

[Fjerde næstformand]

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Anden behandling af lovforslag nr. L 18:

Forslag til lov om valg til menighedsråd.
(Fremsat 6/10 83. Første behandling 12/10 83. Betænkning 23/11 83).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1-37

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Arentoft):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Anden behandling af lovforslag nr. L 30:

Forslag til lov om ændring af postloven.
(Fremsat 12/10 83. Første behandling 19/10 83. Betænkning 17/11 83).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

§§ 1 og 2 samt bilaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Arentoft):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 12:

Forslag til folketingsbeslutning om færgefart.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 1/11 83).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg må sige til forslagsstillerne, at jeg beklager ikke at kunne købe denne gang, så meget mere som jeg har en vare på lager, der til forveksling ligner den, der her præsenteres. Det er måske ikke helt ukendt for forslagsstillerne, at tidligere regeringer har syslet med samme tanke, og hvis indholdet af disse tanker har været ukendt, må jeg gratulere med, at det er lykkedes at komme til en temmelig stor identitet med nogle forberedelser og forarbejder, der har været gjort.

Imidlertid har jeg for et halvt års tid siden skrinlagt enhver tanke om indtil videre at tage fat på en lovgivning på dette område.

Det er jo således, at en stor del af færgeruterne her i landet drives af staten selv gennem DSB, og jeg forstår også, at det er forslagsstillerne intentioner, at for sådan færgefart skal der ikke lovgives, da den jo i forvejen er underlagt kontrol af minister, folketing og folketingets finansudvalg.

Der ligger her en stor vanskelighed, som jeg også fornemmer at forslagsstillerne har

[Ministeren for offentlige arbejder]

været opmærksom på, nemlig den, at man ikke må stille de statslige færgeruter bedre, ikke behandle dem lempeligere end private færgerederier, der måtte operere i konkurrence med de statslige. Dette har også i ministeriet ved den tekniske behandling forud for de før omtalte forarbejder været et svært punkt at klare, og jeg kan derfor godt forstå, at forslagsstillerne har haft svært ved at tackle denne situation, hvis de da, som jeg formoder, har haft øje for den.

Hvis det altså ikke er for disse offentlige ruter, der skal lovgives, må man spørge: er der så behov for det for øvrige eventuelt kommende ruter? Her kan vi vel dele færgefarten op i to dele. Der er den, som sejler mellem små eller mindre øer, og for alle disse ruter gælder det allerede i dag, at de er tabgivende og ikke ville kunne opretholdes uden offentlig støtte, en omstændighed, der gør, at der næppe melder sig nye sådanne inden for en overskuelig tid, og det er yderligere en grund til at sige: ja men så er der ikke behov for lovgivning, da de allerede eksisterende ruter heller ikke efter forslagsstillernes intentioner behøver at søge tilladelse.

Tilbage bliver så de landstrafikale ruter, altså hovedsagelig øst-vest-trafikken, og også her gælder det, at der er en stor kapacitet, ja, man kan vist uden at overdrive sige, at der er tale om en overkapacitet. Derfor må det også her efter mit bedste skøn gælde, at der ikke inden for en overskuelig tid vil være behov for eller lyst til for nogen at engagere sig i nye ruter, og derved bliver lovgivningen i bedste fald overflødig.

Når dertil lægges, at skal den gennemføres, rejser sig spørgsmålet om havenes frihed. Jeg mener, én ting er, at vi har reguleringer på vort landområde, men at vi også skulle gribe reguleringerne ind på søterritoriet mere end højt nødvendigt, finder jeg principielt i hvert fald betænkeligt, og desuden vil en lovgivning af denne art, hvis den ellers fik nogen praktisk betydning, føre til en hel del kontrolforanstaltninger og risiko for bureaukrati.

Jeg skal endelig nævne, at når der i beslutningsforslagets bemærkninger til punkt 3 tales om, at en koncessionshaver skulle kunne tvinges til at fortsætte besejlingen af en rute, som vedkommende ønsker at opgive, i en periode på 6 måneder, må jeg nok betegne

dette som ønsketænkning. Hvordan skulle staten kunne tvinge et selskab, der måske har et drønende underskud, og som måske har trukket det for længe ud allerede, inden man meldte sig med en opsigelse af koncessionen, til at fortsætte? Der er næppe nogen, der vil søge en koncession, hvis det skal være sådanne betingelser, der skal være gældende. I hvert fald er der ingen, der vil tage en risiko, der skal kunne maksimeres derop til, så jeg mener, at denne tanke er temmelig urealistisk.

Ja, det var et forsøg på ganske kort at skildre færgeruternes situation, som slet ikke er nem, men færgeruter skal vi have. Vi skal gøre vort yderste for ikke mindst ad søvejen at opretholde en god, en servicebetonet, en rigelig, en frekvensbevidst trafik mellem vore landsdele, og dette formål er i øjeblikket godt og vel opfyldt. Derfor tror jeg ikke, der er brug for at regulere for kommende ruter, som der slet ikke er noget aktuelt behov for.

J. K. Hansen (S):

I modsætning til ministeren for offentlige arbejder skal jeg sige til SF, at vi i socialdemokratiet ser med en vis sympati på det beslutningsforslag, som SF her har fremsat. Vi erkender behovet for en egentlig færgekonnessionslov for de indenlandske færgeruter, og jeg siger en egentlig færgekonnessionslov, fordi SFs forslag, som jo heller ikke er et lovforslag, mere bygger på tilladelse end på egentlig koncession. Vi erkender, at der er behov for noget sådant, men vi erkender også, at en sådan lovgivning hænger helt klart sammen med en afklaring af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark, og den må efter vores opfattelse løses i forbindelse med en endelig beslutning herom.

Der er også en række problemer, der skal afklares i forbindelse med en lov om koncession på indenlandske færgeruter; bl.a. skal vi have en afklaring af, om de bestående ruter automatisk skal have koncession. Der er også en række andre ting, som nødvendigvis må afklares, og som bedst afklares under et udvalgsarbejde.

Vi vil derfor under det videre udvalgsarbejde se specifikt på SFs beslutningsforslag og arbejde for en sådan afklaring.

Lizzie Lichtenberg (KF):

[Lizzie Lichtenberg]

SF fremsætter her et beslutningsforslag vedrørende fremsættelse af lovforslag om færgefart. Det konservative folkeparti finder ikke tiden inde til en sådan lov om færgefart, og vi vil derfor afvise dette beslutningsforslag. Vi føler ikke, der er behov for lovgivning som skitseret her. Ministeren forklarer netop, hvordan DSB er indrettet, og vi mener, at hvis dette beslutningsforslag skulle følges, ville det indebære, at man ville komme til at behandle offentlige og private forskelligt. Det ønsker vi ikke.

Man har jo siden slutningen af 1970'erne diskuteret samfærdslen til søs især, og det hænger jo sammen med, hvordan man får vort land, der er et ørige, til at hænge sammen. Men den stramme koncessionsmulighed og tilladelsesmulighed, som denne lov om færgefart skulle indebære, er vi ikke tilhængere af.

Samtidig vil den også stride mod det knæsatte system, vi har i vor danske skibsfart. Der må stadig væk være mulighed for at besejle danske have med danske skibe og anløbe danske havne, og derfor vil vi afvise dette beslutningsforslag, som også ville give blåt stempel til nogle ruter, vi ikke ønsker at opretholde.

Svend Heiselberg (V):

Det er venstres opfattelse, at der ingen grund er til at ændre ved det bestående system, hvorefter alle i teorien kan oprette en færgefart. Tværtimod er det en fordel, hvis der er konkurrence inden for dette felt. At DSB for skatteborgernes penge bygger to store færger til 900 mill. kr. til Århus-Kalundborg-ruten, er for os at se kun et dårligt argument. Jeg tror da også, der ville være mange private, som gerne ville have en koncession et eller andet sted, men kendsgerningerne er for dem, som det må være for de statslige selskaber, at de må kunne tåle konkurrence. Det giver den billigste pris og den største service, og det, som ministeren burde sætte sig som sin fornemste opgave at gennemføre på alle de områder, hvor der er muligheder for det, er at få skabt konkurrence.

Hahn (CD):

Dette forslag må man se forskelligt på, alt afhængigt af, hvilken kasket man bærer. Vi er tilhængere af det frie initiativ, af, at alle

må tilbyde sig på markedet, men det er lige så klart, at der skal en art koncession til, at man ikke blot kommer ind useriøst. Man må tilbyde sig og sige, hvad man har, at det ikke bare kommer som en døgnflue.

Det er lige så klart, at statsbanerne, når de har en rute, der er tabgivende, ikke kan få et privat firma ind og så tage den, som giver pengene. Så må statsbanerne, der besejler en rute, naturligvis have det hele.

Det er lige så klart, at hvis statsbanerne besejler Samsø, kan man ikke pludselig sige: det her giver jo underskud, nu må private komme ind.

De problemer, der melder sig ved dette forslag, kan vi i det store og hele afvise, men vi vil se på det i udvalget.

Dohrmann (FP):

Privatisering og fri konkurrence er, hvad vi har et fortvivlende behov for her i Danmark. SFs forslag går i 100 pct. modsat retning, og derfor kan vi under ingen omstændigheder støtte dette forslag.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg mener, at forslagsstillerne har ret i, at der kunne være fornuft i, at vi, som vi har det på en række andre områder, navnlig vedrørende trafik, har en styring, og jeg synes ærlig talt, at forslaget her lægger meget blidt op ved at opfordre regeringen til at komme med et lovudspil. Nu forstår jeg, at det ikke er regeringens ønske at gøre det, og jeg forstår også, at der ligger et forarbejde i ministeriet omkring emnet. Derfor synes jeg, at vi i udvalget kunne drage nytte af disse forarbejder, få noget at vide om, hvad der er af behov, fordele og ulemper ved at gå ind i forskellige former for styring. Spørgsmålet er, om man skal vælge koncessionsordningen eller man skal vælge en anden form for lovgrundlag for den sejlads, der skal være mellem landsdelene.

Jeg er meget forundret over at høre ordførere sige, at den frihed, der har været, altid skal være der. Vi ved jo udmærket, at hvis der pludselig oprettes en ny færgefart, kan det få afgørende betydning for serviceniveauet generelt og ikke givetvis til det bedre. Vi ved også, at det kan betyde, at det offentlige pludselig står med nogle anlægskrav i forbindelse med de havne, der anløbes i for-

[Bilgrav-Nielsen]

bindelse med en ny rute, det være sig til vejnet eller andet. Vi ved, der kan blive tale om miljøkrav f.eks. Derfor synes jeg, det var fornuftigt, om vi havde en lovgivning, der var så lidt indgribende som overhovedet muligt, men dog en lovgivning, der gør det muligt at samordne planlægningen, også af sejladsen. Jeg mener, det ville være en fordel, så vi ser positivt på dette forslag og vil gerne være med til at gennemdrøfte det i udvalget.

Steffensen (KrF):

Kristeligt folkeparti kan helt henholde sig til ministerens fyldige besvarelse vedrørende dette forslag, og derfor skal jeg ikke komme med yderligere kommentarer.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak for de positive udtalelser om beslutningsforslaget, og her tænker jeg især på hr. Bilgrav-Nielsen og hr. J. K. Hansen.

Når ministeren er inde på, at han har set et lovforslag, der ligner det, som er fremkommet her, er det da rigtigt. Jeg ved godt, at der i pressen for nogle år siden har været talt om, om man ikke burde komme med et lovforslag på dette område, men jeg synes også, at ministeren som ansvarlig for området burde være mere positiv over for forslaget.

Jeg ved ikke, om jeg ved mere om færger, end ministeren gør – det kunne da tænkes – men jeg er da vidende om, at man allerede er ved at lave en færgerute fra Kerteminde til Mullerup, som skal tage noget fra DSB selvfølgelig. Man var ved at lave noget i sommer med en katamaranrute fra Århus til Kalundborg, som kunne tage 350 passagerer hver gang, og som ville tage noget fra denne rute. Nu står vi med to store færger, som bliver bygget nede i Nakskov. Hvis der er nogen, der går hen og laver en katamaranrute eller en anden rute, vil jeg mene, at ministeren har et meget stort ansvar for, at man kan komme til at se det, som man ser andre steder, at der kommer nogle store færger ind, der ikke har nogen passagerer med. Hvad vil ministeren sige til det? Ministeren vil måske sige, at det er meget godt, det er jo privatiseringen om igen, og det er sådan set også det, det drejer sig om. På dette område er der for øjeblikket – det kan man se hver eneste dag i

aviserne – en masse, der er ude på at få nogle skattefordele ved det, man kalder leasing. Der er et overskud af færger, der er ret så mange, og det er ikke utænkeligt, at der er nogen, der kunne tænke sig at sejle f.eks. fra Kalundborg til Århus. Hvad ville der så blive at sejle med, når de store færger kom? Det var sådan noget, jeg havde troet at ministeren, selv om han vel går ind for privatisering, og hvad det nu hedder, trods alt ville være klar over.

Der er jo også det med de private færgederier, at hvis man tager f.eks. Mols-Linjen, så er ministeriet for offentlige arbejder ved at bruge en masse penge på noget, der hedder Kirkeåsvejen. Der er til samtlige private overfarter i dette land brugt et hav af millioner kroner til vejinvesteringer, som skatteborgerne har betalt, uden at der er nogen garanti for, at de fortsætter, og ifølge det beslutningsforslag får man netop at vide, om de fortsætter eller ej, og det er meget vigtigt.

Så kunne man komme i den situation – og det er noget af det, ministeren spørger om – at man måtte gå ind og støtte en privat færgeoverfart eller overtage den, men det er jeg ærlig talt ikke ret bange for. Man har set det med sådan noget som Juelsminde-Kalundborg-linjen, hvor staten ikke ville gå ind, men hvor amter og kommuner er gået ind, og det har betydet, at der i dag er en privat vognmand, der har overtaget den. Det viser, at ved at støtte en rute kommunalt, amtskommunalt eller statsligt kan man bevare nogle arbejdspladser, og det er sådan set også det, det drejer sig om.

Alt det med, at havene skal være frie, og hvad ved jeg, giver jeg ikke ret meget for, for det er de ikke i forvejen, men hvis det, man fra konservativt hold mener, er, at Panama-både med underbetalte folk, der ikke er i fagforening og sådan noget, skal have lov til at sejle på de danske indenrigsruter, ja, så må de konservative stå for det. Det er vi i hvert fald ikke med på.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg føler trang til til hr. Tommy Dinesen blot at sige – og jeg håber, han ikke er helt uenig med mig – at jeg føler mig faktisk som en rimeligt god beskytter af den kollektive trafik i offentlig regie, det synes jeg der har

[Ministeren for offentlige arbejder]

været ganske mange eksempler på. Jeg kender endda eksempler på, at jeg har beskyttet den mere end medlemmer af SF i råd, der havde afgørende indflydelse. Men derfra og så til yderligere at belægge rutemuligheder med koncessionspligt er der et stort stykke.

Jeg synes, det var en stærk udtalelse af hr. Tommy Dinesen, som kender meget til søfart, at sige, at han ikke giver noget for friheden på havene. Det er en meget flot erklæring. Det synes jeg nu nok vi skal prøve at holde lidt fast ved alligevel.

Og så er der ikke meget mening i at tale om alle de investeringer, der har været i vej- og havneanlæg, al den stund der ikke kan gives nogen garanti for, at en rute opretholdes. Det kan der jo heller ikke ved dette forslag. Her vil man diktere nogen en garanti seks måneder frem i tiden, og hr. Tommy Dinesen har ikke kommenteret min modsigelse på dette punkt, nemlig at det kan ingen forlange. Det kan ikke lovfæstes, at man skal tvinge nogle private erhvervsdrivende til at udføre noget, de ikke har penge til. De kan ikke engang få kredit til at gennemføre det, selv om de måske havde viljen til det, hvis de er i en given situation, og så kan man ikke forlange det i seks måneder. Der kan ikke gives nogen garanti for en fortsættelse i længere tid, og at bevare ruter for at bevare arbejdspladser kan vist ikke være rimeligt. Jeg tror nok, at der for trafiknettet – det er jeg enig i – skal være planlægning og ressourcestyring i nogen grad, meget gerne, men at vi skal opretholde ruter, som der ikke er basis for på markedet, for at opretholde arbejdspladser, må vist være en idé, som samfundsøkonomien ikke vil have spor godt af.

Lad mig så endelig sige, hvad jeg burde have sagt i første omgang, at det er nu ikke ret lang tid, man i givet fald, hvis jeg ville have sluttet den, havde tilmålt mine medarbejdere og mig selv. Jeg ved godt, at beslutningsforslaget er fremsat den 1. november, men man ville altså inden jul have et færdigt lovforslag på bordet. Det var ikke meget at give. Nu er det ikke en særlig vigtig bemærkning, eftersom jeg heller ikke har i sinde at gøre det inden jul 1984, men der skal ikke være tvivl om – dette være sagt på foranledning af hr. J. K. Hansens indledningsbemærkning – at jeg har forståelse for, at man gør sig sådanne tanker. Jeg mener bare, at jeg i min indledning viste, hvorfor det ikke

kan være aktuelt nødvendigt, for der vil ikke være noget behov for en sådan lovgivning så langt frem i tiden, som man overhovedet kan se, og så lader jeg helt de principielle argumenter ligge i denne sammenhæng.

Dohrmann (FP):

Jeg synes, jeg vil bekræfte det, ministeren lige har stået og sagt, at han sandelig gør meget for den kollektive trafik. Han gør faktisk så meget, at det til tider er meget svært at se forskel på ham og de ministre, der har siddet her som forgængere for den nuværende trafikminister.

Det var nu ikke derfor, jeg bad om ordet. Det var for at sige, at SF selvfølgelig kan have deres mening om, at alt skal være statsdrift og i offentlig regie, men jeg synes, hr. Tommy Dinesen faktisk skader sin egen sag ved at komme med nogle bemærkninger om leasing, om de store færger, der sejler rundt, uden at der er passagerer med, og om, hvor meget det betyder. Er hr. Tommy Dinesen ikke klar over, hvor meget det betyder for skibsværfterne, at vi overhovedet har noget, der hedder leasing? Nu tænker jeg selvfølgelig på de to færger, som det blev vedtaget at bygge her i folketinget for ikke så længe siden. Da gjorde SF jo meget ud af arbejdspladserne på værfterne. I dag kan jeg så forstå, at det er sømændene, man tænker på først og fremmest, og så blæser man de folk, der arbejder på værfterne, en lang march.

Måden, man løser alle de problemer på, er selvfølgelig, at man giver mulighed for, at der er helt fri konkurrence. Så bliver der et helt naturligt behov. Hvis man gør det, sparer man alle tilskud. Passagererne får lov til at betale, hvad det koster, og dermed er vi ude over alle de problemer, som bliver diskuteret her gang efter gang, hvor man giver tilskud til både det ene og det andet pjat, som der ikke er det mindste fornuftigt i. Men som sagt, hr. Tommy Dinesens bemærkning om leasing var i hvert fald malplaceret i denne forbindelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Skønt formanden for udvalget om offentlige arbejder, hr. Dohrmann, udmærket ved det, skal jeg atter en gang gøre ham opmærksom på, at jeg ikke fører *min* trafikpolitik,

[Ministeren for offentlige arbejder]

men regeringens, og den ligner i hvert fald ikke de flyvske tanker, som hr. Dohrmann her gjorde sig til talsmand for.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg må indrømme, at jeg synes heller ikke, trafikministeren er så god, som hr. Dohrmann gør ham til, men vi er jo forskellige her i folketinget.

Hr. Dohrmann roser leasing, og det har han da lov til, men vi er da selvfølgelig imod det. Det var ikke SF, der stemte for de to store færger, men i udvalget prøvede vi på sammen med de radikale og VS at se på, om det ikke var bedre med tre mindre færger, ikke bare for at skaffe arbejde til sømænd og den slags mennesker, men også fordi vi har en trafikdeling her i landet, som gør, at det er nogenlunde fornuftigt med bibeholdelse af de færger, der er. Det skal da heller ikke være skjult fra vores side, at hvis et af rederierne gik dårligere, ville vi en overgang da gerne have, at man gik ind og overtog det. Det er vores almindelige politik, og det kan forhåbentlig ikke komme bag på hr. Dohrmann. Sådan er det hos os i hvert fald.

Der er ikke nogen af ordførerne, der har sagt noget om amterne, men det ligger igen sådan, at det er forslagsstillernes synspunkt, at vi må have en bedre styring. Det sker jo i amterne nogle steder, at man opretter flere overfarter, og det er kun én af dem, man går hen og støtter. Det mener vi er helt forkert, og det var derfor, vi havde håbet, at ministeren ville være med til at styre dette noget bedre, men det vil han altså ikke.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Op-hold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 75:

Forslag til lov om statsanstalten for livsforsikring.

(Fremsat 17/11 83).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Svend Andersen (S):

Forslaget er, som det foreligger her, på en række punkter rimeligt og acceptabelt. Den modernisering af statsanstalten, som der lægges op til her, blev jo påbegyndt af den forrige regering, og der er da også en del af forslaget, som vi kan tilslutte os. Vi synes, det er rimeligt, at der sker disse ændringer i ledelsesformerne, hvorefter forsikringstagerne bliver repræsenteret i bestyrelsen. Man kunne stille det spørgsmål, hvordan udvælgelsen af forsikringstagerne kommer til at finde sted.

Vi kan også tilslutte os de ændringer, der sker med en årlig regnskabsaflæggelse og bonustilskrivning. Vi synes også, det er rimeligt, at der åbnes muligheder for, at statsanstalten hurtigere kan tilpasse sig de ændringer, der i øvrigt sker i samfundet.

Men der er jo også andre ting. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget og ikke mindst af regeringens åbningstale, at det, regeringen ville, var at gå væsentligt videre. Man ville lave en endelig privatisering af statsanstalten. Den skulle nedlægges, statens forpligtelser over for forsikringstagerne skulle ophæves, og man ville lave et gensidigt forsikringsselskab.

Da det er socialdemokratiets klare opfattelse, at vi skal bevare dette statslige forsikringsselskab, kan vi være tilfredse med, at regeringen har forladt tanken om at privatisere statsanstalten.

Det har jo vist sig, når det drejer sig om privatisering, at problemerne er mere komplicerede, end regeringen havde forestillet sig, da man i sin tid lancerede sin generelle privatiseringskampagne, og i dette tilfælde er det problem, der viser sig, at det bliver for dyrt for staten med tjenestemændenes krav om ventepenge, rådighedsløn og pension. Man kunne så spørge, om tanken om privatisering helt er forladt, eller om den stadig spøger hos regeringen – om det, man er ved at lave, blot er en overgang til den endelige