

[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