

forkastedes, idet 38 (S) stemte for, 84 (KF, V, SF, CD, KRF, FP og VS) imod; 9 (RV) stemte hverken for eller imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 40 af Pelle Voigt (SF) (se foran)

forkastedes, idet 31 (SF, RV og VS) stemte for, 100 (S, KF, V, CD, KRF og FP) imod.

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 42 af Albrechtsen (VS) (se foran)

forkastedes, idet 22 (SF og VS) stemte for, 101 (S, KF, V, CD, KRF og FP) imod; 8 (RV) stemte hverken for eller imod.

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 213:

Forslag til lov om tillægsbevilling for finansåret 1986.

Af finansministeren (Palle Simonsen).
(Fremsat 11/3 87).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 106:

Forslag til folketingsbeslutning om offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer.

Af Tinning (VS) og Gade (SF) m.fl.
(Fremsat 29/1 87).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Finansministeren (Palle Simonsen):

Sigtet med beslutningsforslaget er at nedbringe forureningen fra bilernes udstødning. Regeringen er, som det også har været understreget flere gange tidligere, helt enig med forslagsstillerne i sigtet, og jeg kan i den forbindelse henvise til de bestræbelser, der udfoldes for at få de meget strenge amerikanske grænser for bilernes forurening indført i De Europæiske Fællesskaber.

Endvidere kan jeg henvise til, at regeringen har iværksat et tværministerielt arbejde til belysning af de problemer, som miljøspørgsmålet rejser, og med den opgave at komme med forslag til konkrete initiativer på området. Der vil snarest, kan jeg sige, tilgå miljø- og planlægningsudvalget en redegørelse herom.

Hvad angår det konkrete forslag, ønsker forslagsstillerne jo, at regeringen skal udforme administrative bestemmelser for kommunernes og visse selvejende institutioners indkøb af køretøjer. Det kan ikke lade sig gøre uden ny lovgivning, og regeringen er imod, at man skulle gennemføre en sådan lovgivning.

Hvad angår den statslige sektor, er vi som sagt enige i sigtet, men ikke i, hvilke midler der bør tages i anvendelse. Det er regeringens holdning, at man skal undgå administrativt u hensigtsmæssige og centralistiske omkostningskrævende løsninger, hvor de samme mål kan nås ad frivillighedens vej, f.eks. understøttet af en vejledning og etablering af statslige indkøbsaftaler. Dette er i øvrigt også det generelle princip i den samlede statslige indkøbspolitik.

Den statslige bilpark er kendetegnet ved, at der er meget store forskelle i dens sammensætning fra ministerområde til ministerområde og fra den ene myndighed til den anden. Flere myndigheder har et klart behov for specialkøretøjer, som skal kunne leve op til helt bestemte funktionskrav for at kunne klare de opgaver, som de er sat til at varetage. Forskelligheden i de enkelte myndigheds behov gør, at det vil være yderst problematisk at fravige princippet om decentral beslutningstagen og dispositionsret.

Et ubetinget krav om miljøvenlige køretøjer kan derfor ikke imødekommes fuldt ud, uden at andre væsentlige samfundshensyn

[Finansministeren]

tilsidesættes. Disse forbehold skyldes, at der endnu vil gå en vis tid, inden der findes et udbud af miljøvenlige køretøjer på flere af de områder, som det statslige skal varetage. Det gælder især inden for specialkøretøjer og store lastvogne.

Jeg skal bare til slut sige, at regeringen allerede har foranlediget, at der bliver etableret indkøbsaftaler på de områder, hvor der findes køretøjer, der opfylder de krav, som forslagsstillerne har foreslået. Ligeledes planlægges der en indkøbsvejledning til statslige myndigheder.

Jeg kan endelig give tilsagn om, at vi vil følge udviklingen, således at der løbende gives de statslige myndigheder incitament til i så stor udstrækning som muligt at indkøbe miljøvenlige køretøjer.

Camre (S):

Socialdemokratiet kan tilslutte sig forslaget om offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer. Vi synes, det er et overordentlig fornuftigt forslag, og jeg vil da gerne understrege, at jeg især finder det heldigt, at det ikke alene omfatter benzindrevne køretøjer, men også dieseldrevne køretøjer, der specielt for den tungere del af vognparkens vedkommende er det mest centrale.

Det, man fra forslagsstillerne side bringer i forslag, er altså, at der skal indkøbes køretøjer, der lever op til de seneste amerikanske krav. Jeg synes, det er centralt at understrege, at der altså ikke er tale om en eller anden fantasiforestilling om miljøvenlighed, men om at importere køretøjer af den standard, som verdens største billand i dag forlanger.

Så vil jeg godt sige til de bemærkninger, som finansministeren kom med, at jeg synes, at finansministeren sagde to ting, der var ret stærkt modsatrettede. Den første lød vældig venligt, den om, at regeringen havde fuld forståelse for målsætningen, regeringen syntes, det var en god idé, men af en hel masse andre grunde kunne det alligevel ikke lade sig gøre. Jeg forstod på finansministeren, at det især skyldtes, at der ikke var noget udbud af køretøjer.

Det må da vist være en misforståelse, medmindre en hel masse relevante motorkøretøjsfabrikanter har opgivet at sælge biler i USA. Det er den snak, vi hører den ene gang efter den anden: det kan ikke lade sig

gøre i Danmark, vi har sådan en speciel trafik, og den vognpark, vi har, kan ikke køre, osv. Jeg vil minde om, at vi i Folketingets miljøudvalg har fået dokumentation for, at man på Teknologisk Institut i over et år har kørt med en Opel i den størrelse, som de fleste biler her i landet har. Den har efter at have kørt et år en forurening, der er så lille, at den ikke kan måles på de eksisterende måleinstrumenter, og den har kørt fuldstændig upåklageligt og uden beviselige ekstrakomkostninger, bortset fra at sådanne køretøjer er lidt dyrere.

Det siger sig selv, at det er dyrere at købe et køretøj med katalysatorisk efterbrænder end uden. Men når man siger dyrere i den sammenhæng, er det jo sandelig, fordi man glemmer, at der er alvorlige, på længere sigt uoverkommelige omkostninger for vores samfund – man kunne sige for menneskeheden – ved ikke at gøre noget ved forureningen fra motorkøretøjerne.

Det er helt urimeligt, at dette skal vente endnu længere. Her er vi ikke bundet af noget EF-direktiv. Finansministeren sagde, at man i EF kæmpede for at få strengere krav. Finansministeren kunne godt have været lidt mere præcis og sagt, at Danmark i EF kæmper for at få strengere krav, for vi er næsten ene om det imod en meget stærk reaktion, bakket op af en forældet europæisk bilindustri, som er bange for konkurrencen fra ikke-europæiske bilfabrikanter, og som søger at gennemføre EF-normer, der ikke er noget som helst værd.

Men de binder os ikke, når det gælder offentlige indkøb. Jeg håber, at vi kan arbejde videre med de tanker, der ligger i forslaget her, således at vi kan få skabt et flertal.

Jeg ved godt, at det ikke løser hele forureningssituationen for så vidt angår motorkøretøjerne, at stat, kommune og koncessionerede selskaber m.v. køber disse køretøjer. Men det ville være en særdeles værdifuld ting at gennemføre af den simple grund, at så kan alle de mennesker, der tror, at det ikke kan lade sig gøre, eller at det er noget, som ikke passer for den danske vognpark eller sådan noget, blive overbevist. Det er udmærket, at staten, kommunerne, offentlige foretagender af forskellig art, er foregangsmænd, og det vil vi arbejde for et flertal for i Folketingets miljøudvalg.

Lis Aaltonen (KF):

Jeg vil indledningsvis sige finansministeren tak for indlægget og gentage, hvad vi fra konservativ side har udtrykt et utal af gange. Vi er helt enige med forslagsstillerne i sigtet med forslaget, men absolut ikke om midlerne. Vi undrer os enormt over, at forslagsstillerne ønsker at pålægge regeringen at udforme administrative bestemmelser for kommuners og visse selvejende institutioners indkøb af køretøjer.

Finansministeren har redegjort for de initiativer, der er igangsat inden for diverse ministerier, hvilket vi er tilfredse med. Vi afventer de bebudede redegørelser.

Maisted (V):

Jeg skal også henholde mig til finansministerens tale, som klart understregede, at det var en glimrende idé, at man begyndte i den offentlige sektor. Men han nævnte også de begrundelser, der gør, at det er svært at gennemføre uden for statens område.

Jeg er næsten rørt til tårer, når jeg hører disse venstrefløjspartier, der gerne vil have det gennemført inden for den offentlige sektor og så glemmer den private sektor. Enhver ved, at de har været med til at opbygge et skattetryk på det område, så vi for øjeblikket betaler en pris, der er tre gange højere for at erhverve en bil end andre steder. Hvis vi virkelig skulle gennemføre alle disse fornuftige forslag, som man fra venstrefløjs side kommer med, ville det betyde med det afgiftstryk, der er, at vi kommer til at betale noget i retning af fire gange, hvad en bil ellers koster.

Det ville være vidunderligt, hvis man kom med nogle fornuftige økonomiske forslag, så man kunne lette afgiftstrykket på disse biler, sådan at man også i den private sektor, som vitterlig betyder betydelig mere end den offentlige sektor, var i stand til at løse problemerne, som man så gerne vil i den offentlige sektor.

Anne Grete Holmsgård (SF):

Jeg kunne forstå på finansministeren, at han gerne ville undgå – og jeg prøver at citere frit fra fantasien – »stærkt centraliserede, svært administrerbare tiltag«. Det kan nok gå til hjertet hos en hvilken som helst venstreorienteret umiddelbart.

Så er det bare, at det undrer mig ganske utrolig meget, at den samme finansminister og alle hans partifæller har været med til at beslutte, at dette faktisk skal gennemføres.

I 1984 sad de sammen med os andre og vedtog helt uproblematisk en betænkning i miljøudvalget, hvor det skulle gælde ikke bare for ministrenes biler, som altså er en meget, meget svær kategori, kan jeg forstå, men for alle biler i det ganske land. Jeg har endog ladet mig fortælle, at finansministerens kollega miljøministeren har siddet ved, jeg erindrer ikke, om det er 7 eller 8 møder i EF gennem de seneste par år, og forfægtet dette synspunkt som et meget væsentligt synspunkt, ikke bare for den væmmelige opposition, men for den danske regering. Ja, man er endog gået så langt – det er sjældent, det sker i EF – at man har stået helt alene og med oprejst pande kæmpet mod de andre grisebasser rundt om i EF.

Så kan jeg simpelt hen ikke få tingene til at hænge sammen. Jeg fatter ganske enkelt ikke, at ministeren vil sætte Danmarks troværdighed så meget på spil, når man slås for denne sag offentligt hvert halve år, og når man oven i købet lader alle sine fuldstændig uvidende medlemmer – det må det jo være – vedtage det i miljøudvalget for tre år efter at konkludere, at en sådan lov vil være stærkt centralistisk og aldeles uadministrerbar. Det vil jeg da gerne have en kommentar fra finansministeren om, hvordan det hænger sammen.

Nu kunne jeg også forstå, at det måske ikke var så uadministrerbart, medmindre det handlede om de store lastvogne. Nu ved jeg ikke præcis, hvad det er for nogle store lastvogne, ministeren tænker på, om det er renovationsbilerne el. lign. Jeg vil dog godt gøre opmærksom på, at det handler om de nye biler, man indkøber, og det kan først være pr. 1. april 1988, så der er dog immervæk et års tid til at få de sidste ting på plads. Nu har vi så endnu en gang fået et herligt løfte om, at den rapport, der skal vise, hvordan dette teknisk kan lade sig gøre, kommer omkring den 10. april i år. Det er kun den fjerde udsættelse. Men sådan set er vi af den opfattelse, at det kun kan gøre værket mere grundigt og endnu lettere at administrere ordningen, når den endelig bliver gennemført.

[Anne Grete Holmsgård]

Jeg synes godt, ministeren kunne starte med de mindre biler, de lette biler. Det er først pr. 1. oktober, og så er der også et halvt år til at få det til at køre.

Ministeren sagde, at han hellere ville det ad frivillighedens vej. Jamen herligt, pragtfuldt! Det kan vel ikke være noget problem for ministeren sammen med ministerkollegerne – jeg læser i avisen, at de mødes jævnlig, ganske ofte endda – simpelt hen at aftale: nu tager vi fusen på de dér bavianer, og nu gennemfører vi det bare frivilligt. Det ville dog være herligt.

Jeg kom i et eller andet fornøjet øjeblik, sidste gang vi havde debat om denne sag, for den er jo ikke helt ny, til at love finansministeren, at jeg ville tænke over et badge, som han kunne markedsføre dette med, hvad enten det så bliver ad den væmmelige tvungne vej eller ad frivillighedens vej.

Nu er jeg godt nok ikke i reklamebranchen, men jeg vil dog stikke et par forslag ud, og så kan finansministeren lade sin ministersekretær arbejde videre med dem: Rent for alle, kør som Palle, f.eks. – eller: Ren luft, Palles duft, eller: Et rent smil fra Palles bil, eller: Stands møgen, rens røgen.

Det var bare et par stykker, og hvis ministeren ellers vil gå ind på det, kan vi sikkert finde på nogle, der er endnu bedre. Jeg synes, ministeren skulle bruge det som en mulighed for også i praksis at føre regeringen lidt offensivt frem på miljø sagen.

Dagmar Mørk Jensen (RV):

Det Radikale Venstre er enig med forslagsstillerne om det vigtige i at få forureningen fra bilerne nedbragt mest muligt. Det fremgår også af, at vi fastholder kravet om EF-direktiver efter amerikanske normer uanset den modstand, vi møder rundt omkring.

Men siden sidste behandling af det tilsvarende forslag er vi altså ikke blevet overbevist om, at forslagsstillerne har fundet den rigtige fremgangsmåde. Specielt er vi ikke begejstrede for at detailstyre kommunernes indkøbspolitik.

Derimod vil vi da meget gerne være med til så kraftigt, som det er muligt, at hæn stille til alle indkøbsmyndigheder, at de køber miljøvenlige biler, hvor det er praktisk muligt. Vi skal således absolut ikke sætte os

imod det, hvis staten finder ud af at gå foran.

Addi Andersen (CD):

Dette lovforslag fra VS og SF om offentlige indkøb af miljøvenlige køretøjer er efter min mening fuldstændig overflødig som så mange andre lovforslag, vi behandler herinde.

For det første vil det være rigeligt med en opfordring til kommunerne og andre om at købe miljøvenligt ind. For det andet har jeg tillid til, at man er så fornuftig ude omkring i landet, at gennemførelsen af en sådan lov er spild af tid. Selv de mest tungnemme må det vel efterhånden være gået op for, at det gælder om at være miljøvenlige, hvorfor Centrum-Demokraterne finder det unødvendigt at støtte forslaget.

Steffensen (KRF):

Også Kristeligt Folkeparti kan være helt enig i forslagets intention, og vi har behandlet tilsvarende forslag nogle gange. Selv om det måske er således, at forslagsstillerne føler, at det går for langsomt, sker der dog immer væk fremskridt, og nu har vi dog lige om hjørnet, nemlig den 10. april, rapporten. Det må da være rimeligt, at vi har disse ting med ind i vurderingen af, hvordan vi skal gennemføre det.

Jeg er heller ikke overbevist om, at den form, der er foreslået her, er absolut den rigtige, men intentionen i forslaget er der ingen tvivl om.

Damgaard Nielsen (FP):

Det lyder så godt, at man næsten kunne få lyst til at støtte dette lovforslag, men i stedet for miljøvenlige køretøjer synes jeg nok vi kunne begynde med miljøvenlige chauffører; det ville i hvert fald i første omgang være den billigste løsning. Desuden synes jeg, at fru Anne Grete Holmsgårds ideer til slogans ville være ganske udmærkede at hænge på sin egen bil.

Men det er klart, at den bestående vognpark kan ændres en hel del til gavn for miljøet; jeg tænker her på de mange busser, som endnu ikke har fået udstødningsrøret vendt opad, og på eftersyn af luftfiltre osv., men det ville være skønt, om de miljøvenlige ting, man kan få til sin bil, blev fritaget for

[Damgaard Nielsen]

afgifter, så også de private køretøjer kunne blive miljøvenlige.

Desværre kan vi ikke give Fremskridtspartiets støtte til forslaget.

Tinning (VS):

Dette forslag går ud på at opfordre regeringen til at lave nogle såkaldte administrative bestemmelser, som betyder, at det offentlige indkøber miljøvenlige køretøjer, og for de små køretøjers vedkommende – det er dem under 3 t – går grænsen ved levering efter 1. oktober i år, og for de tungere – det er dem over 3 t – går grænsen ved levering 1. april 1988, så det er uhyre enkelt. Forslaget går altså ud på, at offentlige institutioner, når de køber en ny bil, sørger for at købe en miljøvenlig bil.

På den baggrund takker jeg for de tilkendegivelser, der kom fra ordføreren for Socialistisk Folkeparti og ordføreren for Socialdemokratiet. Begge ordførere gav fuld tilslutning til forslaget, og det synes jeg er forståeligt, for det er så uhyre enkelt, og det er noget, som det faktisk er meget vanskeligt at gå imod.

Af samme grund vil jeg gerne complimentere finansministeren, for jeg synes virkelig, han lagde lidt energi i at finde på nogle argumenter, som skulle kunne overbevise om, at dette her ikke er så smart. Jeg kunne forstå, at ministeren selvfølgelig synes, at miljøvenlige køretøjer er en god idé – hvem synes ikke det? – men så siger ministeren: der er dog nogle bestemte køretøjer og nogle bestemte opgaver, hvor det ikke er en god idé.

Imidlertid undlod ministeren omhyggeligt at nævne ét eneste konkret eksempel på et bestemt køretøj eller ét eneste konkret eksempel på en bestemt opgave, og det gør det svært for os at diskutere sagen.

Der er altså et eller andet sted nogle køretøjer eller opgaver, dette her ikke passer til, men vi må ikke få at vide, hvad det er for nogle køretøjer eller opgaver. Ministeren nævnede store lastvogne, og det var tilpas upræcist, for det er ikke sådan, at man ikke kan få store lastvogne, som lever op til de miljøkrav, vi har skitseret i forslaget; det kan man sagtens. Jeg ved ikke, om det er skraldevogne, eller hvad det er, man ikke kan få, og derfor synes jeg, ministeren skulle fortælle os, hvad er det for nogle køretøjer eller op-

gaver, han tænker på. Hvis ministeren ikke gør det, må vi selvfølgelig spørge om det i udvalget.

Hr. Maisted kom i et svagt øjeblik til at tale om de mange fornuftige forslag fra venstrefløjen. Jeg går ud fra, det var en fejl, men hvis det ikke var det, vil jeg gerne takke for bemærkningen.

Fru Dagmar Mørk Jensen var ikke meget for at detailstyre kommunernes indkøbspolitik. Nej, det er vi heller ikke; hvorfor bruge Folketinget, statsmagten eller regeringen til at checke, om de nu køber Parker eller BIC kuglepenne, A5- eller A4-blokke og kuverter, der kan lukke selv, eller kuverter, der skal slikkes på? Det må de selv finde ud af, og det går jo også udmærket med det.

Det, vi siger her, er, at vi i forurenings-spørgsmål vil sikre, at man gør, hvad man kan, og det gælder ikke kun, når vi taler om køretøjer: i alle mulige miljøspørgsmål forsøger vi herindefra at lægge nogle rammer, som kommunerne kan udfolde sig inden for. Det er det, der er meningen, og det samme gælder i øvrigt amterne og staten selv. Det er jo ikke sådan, at vi f.eks. siger, der skal være en fordeling mellem Ford, Fiat og Volvo i de små kommuner i forholdet 30:30:20, og så må de selv bestemme over de sidste tyve. Det ville være en u hensigtsmæssig detailstyring af kommunernes indkøbspolitik på dette område. Vi siger faktisk ikke andet, end at de skal købe nogle biler, som er miljøvenlige.

Efter fru Addi Andersens brutale afvisning, som man egentlig bare må notere sig, åbnede hr. Steffensen vel trods alt en dør lidt på klem, idet han sagde, at vi venter på redegørelsen. Det er nemlig sådan, at der i øjeblikket foregår et tværministerielt udredningsarbejde, som det hedder, i dette spørgsmål, hvor man undersøger mulighederne for at fremme anskaffelsen af miljøvenlige biler, og resultatet heraf kommer i begyndelsen af april måned. Jeg er enig med hr. Steffensen i, at det ville være dumt at vedtage dette forslag i dag, for det kan være, det kan gøres endnu bedre. Derfor skal vi selvfølgelig afvente den omtalte rapport.

Jeg synes også, vi ved den lejlighed skal diskutere, om vi er gået for vidt i detailstyringen af kommunerne, hvad jeg dog ikke umiddelbart mener vi er. Men det skal ikke forhindre os i at overveje, om vi kunne gøre

[Tinning]

noget bare for staten, for det ville være synd, hvis der slet ikke blev gjort noget.

I øvrigt talte Fremskridtspartiets ordfører om miljøvenlige chauffører. Jeg ved ikke helt, hvad det er for noget, men det er i hvert fald næppe nogle, vi har noget imod.

Konklusionen synes jeg må være, at vi nærmer os noget, der ligner et bredt flertal, for alle er enige i hensigten. Fru Dagmar Mørk Jensen synes, det kan blive lidt uhenigtsmæssigt over for kommunerne, finansministeren vil ikke afvise, at man kan finde en opgave eller en bil, hvor man ikke kan bruge den her foreslåede model, men disse hindringer skulle det være muligt at overvinde i begyndelsen af april, så jeg tror egentlig, vi kan se fremtiden i møde med fortrøstning også på dette område og regne med, vi finder ud af et eller andet, der kommer til at fungere, og det er jeg selvfølgelig glad for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

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

Formanden:

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til miljø- og planlægningsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 129:

Forslag til folketingsbeslutning om regulering af de sociale pensioner.

Af Tinning (VS) m.fl.

(Fremsat 30/1 87).

Forslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Socialministeren (Mimi Stilling Jakobsen):

Forslagsstillerne fra Venstresocialisterne ønsker fremsat et lovforslag, hvorefter de sociale pensioner skal reguleres på en sådan

måde, at den reale forbrugsmulighed ud over inflationen vokser med mindst 3,5 pct. om året. Reguleringen skal i givet fald ske på baggrund af pris- og lønudviklingen samt depotrenten for pensionskasser, kapitalpensionsordninger m.v.

Jeg synes nok, det indledningsvis er værd at bemærke, at det forslag, VS har fremsat, er et reguleringsforslag, og forslagsstillerne ved naturligvis, at pensionsområdet er et af de få områder, hvor den automatiske dyrtidsregulering faktisk er bevaret. Denne reguleringsmetode har i denne regerings levetid som bekendt medført, at de sociale pensioner er steget mere end priser og lønninger. Dette gælder vel at mærke, uanset om man ser på bruttoindkomst eller den disponible indkomst efter skat.

Som jeg nævnte i sidste uge under behandlingen af henholdsvis Socialdemokratiets og SFs beslutningsforslag om bl.a. regulering af pensionerne, er regeringen imidlertid indstillet på, at pensionerne skal forhøjes som følge af overenskomstfornyelserne på arbejdsmarkedet. Regeringen fremsætter derfor nu sit forslag herom.

Som det fremgår af dette forslag, skal reguleringen ske på baggrund af den forventede lønudvikling på arbejdsmarkedet og den tilsvarende udvikling i pensionerne. Pensionerne er ikke sakket agterud i forhold til lønningerne, tværtimod, og det er regeringens klare opfattelse, at de heller ikke skal det; regeringens forslag vil yderligere give sikkerhed herfor.

Jeg skal endnu en gang fremhæve, at det, vi skal tage stilling til, er et forslag om regulering. De gældende reguleringsregler sammenholdt med regeringens forslag om velstandsregulering er imidlertid fuldt tilstrækkelige til, at pensionerne kan følge med pris- og lønudviklingen. At VS herudover – for det er vel realiteten i forslaget – ønsker pensionerne forhøjet, er en anden snak. Et sådant ønske tror jeg vi er mange der har, men desværre må man vel nok sige, at der endnu ikke er det økonomiske grundlag til stede for et sådant forslag, hvis de økonomiske poster skal hænge sammen.

På denne baggrund finder jeg ikke, der er noget grundlag for at følge det foreliggende beslutningsforslag, og jeg skal derfor på regeringens vegne foreslå det forkastet.