

I 1995 vedtog Folketinget en lov om godtgørelse til indsamling af blyakkumulatorer og nikkel-cadmium-batterier og en lov om afgifter på disse batterier. Afgifterne skal anvendes som godtgørelse til særskilt indsamling af batterierne med henblik på genanvendelse.

I forbindelse med fremsættelsen dengang åbnedes der op for, at der kunne forhandles med brancheorganisationerne om deres fremtidige rolle på området. Der er efterfølgende indgået en aftale med Foreningen til indsamling af blyakkumulatorer i Danmark (Returbat), som har stået for den hidtidige indsamling af blyakkumulatorer, om, at foreningen fortsat skal administrere en indsamlingsordning for blyakkumulatorer. Aftalen forudsætter, at indsamlingen skal finansieres ved et gebyr på blyakkumulatorer. Aftalen er fulgt op af en bekendtgørelse om gebyr på blyakkumulatorer og en bekendtgørelse, der fastsætter miljøkravene til indsamlingsvirksomhederne.

Fremsættelsen af lovforslaget har måttet afvente Europa-Kommissionens godkendelse af bl.a. aftalen med Returbat og ministeren. Af samme grund træder godtgørelsesloven og afgiftsloven først i kraft den 1. april 1996.

I konsekvens heraf fjerner forslaget alle bestemmelser om blyakkumulatorer fra lovene om afgift på blyakkumulatorer og nikkel-cadmium-batterier og godtgørelse i forbindelse med indsamling af disse batterier. Ændringerne i lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. er ligeledes konsekvensændringer som følge af indgåelsen af aftalen om indsamling af blyakkumulatorer.

Idet der i øvrigt henvises til lovforslaget med bemærkninger, anbefales Folketingets velvillige behandling af forslaget.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Jeg skal hermed tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om indgåelse af dobbeltbeskatningsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Republikken Argentinas regering.
(Lovforslag nr. L 226).

Forslag til lov om indgåelse af dobbeltbeskatningsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og den Russiske Føderations regering.
(Lovforslag nr. L 227).

Forslag til lov om indgåelse af dobbeltbeskatningsoverenskomst mellem Kongeriget Danmarks regering og Ukraines regering.
(Lovforslag nr. L 228).

Regeringen har for nylig undertegnet nye dobbeltbeskatningsoverenskomster med Argentina, Rusland og Ukraine. For at regeringen endeligt kan tiltræde disse overenskomster kræves, at Folketinget vedtager en lov herom.

Danmark har ikke tidligere haft en dobbeltbeskatningsoverenskomst med Argentina, mens de nye dobbeltbeskatningsoverenskomster med Rusland og Ukraine afløser en overenskomst, som blev indgået i 1986 med det daværende Sovjetunionen.

Generelt giver dobbeltbeskatningsoverenskomster virksomheder og personer bedre erhvervsmæssige vilkår i forbindelse med etablering, investering og arbejde i udlandet, end hvis sådanne overenskomster ikke foreligger. En dobbeltbeskatningsoverenskomst opstiller bl.a. nogle rammer for, hvordan en investering kan beskattes i den udenlandske stat, og indgåelse af en overenskomst indebærer således en langt højere grad af skattemæssig sikkerhed og forudsigelighed for investorer. Dertil kommer, at en dobbeltbeskatningsoverenskomst i visse tilfælde direkte kan medføre skattebesparelser for danske virksomheder.

Det er dog samtidig nødvendigt at sikre, at Danmarks dobbeltbeskatningsoverenskomster udformes på en sådan måde, at misbrug af overenskomsterne undgås.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til de tre lovforslag, skal jeg hermed anbefale forslagene til velvillig behandling i Tinget.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om projektering af udbygning af Frederikssundsbanen m.v.
(Lovforslag nr. L 229).

Lovforslaget indeholder dels forslag om projektering af udbygning af Frederikssundsbanen (nyt 2. spor og anlæg af nye stationer) og dels forslag om nedlæggelse af Københavns havnebane/forbindelsesbanen.

Frederikssundsbanen

I rammeaftalen for DSB 1995-1998 er der i 1997 og 1998 afsat henholdsvis 155 mio. kr. og 105 mio. kr. til udbygning af spor- og stationskapaciteten på Frederikssundsbanen med henblik på at etablere 10-minutters-drift på strækningen Ballerup-Frederikssund.

På baggrund af rammeaftalen foretog DSB herefter yderligere undersøgelser af omkostningerne ved anlæg af et 2. spor og to nye stationer. I DSB's foreliggende undersøgelse anslås de samlede udgifter for den ovennævnte udbygning af Frederikssundsbanen således at udgøre mellem 1.048 mio. kr. og 1.240 mio. kr., prisniveau 1995 inkl. moms. I overensstemmelse med sædvanlig praksis medfinansierer de berørte kommuner dele af projektet.

I den videre projektering forudsættes, at DSB revurderer projektet med henblik på at afdække mulighederne for at nedbringe det samlede projektbeløb. I den forbindelse underkastes DSB's projektforslag en vurdering (auditering) af et uvildigt rådgivningsfirma rekvireret af Trafikministeriet. Denne vurdering sker i dialog med DSB.

Når projekteringsloven er vedtaget, vil der blive afholdt borgermøder om projektet.

Det forudsættes, at der kan fremsættes en anlægslov i foråret 1997.

Københavns havnebane/forbindelsesbanen

Jernbanebroen ved Langebro, der ejes, drives og vedligeholdes af Københavns Kommune og Københavns Havn i fællesskab, står over for en større renovering til ca. 8 mio. kr., hvis broen stadig skal kunne anvendes. Der er ikke tilstrækkelig trafik til at bære en sådan renovering, så ejerne har anmodet om, at den tilhørende bane nedlægges. Det drejer sig om sporet fra Københavns godsbanegård til Langebro og forbindelsen fra Langebro til Amagerbanen ved Amagerbrogade samt sporet på Islands Brygge.

Banen, som ejes af DSB, anvendes ikke længere til transporter til Prøvestenen. I øjeblikket anvendes banen kun til transport af skærver fra Islands Brygge til DSB's eget brug, men DSB flytter i løbet af foråret sit skærvedepot til Køge.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om hyrekørsel m.v.
(Lovforslag nr. L 230).

Lovforslaget indebærer, at den, der ansøger om tilladelse (bevilling) til hyrekørsel, skal opfylde en række krav vedrørende økonomisk baggrund, faglige kvalifikationer, vandel m.v. De foreslåede adgangskrav svarer i princippet til adgangskravene i buslovgivningen. Ifølge lovforslaget skal hyrekørselsvirksomhed kunne udføres i selskabsform med en godkendt ansvarlig leder.

Lovforslaget indebærer samtidig, at sygetransport – som hidtil har kunnet udføres uden tilladelse – gøres tilladelsespligtig og underkastes samme adgangskrav, som foreslås indført for hyrekørselserhvervet.

Det foreslås, at tilladelser til hyrekørsel og sygetransport gøres tidsbegrænsede med en gyldighedsperiode på op til 10 år, hvilket indebærer, at der ved ansøgning om fornyelse af tilladelsen skal ske en prøvelse af, om betingelserne for at udøve virksomheden fortsat er til stede.

Det følger af lovforslaget, at adgangen til at udstede bevilling til speciel hyrekørsel ophæves med undtagelse af tilladelse til limousinekørsel. Samtidig foreslås indført hjemmel til, at kommunalbestyrelsen (Storkøbenhavns Hyrevognsnævn) kan stille som vilkår ved bevillingsudstedelse, at hyrevognen skal være en storvogn eller en vogn, der er særligt indrettet til befordring af handicappede.

Der foreslås desuden indført regler om tilbagekaldelse og bortfald af tilladelsen og godkendelsen svarende til buslovgivningens regler.

Lovforslaget tilsigter endelig, at der tilvejebringes klar hjemmel til at fastsætte regler vedrørende godkendelse af førere samt tidssvarende krav vedrørende taxametre, mobiltelefoner, printere, trafikdirigeringsanlæg m.v.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til forslagets enkeltheder henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.