyntagen til liberaliseringen af jernbanenet.

Endelig lægger lovforslaget op til, at der også kan eksproprieres til letbaneanlæg.

Dansk Folkeparti kan tilslutte sig lovforslaget.

Kaj Ikast (KF):

Det Konservative Folkeparti kan støtte alle fem forslag. Vi synes, det er på tide, at det bliver lavet, og jeg synes, at ministeren har forhandlet det godt på plads i den udformning, det nu har fået.

Morten Homann (SF):

Lovforslaget afslutter gennemførelsen af EU's første jernbanepakke. Ministeren bliver bemyndiget til at fastsætte nærmere regler for den lovpligtige ansvarsforsikring og til at fastsætte regler for gebyrer for Jernbanetilsynet, der ikke er betalt rettidigt, samt for erindringsskrivelser.

Samtidig kommer medarbejdernes valgbarhed til DSB's bestyrelse til at følge reglerne i aktieselskabsloven. Endelig foreslås en ændring af ekspropriationsreglerne, så de også omfatter letbaner.

SF har støttet EU's første jernbanepakke, ikke mindst for at styrke jernbanen i konkurrence med vejtrafikken og for at lette godstrafikken på skinner på tværs af grænserne.

Den nuværende og den tidligere regerings håndtering af udliciteringen af togtrafikken i Jylland har ikke været heldig, men problemet var ikke EU's jernbanepakke, men regeringens afvisning af DSB's tilbud. Derfor lægger SF også meget vægt på, at der stilles de samme minimumskrav til forsikringssum og dækning til alle de forskellige jernbaneoperatører; dårlig forsikringsdækning må aldrig være en del af konkurrencen.

Så undrer SF sig over, at en førerløs metro kan kaldes en letbane. Der er altså efter SF's opfattelse brug for en mere præcis definition af, hvad en letbane er og ikke er.

SF vil gå positivt ind i arbejdet med lovforslaget.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg skal gøre det ganske kort.

Det Radikale Venstre er positivt indstillet over for lovforslaget. Vi vil også gerne kvittere for det forberedende arbejde, som vi synes er foregået i en ordentlig og god tone, hvor man har forsøgt at involvere alle de mennesker og organisationer, som det her vil komme til at berøre.

Vi går konstruktivt ind i det videre arbejde.

Keld Albrechtsen (EL):

Lovforslaget bygger jo på store strækninger på det, der er EU's jernbanepakke nr. 1. Det var en

pakke, der i høj grad lagde op til privatisering og liberalisering inden for jernbaneområdet, og i det omfang dette her lovforslag indebærer yderligere privatiseringer og liberaliseringer af den danske jernbanedrift, er Enhedslisten imod det, men vi må jo se at få afklaret i udvalget, hvor meget yderligere privatisering dette lovforslag i sig selv vil medføre. Det er ikke helt nemt at gennemskue, vil jeg sige, når man læser teksten.

Efter Enhedslistens opfattelse er der ingen erfaringer, der tyder på, at man kan drive jernbanedrift ordentligt i privat regi. Det er der ingen erfaringer der tyder på. Jernbaner, der fungerer, er offentligt drevet. I de tilfælde, hvor man har forsøgt sig med privat jernbanedrift, har det enten været nogle, der reelt var offentligt ejede, som f.eks. de danske privatbaner, eller også er det gået ganske elendigt.

For så vidt angår alle de mere tekniske bestemmelser i lovforslaget, ser det jo i al væsentlighed fornuftigt ud, og hvis det kan blive afklaret, at lovforslaget ikke i sig selv medfører yderligere privatiseringer, vil vi naturligvis gerne indgå i drøftelser om at gennemføre det, men det spørgsmål synes jeg altså står meget uklart beskrevet i lovforslaget. Det vil vi så vende tilbage til i udvalget, hvis ministeren ikke umiddelbart kan besvare det her.

Kl. 17.55

Tove Videbæk (KRF):

Lovforslag nr. L 100 er en opsamlingslov for forskellige nødvendige elementer på trafikministerens område. Det drejer sig om bestemmelser vedrørende EU's første jernbanepakke; det drejer sig om pligt til ansvarsforsikring; det drejer sig om gebyrer, der kan tillægges rente; det drejer sig om medarbejderes valgbarhed til DSB's bestyrelse; og det drejer sig for det femte om ændring af lov om ekspropriationer under ministeriet for offentligt arbejde.

Jeg skal ikke gentage alt det, der allerede er sagt flere gange af andre ordførere vedrørende dette lovforslag, men blot tilføje, at også Kristeligt Folkeparti gerne vil kvittere for det positive arbejde, der er gået forud for det her lovforslag, og at Kristeligt Folkeparti kan støtte alle fem elementer i forslaget.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Man skulle være et skarn, hvis man ikke var taknemmelig for den pæne modtagelse, dette lovforslag har fået.

Det er rigtigt, hvad nogle af ordførerne har sagt, at det er et samlelovforslag eller et oprydningslovforslag. Men dem skal der nu også være plads til en gang imellem, så er jeg fri for at ulejlige Folketinget fem gange, og det er så ganske praktisk.

Den eneste, jeg vil opponere en lille smule imod, er hr. Keld Albrechtsen, som siger, at der ikke er nogen erfaring med at drive privat jernbane i Danmark, og der tænker hr. Keld Albrechtsen formentlig på Arrivas drift af de vestjyske baner. Der synes jeg nu nok, at det måske er at stramme den en lille smule. Jeg var oppe for at åbne banen sidste søndag, så det er måske lige tidligt nok. Jeg kan sige til hr. Keld Albrechtsen, at jeg er usædvanlig tryk, men den debat kan vi tage en anden gang.

Tak for tilslutningen.

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

Afstemning

Den fg. formand (Lissa Mathiasen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 110: Forslag til lov om ændring af lov om jordbrugs anvendelse af gødning og om plantedække. (Forenkling af gødningsplanlægning).

Af fødevarerministeren (Mariann Fischer Boel). (Fremsat 11/12 2002).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jens Kirk (V):

Bureaukrati, datorytteri, tidsforbrug ved udfyldelse af skemaer har nået et uhørt niveau for erhvervslivet og ikke mindst for landbruget, som vist kun kan forstås af dem, der har oplevet eller prøvet det på egen krop.

Der er ikke tvivl om, at omfanget af bureaukrati har været med til at forcere strukturudviklingen. Nogle landmænd er simpelt hen kørt træet i det, de har opgivet og har solgt ejendommen, idet tiltagende administrationsbøvl er krævet om en effektivitetsforbedring på 4-6 pct. pr. år ikke er foreneligt.

Med fremsættelse af lovforslag nr. L 110 viser regeringen, at den vil forenkle, at det ikke bare bliver ved snakken. Det støtter vi varmt i Venstre. Ved bl.a. at ændre § 21 i den gældende lov, således at der ikke længere skal udarbejdes selvstændig mark- og gødningsplan, skabes der mulighed for at kombinere indberetninger og markoplysninger i ansøgningen om hektarstøtte i en fælles indberetning, hvorved tre frister bliver til én frist.

Yderligere vil gødningsregnskabet blive lettere at udarbejde som følge af den fælles indberetning, da der fremover vil kunne fortrykkes oplysninger. For dem, der kun anvender handelsgødning, vil gødningsregnskabet kunne være fuldstændig fortrykt og klar til underskrift. Glædeligt er det også, at der med lovforslaget kan ses frem til økonomiske lettelser for mange jordbrugere.

Venstre støtter varmt lovforslag nr. L 110.

Morten Bødskov (S):

Socialdemokratiet støtter også lovforslaget.

Formålet med den her tekniske ændring er jo at lette de administrative byrder, det administrative arbejde for jordbrugerne og bl.a. undgå dobbeltarbejde i tilknytning til hektarstøtteordningen. Det støtter Socialdemokratiet, og vi er generelt glade for, at regeringen med sin handlingsplan for regelforenklinger og administrative lettelser har kunnet høste frugten af et arbejde, som den tidligere SR-regering valgte at igangsætte.

Bent Bøgsted (DF):

Da Dansk Folkepartis ordfører ikke kunne være til stede, skal jeg lige læse ordførertalen op:

DF hilser dette her lovforslag velkommen, som jo går ud på regelforenkling for den enkelte jordbruger.

Kl. 18.00

Man går med dette her forslag bl.a. ind og ændrer kravene i den gældende lov, således at der ikke længere skal udarbejdes en selvstændig markplan og gødningsplan. Dette giver dermed mulighed for at kombinere jordbrugsvirksomhedernes indberetninger af markoplysning i an-