

[Ministeren for offentlige arbejder]

person bedre er i stand til at udøve skønnet end de valgte nære repræsentanter for borgerne. Det er kun småting og skønsmæssige sager, der er tale om, og det, at man bliver minister, giver ikke en større indsigt eller et bedre skøn til at afgøre den slags. Jeg er sikker på, at borgerne tværtimod vil føle sig særdeles velbetjent med de ændringer, der her er lagt op til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 19:

Forslag til folketingsbeslutning om færgefart.

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.
(Fremsat 16/10 84).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Som alle implicerede vil vide, er det tredje gang, vi inden for et par år behandler dette forslag. Den eneste nyhed i denne omgang er pkt. 5, men det kan vi ikke tage stilling til isoleret, da det, der står deri, kunne tilgodeses på anden måde eller er knyttet til, at der findes en lovgivning af denne art. Hvad dette angår, skal jeg henvise til, hvad jeg havde lejlighed til at sige både ved første og anden fremsættelse af dette forslag. Jeg mener ikke, der til dato er indtruffet noget, som ændrer de bemærkninger, jeg har gjort tidligere. Jeg er heller ikke i stand til, skal vi sige at hitte

på nye argumenter. Det er altså ikke af disrespekt for forslagsstillerne eller deres intentioner, når jeg må gøre mit svar her så kort, som tilfældet er, men jeg vil hverken spille hr. Tommy Dinesens eller folketingets tid i øvrigt med at gentage, hvad jeg tidligere har sagt. Men det kan være, at vi om et års tid har fået nye beslutninger her i folketinget, som til den tid eventuelt kunne gøre det relevant at se på en sådan sag igen. Personlig – og jeg kan sige det samme på regeringens vegne – har vi meget stor ulyst til at lave nye koncessionsordninger, nye begrænsninger, nye administrationer og nyt regereri. Det betyder ikke, at det én gang for alle er udelukket, at noget sådant kunne blive nødvendigt, men da ulysten er stor, er afvisningen i denne omgang altså den samme som de tidligere to gange.

Lerke (S):

Jeg bliver nok ikke så gode venner med ministeren denne gang, men det får så være.

Nu er det forslag efterhånden en gammel kending, og socialdemokratiet har ikke ændret holdning til det problem. Vi mener stadig, at det indgår i en helhed om afklaring af øst-vest-trafikken. Vi mener stadig, at der er behov for en færgekonceptionslov for de indenlandske farvande, og vi vil se meget positivt på forslaget under udvalgsarbejdet.

Ikast (KF):

Til gengæld vil jeg også sige, at det konservative folkeparti heller ikke har ændret mening, siden dette forslag var fremme sidst. Den frie færdsel på havet og i havnene skal fortsat eksistere.

Der er kommet et nyt punkt, pkt. 5, som ikke var med sidst. Heri refererer man til Vognmandsruten. Netop her har vi et typisk eksempel på, at denne rute, såfremt SFs forslag bliver gennemført, aldrig ville være kommet til at eksistere. Det føler jeg er et bevis for, at dette beslutningsforslag er forkert.

På den anden side vil jeg give forslagsstillerne ret i det, de skriver i bemærkningerne til forslaget om Vognmandsruten, om tilkørselsvejene, om en trafikpolitisk lovgivning i øvrigt, men det hører ikke hjemme i dette forum. Man skal ikke begrænse trafikken på havene for at »redde« vejene.

[Ikast]

Jeg vil sige med det samme, at vi går, som vi plejer, imod dette forslag, så der er intet nyt under solen.

Svend Heiselberg (V):

Et lignende beslutningsforslag har SF tidligere fremsat, og vi har også tidligere afvist det, og det vil vi gøre igen.

Men jeg tænker på, om DSB alligevel forsøger at få et monopol ind ad bagdøren. Det gør jeg bl.a., fordi man får meddelelser om, at DSB går ind med store rabatter i konkurrence eksempelvis med JKL, sådan at man på den måde kan få fjernet grundlaget for den private rute.

Jeg ved ikke, om de påstande, som kommer om, at man forsøger at fjerne grundlaget for den private rute ved, at DSB med statsmidler i ryggen kan udkonkurrere JKL-ruten, er rigtige. Det kunne ministeren måske bekræfte. I så fald ville jeg finde det meget uheldigt, hvis sådanne forhold eksisterer.

Vi skal fra venstres side afvise beslutningsforslaget.

Dagmar Mørk Jensen (RV):

Da det radikale venstres ordfører, hr. Bilgrav-Nielsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne også gentage vores standpunkt. Det radikale venstre er positivt stemt over for SFs forslag om en større offentlig styring med hensyn til færgefarten.

Kirsten Wind Rasmussen (CD):

Som det fremgår af bemærkningerne til beslutningsforslaget, er det tredje gang, det fremsættes. For ikke at skabe umiddelbar optimisme hos forslagsstillerne kan jeg allerede indledningsvis oplyse, at vi afviser beslutningsforslaget.

Med hensyn til det nye punkt 5 om den såkaldte Vognmandsrute, kan jeg oplyse, at det ikke giver CD nogen trafikpolitiske kuldegysninger, og de miljø- og færdselsmæssige problemer må utrolig let kunne løses ved lovgivning på de områder.

Det er nødvendigt med en langsigtet planlægning, også inden for DSB, og det er korrekt, at DSB skal sejle på alle tider af døgnet og dermed betjene de ruter og ture, som ikke er så givtige. Derfor fortjener DSB – ikke mindst med den nuværende trafikminister – at have gode arbejdsbetingelser, med andre

ord forhold, der kan gøre det muligt for DSB at planlægge.

Afslutningsvis vil jeg gerne fremhæve, at CD mener, at man med passende mellemrum bør se på loves aktualitet, men det betyder ikke, fordi en lovgivning er fra 1874, at den ikke er tilstrækkelig.

Jens Otto Madsen (VS):

VS er positive over for forslaget, som vi også var det ved de foregående fremsættelser. Det er lykkeligt, at der tegner sig et flertal for forslaget. I dag kan alle og enhver oprette en færgerute uden særlig tilladelse, hvis man ellers skulle få lyst til det. De selskaber, som skulle have lyst til det, vil typisk sejle på tidspunkter, hvor der er spidsbelastning, hvor der er masser af passagerer og køretøjer, og undgå at sejle på tidspunkter, hvor der er færre passagerer. Derfor vil man selvfølgelig kunne sejle billigere end den kollektive offentlige trafik og på den måde trække passagerer væk fra de offentlige ruter, og det skal skattedyderne i sidste instans selvfølgelig bøde for. Det kan en sparevillig og spareivrig selvfølgelig glæde sig over, men vi er selvfølgelig ikke indstillet på, at det er den udvikling, der skal fremmes.

Vi vil gerne præcisere, når tilladelsen til en færgefart gives af de ansvarlige myndigheder, at man kræver at se afgangplaner og besejlingstidspunkter, hvis der skal ske ændringer, at de offentlige myndigheder også godkender dem. Vi vil selvfølgelig lægge vægt på, at beslutningsforslag som dette styrker forbindelserne til de små øer i overensstemmelse med lokalbefolkningens ønsker.

Endelig synes vi, det er fint, at SFerne har fået det miljøpolitiske aspekt med ind i forslaget denne gang. Jeg kan tilsige SF, at vi vil se meget positivt på den videre behandling.

Inger Stilling Pedersen (KrF):

Man siger ofte alle gode gange tre. For kristeligt folkeparti er svaret atter et nej.

Dohrmann (FP):

Fri etableringsret, fri konkurrence og havens frihed er gode og sunde principper, som borgerne er allerbedst tjent med i stedet for begrænsninger. SFs forslag går i stik

[Dohrmann]

modsat retning, og derfor kan vi selvfølgelig ikke støtte det.

Tommy Dinesen (SF):

Det er sagt flere gange, at det er tredje gang, dette forslag fremsættes, men det er ikke noget, vi fremsætter for at drille folk, eller for at de, der er valgt til folketinget, skal få tiden til at gå. En gang blev det ikke færdigbehandlet. Det er en af grundene. Det har været færdigbehandlet én gang. Grunden til, at det kommer igen, skal jeg illustrere med et citat fra Vor Stand nr. 10, 1984, hvor hr. J. K. Hansen udtalte sig. Hr. J. K. Hansen blev spurgt, om ikke han mente, man burde gøre noget, således at Vognmandsruten ikke var kommet. Hr. J. K. Hansen svarede – jeg citerer:

»Trafikministeren har ingen mulighed for at forhindre de private færgeruter. Næringen er fri på havene. Det har i nogle år været overvejet, om vi skulle gennemføre en concessionslov på havene. Og sagen med Vognmandsruten viser, at behovet er til stede.«

Samtidig kommer hr. J. K. Hansen med nogle angreb på de to byer, fordi de ikke har sagt nej til, at Vognmandsruten er blevet oprettet. Det synes jeg er at gå for langt. Men jeg er positiv, det skal man jo være, siger statsministeren, og det siger de, der er i regering for øjeblikket, så jeg vil også gerne være positiv. Derfor opfatter jeg det således, at socialdemokratiet vil være med til at få en lov herom gennemført sammen med de radikale, VS og SF i en fart. Det er jo ikke for sjov, som jeg sagde, at man genfremsætter et beslutningsforslag, men det, der er sket siden sidst, er, at Vognmandsruten er gået i gang. Den kan måske tage for 100 mill. kr. fra DSBs kunder eller andre, og de penge kommer DSB til at mangle. Hvad sker der så? Forringet service hos DSB, eller at skatteborgerne skal til at betale noget mere.

Der har været tale om en rute mellem Kerteminde og Mullerup. Det er ikke blevet til noget. Der har været en katamaranrute mellem Århus og Kalundborg, som gik nedenunder og hjem. Hvad var dens grundlag for at eksistere? Det var 180.000 passagerer om året. Så kan alle og enhver regne ud, hvor de passagerer skulle tages fra. De skulle tages fra DSBs nye færge, der kommer på Århus-Kalundborg.

For en sådan lov ikke er blevet vedtaget, har man ikke nogen styring på området. Men det er bemærkelsesværdigt, at den samme minister har meget, meget travlt, hvis der er nogen, der siger nej eller ja til at oprette en busrute. Så kommer ministeren og siger, at vi må fyre dette persontrafikeråd. Der var især en SF'er, der ville være med eller ikke ville være med til noget, som så skulle fyres. Hvis det drejer sig om en busrute, skal man have en masse mennesker til at godkende den. Drejer det sig om havens frihed, som hr. Ikast og hr. Dohrmann nævnte, skal der ikke ske noget. Vil det sige – det vil jeg godt have svar på – at hvis en russisk containerfærge ville sejle mellem Korsør og Nyborg, får den så lov til det? Eller er det bare alle andre, det drejer sig om? Men det, der er ved at ske nu, er, at DSB, fordi den lov ikke er blevet lavet, nu går ind og bruger akkurat de samme metoder, som man gør mange andre steder, idet man har chartret en norsk containerfærge, der skal sejle mellem Århus og Kalundborg med en norsk besætning under norsk flag, og det betyder, at samtlige danske færger, også DSBs, Danske Statsbaners, i fremtiden får mulighed for at sejle under bekvemlighedsflag, Panamaflag, eller hvad ved jeg, og på Hong Kong-betingelser. Det er det, der lægges op til nu, og det synes jeg at de herrer og damer, der har været på talerstolen, burde have sat sig lidt ind i. Kald det bare frihed, det kan man godt gøre, men det koster et hav af danske arbejdspladser, og jeg kan garantere for, at Mols-Linien og de andre, der er etableret i dag, kigger på det, der sker nu med et norsk rederi, og som DSB får lov til at gå med i. De sætter da også deres færger under andre flag, og så er de danske arbejdspladser væk. At det netop er DSB, synes jeg er det værste. Folketinget har vedtaget nogle regler for, hvor mange mennesker der skal være om bord i et dansk skib, men det omgår DSB med den sag, vi har samråd om i morgen.

Det er ikke sikkert, ministeren vil svare på det nu, men det skal han nok få lov til at gøre senere.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg kan ikke i øjeblikket få øje på venstres ordfører, men skal ikke af den grund undla-

[Ministeren for offentlige arbejder]

de at svare, at DSB ikke lister noget monopol ind ad bagdøren. DSB har slet ikke noget monopol. Jeg ved godt, at DSB ofte omtales som en monopolvirksomhed, men DSB har ikke noget monopol. I alle de transporter, DSB foretager, er DSB ude i konkurrence, og derfor er det forkert at tale om at have statsmidler i ryggen. DSB har ikke andre midler, end dette folketings bevilger DSB; DSBs ledelse og undertegnede er forpligtede af disse budgetter, og hvad enten det er overskudsbudgetter eller underskudsbudgetter, er man dygtig, hvis man overholder sine budgetter. DSB kan ikke nogetsteds hente midler til at genere nogen, og det er for øvrigt heller ikke DSBs opgave. Med den megen kontrol og al den besparelse og begrænsning, der er nødvendig i samfundshusholdningen for tiden, er der ikke nogen statsmidler i ryggen, så selvfølgelig skal DSB, da DSB påføres konkurrence fra andre, tage konkurrencen op og ikke bare lægge sig hen og lade luften gå ud af ballonen.

DSB har overordnede vigtige samfundsopgaver at løse. Vi forlanger af vore ledere i etaten, at de driver DSB økonomisk, forretningsmæssigt og forstandigt, og det gør de; derfor skal de ikke kritiseres herfra af nogen ordfører for, at de konkurrerer, og jeg vil gerne sige tak til fru Kirsten Wind Rasmussen for de bemærkninger, hun gjorde om dette.

Hr. Jens Otto Madsen mente, jeg kunne konstatere et flertal, og hr. Tommy Dinesen var inde på noget lignende, da han sagde, at nu kunne de og de partier vedtage dette i en fart. Det kan være, det kun bliver i en overfart, og at færgerne ikke sejler så forfærdelig hurtigt.

Hr. Jens Otto Madsen nævnte selv under den forrige debat, at han nylig er ankommet, så han har måske ikke haft tid til at efterlæse, hvad der skete ved de to forrige behandlinger, for da kom nøjagtig de samme udtalelser, og de samme udtryk blev brugt, men det førte ikke til, at loven blev gennemført. Jeg hørte da også hr. Lerke sige, at det får så være, hvis vi ikke er så gode venner. Det får ikke være – vi skal være gode venner, og det er vi, og det sætter jeg meget pris på. Og det, som hr. Lerke sagde i dag, og som svarede til, hvad der tidligere er sagt fra socialdemokratiet, tyder ikke på, at hr. Jens Otto Mad-

sen og ordføreren for forslagsstillerne troede, at de kunne regne noget ud.

Det er en pibgal påstand, når hr. Tommy Dinesen siger, at jeg vil fyre nogle i persontrafikrådet, fordi de har taget denne eller hin stilling. At et medlem indvalgt på, skal vi sige SFs konto i sin tid i persontrafikrådet ved en lejlighed stemte på en måde, som vel først og fremmest ikke har passeret hr. Tommy Dinesen, har jeg aldrig bebrejdet ham. Jeg har for øvrigt ikke talt med den herre, jeg har ikke skrevet til ham, og jeg har ikke sendt ham indirekte budskaber.

Udskiftningen i persontrafikrådet, som nu er draget ind i debatten her, hvor den vel knap nok hører hjemme, har kun at gøre med, at nogle mennesker har siddet der så længe, at de dels har nået en vis alder, dels ikke har den kontakt med deres folketingsgrupper, som nok var forudsætningen for, at de i sin tid blev indvalgt. Det har intet at gøre med den stilling, de måtte have taget til enkeltssager i persontrafikrådet.

Så kom hr. Tommy Dinesen ind på det skib, som DSB midlertidigt indchartrer til Århus-Kalundborg-overfarten. Jeg vil nok sige, det er ret flot at omtale det norske flag som et bekvemmelighedsflag. Mangen en SF-ordfører, der stiller sig op ved anden lejlighed og aflægger ed på det nordiske samarbejde, vil nok sige, at den med, at det norske flag pludselig i søfartssprogets forstand skulle være blevet bekvemmelighedsflag, går nu'nte. Hr. Tommy Dinesen ved også, at der ikke er tale om norsk besætning, men om delvis norsk besætning, nemlig i forholdet 7 til 5. Han ved også, at sagen er genstand for et samråd, som finder sted i udvalget om offentlige arbejder i morgen, så jeg skal ikke belemre folketinget med at gøre dette indlæg længere; dette kan vi afklare i morgen og meget grundigere, end taletiden her tillader.

Tommy Dinesen (SF):

Hvis jeg har sagt, at det norske flag er bekvemmelighedsflag, vil jeg gerne sige undskyld, men det er der så mange andre der er, og norske skibe har i hvert fald betydelig mindre besætninger, end de danske har; derfor er det en meget varm kartoffel, DSB er røget ind i, og jeg vil næsten garantere for, at hvis den norske containerfærge kommer til

[Tommy Dinesen]

Kalundborg-Århus, kommer den ikke ud at sejle foreløbig.

I den forbindelse synes jeg, det er noget mærkeligt, at DSB går ind i den slags, når man har tre færger liggende uden besætning, uden at sejle, men det kommer vi tilbage til i morgen.

Med hensyn til udskiftningen i persontrafikrådet siger ministeren, at de mennesker, der sidder dér, er blevet ældre, og at de ikke har kontakt med deres folketingsgrupper. Jeg kan hertil sige, at ministeren ikke behøver at skifte SFs medlem ud, for vi har månedlig kontakt, ret så tæt endda.

Det, der var udgangspunktet, var, om der er et flertal, og det må jeg da gå ud fra at der er, når en forhenværende trafikminister udtaler her i sommer, at han mener, der skal gennemføres en lov, og hvad ved jeg. Det skal vi nok få undersøgt undervejs, også i udvalget. Men er der mulighed for det, vil vi da prøve at presse på for at få dette lovforslag igennem hurtigst muligt, inden det hele bliver ødelagt på grund af regeringens privatiseringsforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Fjerde næstformand (Ole Vig Jensen):

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 sidste sag på dagsordenen var:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 55:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsformidling og arbejdsløshedsforsikring m.v. (Deling af arbejdsdirektoratet m.v.).
(Fremsat 7/11 84).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Kaj Poulsen (S):

Det forslag, der her behandles, tager jo sit udgangspunkt i administrationsdepartementets redegørelse til arbejdsministeren af juli måned 1981, hvori man peger på skævheder i organisationen i arbejdsdirektoratet. På den baggrund søgte ministeren i foråret i år finansudvalget om oprettelse af en ny direktørstilling i arbejdsdirektoratet, og når vi ser på det lovforslag, som regeringen her har fremsat, må vi sige, at det er overordentlig skuffende, at ministeren ikke har holdt sig til den argumentation, som hun brugte i sit aktstykke nr. 219 til finansudvalget, som blev godkendt den 4. april.

Vi er enige i, at man bør styrke organisationen i arbejdsdirektoratet, men når man ser på det, ministeren her foreslår, så er der ingen tvivl om, at det roderi, som der er lagt op til her inden for direktoratet, vil betyde, at bureaukratiet vil blive uoverskueligt, først og fremmest for dem, der skal bruge systemet, og dernæst i AF-systemet, hvor enkeltpersoner kan få flere forskellige direktører at skulle henvende sig til på den ene og den anden måde.

Det ser ud, som om ministeren har trukket lod om, hvad der skulle det ene sted og det andet sted hen, under den ene eller den anden direktør, og det finder vi faktisk er overordentlig dårlig planlægning i betragtning af de problemer, der er i arbejdsdirektoratet, og som er overordentlig vel beskrevet i aktstykke nr. 219. Dér har ministeren ikke taget højde for det, som hun har foreslået i forslaget, og derfor må jeg skuffe ministeren ved at sige, at medmindre ministeren vil være med til i udvalget at kigge meget grundigt på, hvad det er, der skal til at foregå i direktoratet, og vi får de værste bureaukratiske ting ud af dette forslag, således at vi kan få et mere velfungerende arbejdsdirektorat ud af det, kan vi ikke gå ind for det. Man har på fornemmelsen, at det, der her er sket, måske er, at arbejdsdirektørens øjenfarve ikke passer til ministerens teint el.lign. Jeg kan ikke se, at der er nogen saglig begrundelse for at ændre arbejdsdirektoratet på den måde, som ministeren har foreslået.

Må jeg så sige med hensyn til ændringen af lovens § 79, stk. 2, hvormed ministeren søger at klargøre, at forskudsbetalingerne til A-kasserne skal kunne foretages også i frem-