

[Statsministeren]

Lovforslaget er en fortsættelse af det arbejde med at fremme ligestillingen mellem mænd og kvinder, som er påbegyndt med gennemførelsen af lov nr. 157 af 24. april 1985 om ligestilling mellem mænd og kvinder ved udpegning af medlemmer til offentlige udvalg, kommissioner og lignende. Denne lov har resulteret i, at procenten af kvinders andel af medlemmer af de udvalg, som er omfattet af loven, er vokset fra 12,7 pct. før lovens ikrafttræden den 1. juli 1985 til 32-39 pct. i de følgende fire år. Udvalgsloven regulerer sammensætningen af udvalg, kommissioner og lignende nedsat af en minister, og nærværende lovforslag har til formål på tilsvarende vis at fremskynde udviklingen mod en mere afbalanceret sammensætning af bestyrelser, repræsentantskaber og tilsvarende kollektive ledelser for statslige myndigheder og selvejende institutioner, hvis virksomhed overvejende dækkes af statstilskud, samt for selskaber, der overvejende er statsejede eller udøver virksomhed i henhold til koncession eller lignende offentlig godkendelse.

Regeringens beslutning om at fremsætte lovforslaget har bl.a. baggrund i et udvalgsarbejde, der blev iværksat efter vedtagelsen den 21. maj 1987 af et forslag til folketingsbeslutning fremsat af Det Radikale Venstre, der ønskede udarbejdet retningslinier for sammensætningen af bestyrelser og lignende for aktieselskaber m.v., hvor det offentlige har indstillings- eller godkendelsesret ved bestyrelsernes sammensætning. De af udvalget udarbejdede udkast til retningslinier ville imidlertid bl.a. indebære etablering af et stort bureaukrati, og regeringen har derfor fundet det hensigtsmæssigt først at lægge vægt på at fremme ligestillingen i rent statsligt regi. Når der er indvundet erfaringer med dette lovforslag, vil det eventuelt blive overvejet, hvorledes det næste skridt i indstillingen mod ligestilling kan tages.

Lovforslaget omhandler således statslige forvaltningsmyndigheder, der ledes af en bestyrelse og lignende, og der åbnes mulighed for inddragelse under lovens regler af bestyrelser for visse selvejende institutioner og visse statsejede selskaber.

Proceduren for udpegning af medlemmer til bestyrelserne er fastlagt efter principperne i udvalgsloven, det vil sige, at myndigheden og organisationen, der skal stille forslag om et medlem, skal foreslå både en mand og en kvinde, og

såfremt der skal stilles forslag om flere medlemmer, skal der foreslås lige mange mænd og kvinder, i tilfælde af ulige antal én mere af det ene køn end af det andet. Tilsvarende gælder, hvor der efter lovgivningen skal udpeges bestyrelsesmedlemmer.

Som i udvalgsloven vil det være muligt at fravige lovens bestemmelser i tilfælde, hvor en særlig sagkundskab efter konkret vurdering udelukker ligestilling, samt i tilfælde, hvor organisationen eller myndigheden ikke har mulighed for at lade sig repræsentere ved både mænd og kvinder.

Som led i de igangværende afbureaukratiseringsbestrebelse har regeringen valgt ikke at etablere en indberetningspligt til Statsministeriet i de enkelte tilfælde som foreskrevet i udvalgsloven, men derimod lagt ansvaret for lovens administration ud til den enkelte minister, der hvert 3. år skal indberette til Statsministeriet om udviklingen på området.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Kulturministeren (Ole Vig Jensen):

Jeg skal hermed tillade mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om biblioteksafgift.

(Lovforslag nr. L 157).

I henhold til biblioteksafgiftslovens § 9 skal forslag til revision af loven fremsættes for Folketinget i folketingsåret 1989-90. Lovforslaget indebærer, at revisionsfristen ophæves.

Som bekendt afleverede Biblioteksafgiftsudvalget i december 1988 betænkning nr. 1148/1988: Biblioteksafgiften. Hovedpunkterne i betænkningens forslag er følgende:

- Alle danske skabende og udøvende kunstnere, som er beskyttede i henhold til ophavsretslovgivningen, skal være berettigede til afgift, dog ikke for værker i aviser og tidsskrifter eller for værker, der ikke må udlånes uden rettighedshaverens samtykke. Kredsen af berettigede skal således udvides betydeligt i forhold til den gældende ordning, hvor blandt andet bøger med mere end én forfatter, oversættelser, musikværker, billedkunst og fotografier ikke giver ret til den almindelige biblioteksafgift.
- De berettigede ophavsmænd skal selv stå for administrationen af afgiften, herunder udfærdige en fordelingsnøgle.

[Kulturministeren]

– Den nye ordning skal kun gælde for de værker, der anskaffes efter ordningens ikrafttræden. Den gældende lovs regler skal således fortsat være gældende for de værker, der allerede er anskaffet på dette tidspunkt.

Biblioteksafgiftsbetænkningens forslag er på mange punkter interessante, og jeg er enig i, at den nuværende afgiftsordning ikke er den optimale løsning i alle henseender. Jeg ser derfor med stor velvilje på en ændring af de gældende regler, også i lyset af, at biblioteksafgiften jo er en af de vigtigste kulturstøtteordninger, vi har.

Efter at betænkningen har været behandlet i ministeriet, er jeg imidlertid nået til det resultat, at der ikke foreligger fornødent grundlag for at gennemføre en omfattende revision af biblioteksafgiftsloven på basis af de i betænkningen stillede forslag. Dette skal jeg være den første til at beklage, men baggrunden for det er dels de meget betydelige merudgifter til optælling og administration, forslagene vil medføre, dels de i en række tilfælde kritiske høringssvar, Kulturministeriet har modtaget fra en række organisationer m.v.

Når dette er sagt, skal jeg samtidig give tilsagn om, at der i ministeriet vil blive foretaget en undersøgelse af betænkningens forslag med sigte på senere at gennemføre nogle ændringer i den gældende afgiftsordning inden for de økonomiske muligheder, som måtte kunne tilvejebringes. Det er herefter mit håb, at vi med sådanne ændringer kan nå frem til en mere rimelig og fornuftig ordning i forhold til de grupper af ophavsmænd, hvor ordningen i dag er mindre tilfredsstillende.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til Folketingets velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

1) *Spørgsmål til ministre:*

Spm. nr. S 363

1) Til *miljøministeren* af:

Dorte Bennedsen (S):

»Hvilke holdninger og krav agter ministeren at fremføre, når hun under Nordisk Råds session rejser sagen om lukning af Barsebäck?«

Skriftlig begrundelse

Efter den sidste regeringsomdannelse i Sverige er der opstået tvivl om den svenske regerings holdning til lukning af Barsebäck. Det er derfor positivt, at miljøministeren har bebudet, at hun vil rejse sagen under Nordisk Råds session i slutningen af februar.

I foråret 1986 vedtog Folketinget et beslutningsforslag om lukning af Barsebäck. Under 1. behandling sagde den radikale ordfører (Lone Dybkjær) bl.a.:

»Barsebäck skal lukkes!« og »Vi vil meget stærkt opfordre ministeren til at rette henvendelse til den svenske regering og lægge så stort et pres på den svenske regering som overhovedet muligt, for at Barsebäck bliver lukket.«

Spørgeren finder det væsentligt at få oplyst, om ministeren i drøftelserne i Nordisk Råd agter at fastholde beslutningsforslagets krav om lukning af begge reaktorer hurtigst muligt.

Dorte Bennedsen (S):

Efter den sidste regeringsomdannelse i Sverige er der skabt en vis usikkerhed om den svenske regerings holdning til lukning af Barsebäckværket, og i den anledning har ministeren tilkendegivet, at hun vil rejse sagen under Nordisk Råd. Det kan for så vidt undre, at ministeren vil lade gå 1½ måned, så meget mere som det jo knap nok er en Nordisk Råd-sag, men jeg vil dog trods alt glæde mig over, at ministeren har tilkendegivet, at hun vil agere i sagen.

Men da den som sagt ikke er på dagsordenen i Nordisk Råd under dets møder, er det vigtigt at få oplyst, under hvilken form ministeren vil tage sagen op, og frem for alt, hvilke holdninger og krav hun vil fremføre under den.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg vil gerne takke for spørgsmålet, som på baggrund af den seneste tids presseomtale giver mig lejlighed til at præcisere mine bemærkninger om Barsebäckspørgsmålet og også regeringens holdning. Jeg skal også gå tilbage til det, der står i spørgerens skriftlige begrundelse, nemlig at jeg tidligere har udtalt som anført af spørgeren under behandlingen af forslaget til folketingsbeslutning om Barsebäck i 1986, at dette atomkraftværk burde lukkes. Det er fortsat den danske regerings holdning.

[Miljøministeren]

Spørgsmålet dukkede jo op, sådan som spørgeren også har været inde på, på grund af den svenske regeringsomdannelse. Denne medførte, at min kollega Birgitta Dahl ikke længere har ansvaret for energiområdet og dermed heller ikke for spørgsmålet om atomkraftværker, herunder spørgsmålet om lukning af Barsebäck.

I en anden anledning havde jeg en telefonisk samtale med Birgitta Dahl, hvor jeg spurgte hende, om det nu betød ændringer i den svenske energipolitik, og det forsikrede hun mig om at det ikke gjorde, altså at den svenske holdning var uændret.

Endvidere har jeg drøftet sagen med indenrigsministeren, fordi det er sådan, at det er indenrigsministeren, der siden 1988 har ansvaret for atomspørgsmål her i landet, og indenrigsministeren og jeg er enige om, at Nordisk Råd næppe er det rigtige forum at tage sagen op i. Som fru Dorte Bennedsen har været inde på, må man sige, at det egentlig ikke er et nordisk anliggende, men et typisk dansk-svensk anliggende. Jeg nævnte bare Nordisk Råd, fordi jeg vidste, at jeg ville træffe Birgitta Dahl dér og således kunne fortsætte drøftelserne.

Men indenrigsministeren har svaret mig, at han nu vil tage kontakt med sin svenske kollega for nærmere at drøfte spørgsmålet med ham.

Dorte Bennedsen (S):

Så vidt jeg forstod ministerens svar, stod hun ved de udtalelser, som hun fremkom med under førstebehandlingen af et socialdemokratisk lovforslag om lukning af Barsebäck fra foråret 1986, og det bør vel heller ikke undre nogen, at ministeren står ved disse udtalelser.

Men jeg hørte ikke rigtig, hvad indenrigsministeren ville fremføre. Jeg synes, det er væsentligt, at Folketinget får at vide helt konkret, hvad det er for markeringer og krav og holdninger, den danske regering agter at fremføre over for den svenske regering, efter at der nu er rejst tvivl om den svenske regerings holdning. Derfor vil jeg gerne have at vide, om det fremgår af miljøministerens drøftelser med indenrigsministeren, om han vil fremføre krav, der svarer til dem, miljøministeren udtalte i 1986.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg synes, det ville være det mest korrekte at spørge indenrigsministeren, hvad der vil ske,

efter at indenrigsministeren har haft en samtale med sin svenske kollega.

Men jeg vil gerne understrege som noget, der ikke skal sås tvivl om, at den danske regering fortsat mener, at Barsebäck er fejlplaceret. Det er udgangspunktet, og det har det hele tiden været. Problemet har imidlertid været, at det er noget, svenskerne måske ikke er så optaget af.

Det næste spørgsmål, der melder sig, er: Hvad kan vi så egentlig gøre ved det? For det er klart, at vi uden videre kan præcisere vores mening over for svenskerne igen. Det er fortsat den danske regerings opfattelse, at Barsebäck er fejlplaceret, og at Barsebäck bør lukkes, og det er der for så vidt ikke noget nyt i. Spørgsmålet er, om den svenske regering har ændret opfattelse, og hvad det angår, har jeg altså fået at vide af Birgitta Dahl, at den svenske holdning er uændret – hvad dette så end måtte indebære.

Margrete Auken (SF):

En af vanskelighederne i denne sag er jo, at den danske regering også har været utilfreds med den hidtidige svenske position. Jeg synes lige, vi skal huske, at vi fra dansk side har kritiseret den svenske position, hvor man først ville lukke i 1995 og kun ét ad gangen osv. Derfor vil jeg for det første bede ministeren fastholde det niveau og ikke Birgitta Dahls successive niveau.

Derudover vil jeg spørge ministeren, om man mere aktivt prøver at diskutere med svenskerne, hvordan de er i gang med en omlægning. Ministeren sagde umiddelbart efter den svenske regeringsomdannelse, at det ikke overraskede ministeren, fordi hun godt kunne se, at der ikke var ret megen realisme i det, fordi svenskerne jo ikke gør så forfærdelig meget. Men det er vel et af de steder, hvor vi har mulighed for i det daglige samarbejde mellem de nordiske lande at være lidt i haserne på dem, for det kan jo ikke nytte noget, at de optrapper deres energiforbrug, samtidig med at de skal lave en så radikal omlægning, som det er at afskaffe kernekraften. Jeg vil derfor gerne spørge ministeren, om hun er mere aktiv, end hendes forænger var på det punkt.

Dorte Bennedsen (S):

Miljøministeren svarede mig, at det nok var mere korrekt, at jeg spurgte indenrigsministeren. Endvidere sagde miljøministeren, at det

[Dorte Bennedsen]

var regeringens opfattelse, at Barsebäck var fejlplaceret. Ja, der er dog vist ikke noget menneske, end ikke den mest svorne atomkrafttilhænger, som kan mene, at placeringen af Barsebäck er særlig vellykket.

Men det, der er interessant, er, om det også er den samlede regerings fortsatte opfattelse, at Barsebäck skal lykkes. Når jeg spørger om dette, er det, fordi indenrigsministeren og indenrigsministerens parti samt det tredje regeringsparti stemte imod beslutningsforslaget fra 1986. Derfor ville det være interessant at høre, om det er regeringens opfattelse, ikke blot at Barsebäck er fejlplaceret, men også, at vi vil kræve af Sverige, at Barsebäck bliver lukket hurtigst muligt.

Hans Hækkerup (S):

Jeg synes også, at miljøministerens svar var utrolig uklart, og derfor er jeg helt enig i de spørgsmål, der er stillet her. Men jeg vil gerne præcisere det yderligere et lille stykke og spørge miljøministeren, om det er regeringens opfattelse, at begge reaktorer skal lykkes så hurtigt som muligt.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg går ud fra, at Folketingstidende kan vise, at svaret ikke var uklart. Jeg sagde, det var regeringens opfattelse, at Barsebäck var fejlplaceret, og at Barsebäck skulle lykkes. Det mener jeg uden videre vil fremgå af referatet, og ellers vil det gøre det her. Men det fremgår i øvrigt også af, hvad jeg tidligere har sagt. Jeg har ikke noget imod at gentage det, jeg allerede har sagt én gang, men at skulle få at vide, at svaret er uklart, synes jeg er meget mærkeligt. Jeg kan ikke se, det kan gøres klarere, end det er sket her. Og om der er tale om én eller to reaktorer, er i denne sammenhæng fløjttende ligegyldigt. Begge reaktorer skal naturligvis lykkes, det er da klart. Det ville da være fuldstændig mærkværdigt at lade én reaktor blive. Faren er der, fordi det er forkert placeret i forhold til København. Det var svar til hr. Hans Hækkerup og fru Dorte Bennedsen.

Til fru Margrete Auken vil jeg gerne sige, at problemet i denne sammenhæng er, hvad Danmark rent faktisk kan gøre. Det er rigtigt, at vi kan prøve at tale med de nordiske kolleger, men vi bliver bare nødt til at konstatere, at svenskerne på dette punkt har sagt »nå«. Det er

en nøgtern konstatering, ikke en konstatering af, at vi ikke fortsat skal arbejde videre med spørgsmålet. Og det var sådan set også det, der var baggrunden for min lidt lakoniske meddelelse.

I øvrigt er jeg enig i – og det prøvede jeg sådan set også indirekte at antyde – at den svenske holdning var uændret. Hvad betyder egentlig det? Ja, i forhold til tidligere, men hvad var den tidligere holdning? Det er der dermed ikke sagt noget om. Derfor mener jeg selvfølgelig, vi skal fastholde vores holdning, sådan som den hele tiden har været.

Når det drejer sig om atomspørgsmål, må jeg af ressortmæssige grunde sige, at det altså ikke længere henhører under miljøministeren, men under indenrigsministeren. Og når det drejer sig om energipolitik, henhører det under energiministeren. Det er derfor, jeg føler, det ikke ville være korrekt af mig at gå nærmere ind på disse spørgsmål.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne først takke miljøministeren for, at vi fik præciseret, at det ikke er Birgitta Dahls linje, men den klassiske danske, vi fastholder, og dernæst selvfølgelig sige, at jeg er enig med ministeren i, at spørgsmålet om, hvad Danmark yderligere kan gøre, bør gå videre til energiministeren, for der har været en ret slatten dansk indsats i henseende til at få svenskerne til at gøre noget ved det energiforsyningsmæssige. Og de danske elværker har bestemt ikke været kreative, når det gjaldt om at få svenskerne til at kunne klare sig uden. Men det spørgsmål skal jeg så love at vi vil stille til energiministeren og bare takke for, at vi fik en præcisering. Sluttelig vil jeg spørge ministeren – hun behøver ikke at svare på det – om hun vil love også at få sat lidt skub både i indenrigsministeren og i energiministeren, sådan at dette her bliver mere end en fanemarkering.

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Det vil jeg da gerne, men jeg tror sådan set, de kan klare sig uden mig.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 362

2) Til trafikministeren af:

Kaj Poulsen (S):

»Vil ministeren drage omsorg for, at DSB tager kontakt til Danyard Værftet i Frederikshavn med henblik på, at de nye DSB-færger skal kunne bygges på et dansk værft?«

Skriftlig begrundelse

Da industriministeren i Folketingets Erhvervsudvalg torsdag den 11. januar 1990 meddelte, at der intet er til hinder for, at de nye færger kan bygges på værftsarealerne i Ålborg, der har kapacitet til at bygge færgerne i 28 meters bredde, bør denne mulighed undersøges for, at færgerne kan bygges på et dansk værft på lige konkurrencemæssige vilkår.

Spørgeren er opmærksom på, at Danyard i Frederikshavn ved en ren kontantfinansiering vil være særdeles konkurrencedygtig, såfremt ministeren tager skridt til, at konkurrencen kommer til at foregå på lige finansieringsvilkår med udenlandske værfter, således at andre landes værfter ikke i konkurrencen får subsidiefordele, som Danyard ikke har mulighed for at benytte sig af.

Kaj Poulsen (S):

Efter at Danyard har afleveret deres tilbud på 24 m brede færger, kom det frem i Folketingets Erhvervsudvalg i sidste uge fra industriministeren, at man ikke havde noget at indvende imod, at man brugte Aalborg Værfts bedding, som kan tage 28 m brede færger, som DSB har foretrukket, efter at Danyard, Frederikshavn, har givet tilbud på 24 m brede færger.

Det vil altså sige, at vi her har en enestående chance for at få bygget de færger til Helsingør og Helsingborgoverfarten på et dansk værft, således at vi ikke skal til hverken Holland, Vesttyskland eller Norge for at få bygget danske skibe. Der er kapacitet i Danmark – endda så stor kapacitet, at det vesttyske værft, som man er i kontakt med, har skrevet til Arbejdsformidlingen i Ålborg, om de kan få nogle skibsbyggere.

Derfor synes jeg faktisk, der er grundlag for, at ministeren her tager kontakt til Frederikshavn Værft.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan oplyse spørgeren om, at Danyard allerede har afgivet tilbud på bygning af en ny færge til DSB. Jeg kan endvidere oplyse, at jeg

fra industriministeren har modtaget oplysning om, at udenlandske EF-værfter har afgivet tilbud på bygning af den nye færge til DSB uden subsidier.

Da tilbudene fra såvel Danyard som udenlandske EF-værfter således er uden subsidier, kan tilbudene uden videre vurderes på lige konkurrencemæssige vilkår. På nuværende tidspunkt forhandler DSB og SFL med en række tilbudsgivere, og man vil vælge det værft, der er mest konkurrencedygtigt.

Jeg skal endelig for en god ordens skyld præcisere, at der kun er tale om, at DSB skal have bygget én færge og ikke flere, som spørgsmålet angiver.

Kaj Poulsen (S):

Aftalen med Sverige går ud på, at de to skibe, der skal bygges, skal bygges samme sted, så der skal altså bygges to skibe.

Jeg vil endvidere gerne sige til ministeren, at Danyard, Frederikshavn, fik mulighed for at afgive tilbud på 2 færger: én 28 m bred og én 24 m bred. Da man på Danyard, Frederikshavn, kun kan bygge i en bedding med 24 meters bredde, måtte man afstå fra at bygge i 28 meters bredde, og derfor er der ikke givet tilbud på dette.

På denne baggrund vil jeg gerne spørge, om ministeren, efter at industriministeren har fortalt, at man kan bruge beddingen i Ålborg, som kan bygge i 28 meters bredde, vil drage omsorg for, at vi kan få bygget skibene på danske værfter.

Derudover er der jo kommet et efterfølgende interessant tilbud fra Bøgens Skibsværft, som kommer med en ny konstruktion på skibe, der betyder, at der spares 100 mio. kr. på ordren, hvis man bygger skibene på danske værfter og efter et nyt koncept. Det betyder selvfølgelig, at man skal forlade den meget høje standard, som DSB bruger på deres skibe. Det er jo sådan, at restaurationer på DSB's skibe til forveksling ligner Folketingets restaurant, og en sådan standard mener man ikke er nødvendig, når det drejer sig om en overfartstid på 20 minutter.

Jeg spørger altså, om ministeren vil sørge for, at dette interessante tilbud også kommer med ind i forhandlingerne.

Tommy Dinesen (SF):

Ministeren var inde på, at man undersøgte

[Tommy Dinesen]

de økonomiske fordele, og i den forbindelse vil jeg gerne spørge, om man har undersøgt de fordele, man kunne få, hvis man gav DSB lov til at bruge Dansk Skibskreditfond.

Hvis ministeren siger nej til det, vil jeg gerne spørge, om man – for hvis det er svenskerne, der står for det, kan man jo godt få midler i Dansk Skibskreditfond – om man har tænkt sig at bruge den mulighed for at udnytte danske værfter.

Svend Andersen (S):

Trafikministeren oplyste, at man kunne sige, at de værfter, man sammenlignede med, var værfter, der ikke modtog statsstøtte, eller at der ikke var givet statsstøtte til det pågældende skib. Hvordan kan man sikre sig det?

Nu er der jo forskel på, hvordan støtten gives. I Danmark gives den til den bestemte ordre. I andre lande gives den generelt til værftet. Hvordan har man sikret sig, at der ikke er en generel værftsstøtte til den ordre, hvori man sammenligner de to tilbud?

Risgaard Knudsen (S):

Jeg forstod trafikministeren på den måde, at trafikministeren af industriministeren – men ikke af Generaldirektoratet for DSB, som ligger med licitations sagen – var blevet gjort bekendt med, at de udenlandske tilbud var renset for enhver form for subsidier, og det vil med andre ord sige, at der ifølge trafikministerens oplysninger til Folketinget er tale om lige finansieringsvilkår i denne sag. Det går jeg ud fra at vi får yderligere checket af, også som følge af at jeg forstår på ministeren, at han endnu ikke selv har læst licitationsmaterialet. Men der er jo behov for, at vi her virkelig får garanti for, at der er tale om sammenlignelige oplysninger.

På baggrund af trafikministerens oplysning om tilbudene fra de udenlandske værfter vil jeg gerne spørge ministeren, om der så ikke herefter i direkte konsekvens af trafikministerens oplysning til Folketinget er grundlag for, at ministeren – eventuelt generaldirektøren for DSB – tager kontakt til direktionen på Danyard, jf. det tilbudsmateriale, der ligger fra Danyard.

Nyrup Rasmussen (S):

Jeg vil gerne i forlængelse af det spørgsmål, som hr. Risgaard Knudsen stillede til trafikministeren, bede ministeren om at opklare for os,

om det er et skib med en bredde på 24 m eller på 28 m, der nu er udbudt i licitation.

Endvidere vil jeg gerne spørge, om ministeren i dag kan udstede garantier for, at den sammenlignelighed, der er blevet talt om fra andre spillere, omfatter samtlige former for subsidier, både indirekte subsidier via skattesystemerne og direkte subsidier, og at der altså ikke vil være skjulte subsidier i det, der forvrider den priskonkurrence, man her har gjort sig til talsmand for.

Endelig vil jeg gerne spørge, om ministeren ikke finder, at det vil være bedst for samfundet og for lokalsamfundenes beskæftigelse og for valutaindtjeningen, at denne ordre, hvis det overhovedet er muligt, blev placeret på et dansk værft.

Kirsten Jacobsen (FP):

Ministeren sagde, at der i øjeblikket forhandles med flere forskellige værfter, og at de tilbud, der skulle komme frem, var uden subsidier.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvis det er sådan, at der kommer til at foreligge to tilbud uden subsidier, som er lige store, hvoraf det ene er et tilbud fra et dansk værft og det andet er et tilbud fra et udenlandsk værft, vil ministeren så medvirke til, at man vælger et dansk værft?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Efter det for mig oplyste er industriministerens svar i udvalget ikke så klart, som hr. Kaj Poulsen her antyder.

Hr. Kaj Poulsen stillede mig dernæst spørgsmålet, om jeg ville drage omsorg for, at DSB førte forhandling med Danyard om dette. Nej, det vil jeg ikke. Jeg har meget vanskeligt ved at gå ind i en forhandlingsfase på dette som på andre områder. Det drejer sig om en lang række områder, hvor DSB med sin meget selvstændige stilling og en stilling, som bliver endnu mere selvstændig, håber jeg, på rent forretningsmæssig basis skal drive en af statens allerstørste virksomheder.

Derefter vil jeg gerne om Bogense, som hr. Kaj Poulsen også drog ind i billedet, sige, at jeg har ikke fået nogen henvendelse fra Bogense. Det, jeg har svaret, er, at hvis jeg fik en henvendelse, ville den blive behandlet seriøst. Det er den eneste udtalelse, jeg er kommet med i den relation.

[Trafikministeren]

I anledning af hr. Tommy Dinesens spørgsmål om Dansk Skibskreditfond må jeg sige, at det ikke er mit bord, men vi har jo før beskæftiget os med dette emne, og jeg kender hr. Tommy Dinesens stilling, ligesom han kender min, så jeg opfatter det som et tillægsspørgsmål i denne sammenhæng.

Dernæst spørger hr. Svend Andersen, om jeg kan sikre mig, at der ikke er statsstøtte. Ja, det kan jeg jo sikre mig ved at hente råd hos de kolleger, som har denne ressort under sig – det er vel industriministeren og finansministeren – og det er de oplysninger, jeg har fået.

Hr. Risgaard Knudsen spørger, om jeg vil pålægge DSB at forhandle med Danyard. Det har jeg sådan set givet svar på i mit svar til hr. Kaj Poulsen.

Endelig spørger hr. Risgaard Knudsen, om jeg har læst licitationsmaterialet. Nej, det har jeg ikke. Jeg betragter stadig væk DSB som en selvstændig virksomhed.

Hr. Nyrup Rasmussen går ind i nogle for mig at se meget tekniske spørgsmål om 24 meter og 28 meter. Jeg skal ikke her på stående fod kunne give en udredning derom. Samtidig stiller hr. Nyrup Rasmussen spørgsmålet, om jeg nu har garanti for, at samtlige støtteordninger er til stede. Jeg ved ikke, om hr. Nyrup Rasmussen i den forbindelse tænker på egnsudvikling eller noget i den retning. Men jeg vil selvfølgelig, hvis jeg får en anmodning derom, give et skriftligt svar, sådan at . . .

Formanden:

Så er taletiden ved at være udløbet.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg er ked af det, hr. formand, men jeg er også næsten nået til vejs ende. Ellers må jeg gerne svarene til næste omgang.

Formanden:

Der bliver også en næste omgang.

Risgaard Knudsen (S):

Jeg synes, det i høj grad er chokerende, at trafikministeren nu her over for Folketinget må erkende, at ministeren er uden kendskab til licitationsmaterialet. Det er i høj grad chokerende, at vi har en trafikminister, som efter al den offentlige omtale, der har været af den konkrete sag, over for Folketinget må erkende, at mini-

steren er uden kendskab til licitationsmaterialet.

Så undskylder ministeren sig med nogle bemærkninger om, at han ikke har mulighed for at gribe ind. Det skal jeg ikke kommentere.

Der er noget, der hedder politisk styring. Der er også noget, der hedder mangel på politisk styring, og det sidste kan jo være meget ubehageligt for en minister, hvis det senere giver anledning til en konkret sag. Den skal så selvfølgelig ikke drøftes her i salen, det bliver vel hende om hjørnet.

Men i lyset af ministerens egen erklæring om, at ministeren er uden kendskab til licitationsmaterialet, vil jeg gerne give ministeren en sidste chance i form af et spørgsmål om, hvorvidt ministeren alligevel ikke finder anledning til at søge kendskab til licitationsmaterialet, herunder også det tilbud, der ligger fra Danyard i Frederikshavn.

Kaj Poulsen (S):

Først må jeg selvfølgelig udtrykke forundring over, at industriministeren kan have fortalt trafikministeren, at der ikke forelå en ganske klar udtalelse fra industriministeren, som endog blev gentaget til pressen uden for Erhvervsudvalgets lokale, og som er refereret adskillige steder i den skrevne presse. Så må jeg sige, at det er et fantastisk udsagn.

Må jeg så have lov til også at undre mig over, at ministeren kan sige om den henvendelse, der er kommet fra Bogense Skibsværft, at den kender han ikke noget til, og skulle han få en henvendelse, så vil han selvfølgelig behandle den.

Jeg står med henvendelsen her. Det drejer sig om et meget seriøst materiale, der er sendt til planlægningschef hos DSB Mads Kofod den 5. januar. Fortæller ministeren virkelig Folketinget, at der inden for ministerens administrationsområde er kommet et tilbud på bygning af to færger, der er 100 mio. kr. billigere, og at ministerens embedsmænd så ikke engang orienterer ministeren om det? Det synes jeg faktisk virker lidt betænkeligt. Det kunne måske give anledning til at spørge, hvad der egentlig foregår i det ministerium.

Svend Andersen (S):

Jeg vil gerne holde fast i bemærkningen om, at man vil sikre sig, at der sker en ensartet vurdering af de afgivne tilbud, såvel de danske som de udenlandske.

[Svend Andersen]

Man siger, at der ikke er subsidier i de udenlandske tilbud. Men er det ikke en rigtig opfattelse, at nogle af de udenlandske tilbudsgivere er statejede værfter, og at der måske ikke gives direkte tilskud til den enkelte ordre, men at værftet godt kan komme i den situation, at den pågældende ordre giver et underskud, fordi tilbudet er kalkuleret lavt, og at dette underskud så bliver dækket ind af staten? Er denne form for subsidier taget med i betragtning, når man sammenligner tilbudene, og vil man garantere, at man vil tage dette i betragtning fremover?

Nyrup Rasmussen (S):

Jeg har det ligesom hr. Risgaard Knudsen: Jeg er noget chokeret over det letsind, hvormed trafikministeren omgiver sig i sine kommentarer til licitationsmateriale.

Sagen er nemlig den, hr. minister, at dette ikke er et hvilket som helst licitationsmateriale. Når der bliver spurgt så intenst til det, er det, fordi vi i dag gerne vil have svar på, om det er det samme licitationsmateriale, der er tilgået Danyard, som er tilgået udenlandske værfter? Er det krystalklart, hvad det egentlig er for en model, vi taler om?

Det samme gælder spørgsmålet om de 24 meter kontra de 28 meter. Til ministerens orientering er det nemlig ganske afgørende for, om Aalborg Værft, om Ålborg som produktionssted kan komme ind i billedet eller ej.

Spørgsmålene drejer sig derfor ikke om teknik. I virkeligheden drejer det sig om en ganske afgørende oplysning og politisk stillingtagen fra trafikministerens side til, hvilket produkt det er, DSB efterspørger, og hvordan ministeren vil sikre de ens konkurrenceregler. Det må være ganske, ganske afgørende.

Kirsten Jacobsen (FP):

Jeg ved ikke, om det var, fordi diskussionen med spørgsmål og svar befandt sig på et højt teknisk plan, at ministeren overså mit beskedne, men dog politisk interessante spørgsmål om, hvorvidt ministeren, hvis der forelå to enslydende tilbud uden subsidier, hvoraf det ene var udenlandsk og det andet var dansk, da ville medvirke til, at det var det danske tilbud, der blev accepteret?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg beklager, at jeg ikke nåede at svare fru Kirsten Jacobsen, men jeg gav jo forklaringen.

Jeg vil gerne sige, at i den indledende fase, hvor vi havde drøftelser med DSB og i den sammenhæng også drøftede den færge, som svenskerne skal bygge, da prøvede vi netop på, om ikke det, at man byggede to skibe, ville give de danske værfter en chance, som de ellers ikke ville have. Dermed har jeg svaret på spørgsmålet om min holdning; jeg foretrækker at bygge på danske værfter.

Så vil jeg gerne sige til hr. Risgaard Knudsen, som bruger udtrykkene »chokerende« og »uden kendskab til«, og hvad hr. Risgaard Knudsen ellers siger, at jeg synes ikke, det klæder ham, og jeg skal ikke kyses ned i noget møde.

Jeg har drøftet disse ting med generaldirektøren på ganske normal måde. Men jeg bruger ikke min tid fra morgen til aften til at læse alle disse måske 1 meter tykke licitationsregler igennem – ej heller når det drejer sig om EF. Den tid har jeg ikke til min rådighed, men jeg stoler på mine embedsmænd. Hvis det er sådan, at man er i tvivl om det, så er man velkommen til at spørge en gang til. Men de oplysninger, som jeg hele tiden har fået af generaldirektøren, har jeg altså stolet på, og det er dem, der har været vejledende for min holdning.

Så vil jeg sige til hr. Kaj Poulsen, at jeg er ganske bekendt med, at der efter licitationens udløb er sendt en skitse over nogle tanker fra Bogense Skibsværft til en planlægningschef i DSB, men det er da noget helt andet. Denne skitse er overhovedet ikke vurderet – der vil gå uger og måneder, inden man kan vurdere det. Det er en helt anden situation. Vi har haft en licitation, og den er overstået. Der ligger nogle tilbud, det er den situation, vi er i.

Når hr. Svend Andersen spørger, om jeg er helt sikker på, om der er subsidier dér eller subsidier her, så vil jeg gerne sige, at min holdning er, at jeg må gå ud fra, at de værfter, der indgiver tilbud, retter sig efter EF's regler. Det er på den baggrund, at jeg kan sige det så klart, som jeg gør.

Hvad angår det sidste spørgsmål, som hr. Nyrup Rasmussen rejste, så mener jeg faktisk, at jeg har besvaret det i første omgang. Og jeg er stadig til rådighed med hensyn til de 24 meter og de 28 meter.

Kaj Poulsen (S):

Jeg takker ministeren for, at han trods alt nu erkender, at han har set skitseprojektet, som er

[Kaj Poulsen]

vurderet meget seriøst, da det i øvrigt også er en meget seriøs skibskonstruktør, der har stået for det og har været med til at sende det ind.

Jeg vil gerne sige til ministeren, at vi her står i en situation, hvor der er kommet nye forslag frem, som vil gøre byggeriet ca. 100 mio. kr. billigere. Staten vil i byggeperioden spare 130 mio. kr. i dagpenge, og alligevel fejler ministeren det væk med bemærkningen, at der er kommet et eller andet løst.

Det er seriøse erhvervsfolk, vi har med at gøre, hr. minister. Jeg vil anmode ministeren om at behandle sagen seriøst, således at vi får en mulighed for at få disse skibe bygget på dansk værft og til en rimelig pris, således at de besparelser, der ligger i det, kommer samfundet til gode.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hvad angår det seriøse, har jeg selvfølgelig behandlet dette seriøst lige fra starten og hele vejen igennem. Jeg synes ikke, hr. Kaj Poulsen skulle stå og sige 100 mio. kr. billigere, for så må jeg stille spørgsmålet: For hvad? Hvad får man for de 100 mio. kr., der åbenbart er til forskel?

Men mig bekendt foreligger der ikke beregninger, som DSB har haft mulighed for at gennemgå, så man er altså, forstår jeg, lidt langt ude i denne sammenhæng.

Jeg vil også gerne sige, at jeg beklager da, at der er arbejdsløse, også i Ålborg. Men det er nu min og regeringens generelle holdning, at arbejdsløshedsproblemer ikke bør løses ved at forsøge at beskæftige arbejdsløse gennem oprettelse af virksomheder, der ikke er konkurrencedygtige. Problemet skal løses gennem regeringens økonomiske politik, og det er så mit endelige svar.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 364

3) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvad vestbroen på Storebælt kan tåle af skibsstød uden at tage skade, hvor stor en andel af de skibe, der sejler gennem Storebælt, der holder sig under risiko-vægten, og om skibe tungere end det angivne kan sejle gennem Vesterrenden, og vil ministeren i bekræftende fald oplyse, hvor mange det så drejer sig om?«

Skriftlig begrundelse

Da der viser sig at være usikkerhed om, hvorvidt skibe tungere end vestbroens modstandsdygtighed er i stand til at passere gennem broen, hvilket giver en betydelig risiko for at beskadige eller i værste fald nedsejle den bro, der bliver en trafikal livsnerve i Danmark, bedes ministeren oplyse, om det kan være tilfældet.

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, mange af os fik et chok, da det omkring jul viste sig, at A/S Storebæltsforbindelsen ikke alene ikke havde check på påsejlingsrisici og eventuelle ulykker, der kunne komme af det, men at man måske heller ikke havde check på beskadigelser af broen. De fleste spørgsmål har koncentreret sig – i og for sig af gode grunde – om højbroen, men det viser sig jo, at vi aldrig har fået at vide, hvor meget lavbroen over Vesterrenden kan tåle.

Jeg er meget spændt på at høre, om den i hvert fald er bygget, så den ikke kan sejles ned af de skibe, der kan passere under vestbroens højde, og dermed komme til at lamme hele den danske trafik fuldstændigt, hvis man ødelægger den. Altså ud over de sørgelige konsekvenser er det jo katastrofalt for trafikken.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

I et notat af 28. november 1989, der er sendt til Folketingets Trafikudvalg den 4. december 1989, har A/S Storebæltsforbindelsen bl.a. sagt, at antallet af skibe, der ikke vil kunne benytte Storebælts Vesterrende, når broen er bygget, bestemmes dels af brohøjden, dels af de restriktioner, der pålægges skibsfarten for at undgå, at broen påsejles af skibe, der alvorligt kan skade broen. Selskabet oplyste videre, at den endelige afklaring af disse spørgsmål forventes at være sket i begyndelsen af 1990.

Jeg kan oplyse, at selskabets endelige stillingtagen til disse spørgsmål ikke foreligger i dag, og jeg må naturligvis afvente denne, før en realitetsbesvarelse af fru Margrete Aukens spørgsmål er mulig.

Margrete Auken (SF):

Det synes jeg var et overraskende svar. Er det

[Margrete Auken]

A/S Storebæltsforbindelsen, der skal afgøre, hvad vestbroen kan tåle? Det er faktisk hvad trafikministeren siger.

Jeg spørger ikke om, hvor meget man må lade sejle igennem. Jeg spørger, hvad vestbroen kan tåle. Jeg går ud fra, at der ligger et klart tal, og jeg tager ministerens manglende svar som udtryk for, at han ikke har lyst til at offentliggøre dette tal.

Jeg kan sige, at de tal, der er nået mig, er et eller andet sted mellem 1.000 t og 2.000 t dødvægt, hvilket i begge tilfælde er betragtelig mindre skibe end dem, der kan gå igennem vestbroen.

Men jeg forstår, at ministeren mener, det er en politisk afgørelse, som skal træffes i A/S Storebæltsforbindelsen, hvor meget vestbroen kan tåle. Jeg vil gerne bede ministeren bekræfte, at jeg har forstået det rigtigt, eller, hvis ikke jeg har forstået det rigtigt, så om at sige, hvad vestbroen kan tåle, og hvor mange skibe, som er større end det, vestbroen kan tåle, der fysisk kan sejle igennem.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg skal undgå at gentage, hvad jeg sagde før, men for at undgå enhver misforståelse vil jeg gerne præcisere, at jeg naturligvis bedømmer de diskuterede spørgsmål som lige så betydningsfulde, som fru Margrete Auken gør.

Vi er enige om, at den faste Storebæltsforbindelse bliver en radikal livsnerve i Danmark, sådan som fru Margrete Auken så rigtigt siger i spørgsmålets begrundelse. Men så må vi vist også være enige om, at disse spørgsmål skal undersøges og vurderes på behørig vis, og at den nødvendige tid dertil må gives. Jeg kan ikke forsvare at lægge et tidsmæssigt pres på selskabet.

Margrete Auken (SF):

Jeg skal lov for, at højtiden vokser med dagen. Vil det sige, at man har skrevet kontrakt og er i fuld gang med byggeriet, og så ved man endnu ikke, hvad det kan tåle? Er det det, ministeren siger til os nu? Det er det firma og den minister, vi overlader det største byggeri i Danmarkshistorien til, og så har man ikke check på en snus. Det er jo faktisk, hvad ministeren siger.

Jeg nægter i øvrigt at tro på, at der ikke foreligger et tal, der siger, hvor meget vestbroen kan tåle. Men jeg synes nok, jeg får min mistanke

bekræftet om, at disse tal er alarmerende små. Jeg vil ikke spørge ministeren om mere, da jeg kan høre, at han ikke har lyst til at sige mere, men jeg vil bede alle andre lægge mærke til, hvad det var, ministeren sagde nu. Der er ikke check på noget. Man ved ikke, hvad den bro, som man har skrevet kontrakt på, og som bliver en livsnerve, kan tåle af påsejling. Det vil sige, den kan blive sejlet ned. Man har ikke undersøgt det endnu.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hvis fru Margrete Auken har blot en lille smule tålmodighed – og det kan jo være en menneskedyd – så skal fru Margrete Auken få svar på alle de spørgsmål, hun stiller, og det skal jeg garantere for.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil sige, jeg har endnu aldrig været ude for, at jeg ikke i teknisk forstand fik svar på et spørgsmål, selv om det indimellem har trukket ud. Jeg må dog nok sige, at jeg nogle gange i indholdsmæssig forstand har savnet svar.

Men vil ministeren så love, at man ikke går videre med bygningen af vestbroen, før i det mindste ministeren er klar over, hvad den kan tåle?

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 365

4) Til *trafikministeren* af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, om østbroens piller bliver dimensioneret, så de kan tåle stød fra de tungeste skibe, der kan sejle gennem Storebælt, eller om man vil være nødt til at sikre pillerne med kunstige rev, hvis man ikke vil løbe risikoen for en nedsejling, og vil ministeren i bekræftende fald oplyse, hvor mange af pillerne der skal have rev, hvad det betyder for grundstødningsrisikoen, og om problemet har været behandlet i de internationale organisationer, vi har forpligtelser over for i relation til internationale farvande?«

Skriftlig begrundelse

Forskellige udtalelser fra direktør Gotfredsen, A/S Storebæltforbindelsen (se Politiken 7.

[Margrete Auken]

januar, s. 2, og læserbrev den 12. januar 1990) har skabt uklarhed om, hvad højbroens piller kan tåle, og hvilken risiko man satser på at skulle løbe ved gennemsejlingen af højbroen. Da der samtidig har vist sig forvirring om, hvor meget trafikken i Østerrenden øges på grund af begrænsningerne i Vesterrenden, og hvad det betyder for sikkerheden ved gennemsejlingen, må sagen bringes på det rene nu. Det kan vist ikke siges at være for tidligt. Derudover er det vigtigt at få oplyst, om der er taget højde for situationen i de internationale organer, vi er forpligtet over for.

Margrete Auken (SF):

Direktør Gotfredsen fra A/S Storebæltsforbindelsen har sagt, at det ikke gjorde så meget, at østbroen blev sejlet ned, som at vestbroen blev det. Og ud fra det, vi nu har hørt, kan man måske næsten give direktør Gotfredsen ret i, at det gør måske ikke helt så meget, om man sejler østbroen ned. Men jeg må indrømme, at jeg stadig væk nærer en anelse bekymring også for østbroen.

Jeg vil gerne spørge, om man er lige så meget på bar bund dér, eller om ministeren har styr på, hvilke krav der skal stilles, og om det er rigtigt, at man ikke kan komme under det, som f.eks. Dansk Rederiforening har sagt, nemlig at man skal have en gennemsejlingsbredde på 1.600 m og udretning af T-rutens sejllrende.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg vil gerne svare på det spørgsmål, som fru Margrete Auken stillede, og begynde med at sige, at i mit svar på det foregående spørgsmål omtalte jeg et notat af 28. november 1989 fra A/S Storebæltsforbindelsen. Her siges, at de bropiller, der bærer gennemsejlingsfaget, og de nærmeste sidefagspiller vil blive dimensioneret eller beskyttet, således at påsejling af selv de største skibe ikke vil medføre nedsejling af broen. Herom er der ikke senere skabt uklarhed. Det står fast.

Som bekendt er der endnu ikke taget stilling til, hvilket eller hvilke projekter der skal udbydes i licitation. Før beslutningen herom er truffet, er der ikke tilstrækkeligt grundlag for at besvare de af fru Margrete Auken stillede spørgsmål. Men Danmark vil selvfølgelig opfylde sine internationale forpligtelser.

Margrete Auken (SF):

Det er jo trygt at høre, at vi vil opfylde vores internationale forpligtelser. Jeg vil gøre ministeren opmærksom på, at vi også her er langt inde i en procedure, der allerede har kostet meget, og det vil være meningsløst at bygge en halv motorvej, hvis man ikke kan komme videre over Østerrenden. Så det er måske ikke helt så meget for tidligt, som ministeren giver udtryk for, at få svar på spørgsmålet.

Når ministeren siger, at der ikke har været skabt uklarhed om, hvad hovedfagenes bropiller kunne tåle, er det ikke helt rigtigt. Direktør Gotfredsen har sagt, at det gjorde ikke så meget, om de blev sejlet ned. Men jeg tager nu ministerens ord for, at de bliver dimensioneret sådan, at de kan tåle det.

Jeg vil spørge ministeren, om han egentlig er opmærksom på, at hvis man f.eks. lægger beskyttelsesrev ind for at holde et skib i sejlruten, står man dels over for meget store kompensationsafgravninger, dels over for det problem, at man får mange flere påsejlinger, og endelig over for den voldsomme risiko, der ligger i, at et skib, som sejler forkert af sådan et rev og dermed ikke kan komme til at rette op, tvinges ind i brofagene. Er man opmærksom på de problemer, eller mener ministeren også, at de er helt irrelevante?

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om ministeren er klar over, at jo større gennemsejlingsbredden bliver, desto mere sårbar bliver en bro naturligvis for at styrte sammen ved et mindre uheld.

Så vil jeg gerne spørge ministeren, med baggrund i alle de spørgsmål, der har været om kollisionsfare, som ikke er undersøgt ordentligt, om ministeren efterhånden er kommet til den samme konklusion, som vi er kommet til i SF, nemlig at det eneste rigtige er borede togtunneller under havbunden, fordi dér kan der ikke ske nogen kollision.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Til både fru Margrete Auken og hr. Tommy Dinesen vil jeg gerne sige, at så sent som i dag har jeg drøftet alle disse ting med A/S Storebæltsforbindelsens ledelse, og jeg er helt sikker på, at vi finder en løsning, der er tilfredsstillende.

[Trafikministeren]

Men beslutningsgrundlaget skal være til stede, også når vi vælger, hvilken bro det skal være. Der er ingen forskel i opfattelsen imellem direktør Gotfredsen og undertegnede, hvad direktør Gotfredsen også har gjort opmærksom på i et læserbrev i Politiken den 12. januar. Så den potte er ude, hvis jeg må bruge det udtryk.

Hvad angår den borede tunnel, så hører den jo til i dag, men dengang diskuterede man, hvad det var, man skulle have.

Margrete Auken (SF):

Det glæder mig selvfølgelig, at ministeren siger, man finder en løsning, der er tilfredsstillende. Man kan så spørge: For hvem?

Men kan ministeren stadig garantere – hvis man vælger den løsning, som ifølge Danmarks Rederiforening er den eneste, der kan accepteres, nemlig hængebro med 1.600 m gennemsejling, hvilket derudover også kræver udretning af T-ruten – at økonomien er i orden, eller er det også noget, ministeren mener bør forhandles helt privat mellem A/S Storebæltsforbindelsen og ministeren?

Så har jeg også spurgt ministeren, om man er i gang med at forhandle dette i de internationale organisationer. Husk på, det har været planen, at udbudsmaterialet skulle have været klargjort allerede nu, og jeg har da en mistanke om, at man ikke engang har været i de internationale maritime organisationer med dette her.

Kan ministeren bekræfte, at det i hvert fald ligger til forhandling i de internationale organisationer?

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Jeg kan bekræfte, at jeg inden for en måneds tid forventer at have en indstilling fra A/S Storebæltsforbindelsens bestyrelse, og jeg forventer da også, at der i denne indstilling indgår den normale høringsproces i international henseende, som skal gennemføres, når det som her drejer sig om internationalt farvand.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes ikke, det er beroligende, at ministeren venter, til han får indstillingen. Vi husker, hvordan det gik med vestbroens udbud, hvor det helt frem til indstillingen og også til indstillingen til Folketinget stadig væk var ukendt, at man allerede i udbudsmaterialet havde sikret, at man ikke fik en etapeløsning. Og jeg vil nok

sige, at med de erfaringer, vi indtil nu har gjort med A/S Storebæltsforbindelsen, vil jeg meget bede ministeren sørge for, at oplysningerne er på bordet med det samme, at der ikke bliver tale om, at vi får en færdigstrikket sag, men at ministeren kommer med dem hurtigst muligt – at man ikke blot taler indbyrdes, men også til Miljøministeriet så vel som til os.

Jeg går da i øvrigt ud fra, at sagen allerede nu er kendt og nogenlunde opklaret i Forsvarsministeriet, hvor Farvandsvæsenet hører hjemme, i Industriministeriet, hvor skibssystemet i øvrigt hører hjemme, og i Udenrigsministeriet, hvor dette skal forhandles. Så jeg går ud fra, at vi kan få alle oplysningerne ret hurtigt.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Den antagelse kan jeg tilslutte mig.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Skriftligt besvarede spørgsmål:**Formanden:**

Fra de pågældende ministre er modtaget skriftlige svar på spørgsmål stillet af følgende medlemmer af Folketinget:

Glistrup: spm. nr. S 172

Gammelgaard: spm. nr. S 240

Birthe Hansen: spm. nr. S 279

Taanquist: spm. nr. S 303

Qvist Jørgensen: spm. nr. S 307

J. K. Hansen: spm. nr. S 309

Pelle Voigt: spm. nr. S 310

Fischer: spm. nr. S 311

Lilli Gyldenkilde: spm. nr. S 312

Holger K. Nielsen: spm. nr. S 313

Jens Thoft: spm. nr. S 314, 333 og 345

Agerschou: spm. nr. S 315, 337 og 338

Riishøj: spm. nr. S 317

Jytte Andersen: spm. nr. S 318

Ebba Strange: spm. nr. S 320

Bjørn Poulsen: spm. nr. S 322–324

Ernst B. Schmidt: spm. nr. S 325

Connie Hedegaard: spm. nr. S 329

Pia Kjærsgaard: spm. nr. S 331

Stillinger: spm. nr. S 336

Spm. nr. S 172

Til finansministeren (8/11 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvad er skatteydernes samlede udgifter til Børge Høsts rejsefilm om livet i en tyrkisk provinsby?«

Begrundelse

Filmmanden Børge Høst har netop udsendt en fotografisk smuk film over livet i den tyrkiske provinsby Niksar. Filmen ligger ganske på linie med Hakon Mielches rejsebeskrivelser (og -film) fra Familie Journal-genren. Der er naturligvis ikke nogen som helst grund til at rynke panden over, at der meddeles en sådan underholdning til dem, der gerne vil se en sådan film.

Men det er forargeligt at læse, at det er skatteyderne, som betaler for underholdningen via Statens Filmcentral og Landscentralen for Undervisningsmidler. Når den offentlige sektor er i så stærkt sparebekneb, som tilfældet vitterlig er, må det helt oplagt være den slags projekter, som der jo findes tusindvis af, der først og fremmest afskæres fra skatteyderstøtte.

Svar (23/11 89):

Finansministeren (Henning Dyremose):

Jeg har indhentet nedenstående oplysning fra Kulturministeriet, hvortil jeg kan henvise:

»Den omtalte film har titlen »Islam til daglig« og er produceret af Landscentralen for Undervisningsmidler i samarbejde med Statens Filmcentral.

Statens Filmcentrals udgifter til filmen udgør 92.262 kr. fordelt med 24.976 kr. til produktion og 67.286 kr. til kopifremstilling.

Ifølge det for Kulturministeriet oplyste udgør de af Landscentralen for Undervisningsmidler afholdte udgifter til filmen i alt 782.264 kr.

De samlede statsudgifter til filmen kan herefter opgøres til i alt 874.526 kr.«

Spm. nr. S 240

Til *finansministeren* (28/11 89) af:

Gammelgaard (KF):

»Hvor stort et beløb anvender staten som tilskud til kantinedrift i ministerier, styrelser m.v.?«

Begrundelse

Efter min opfattelse bør der ikke ydes tilskud til statslig kantinedrift, medmindre arbejdsmiljøreglerne nødvendiggør det.

Finansministeriet har udsendt et cirkulære, af hvilket det fremgår, at der ikke må ydes tilskud til indkøb af råvarer og tilberedning af mad i statens kantiner. Derimod må der i visse tilfælde, hvor arbejdsmiljøreglerne nødvendiggør det, ydes tilskud til husleje, opvarmning m.v. Endvidere skal det fremgå af budgetterne, hvad der ydes i tilskud til kantinerne.

Det ønskes oplyst, hvor store tilskuddene til statens kantiner er, og om det nævnte cirkulære overholdes.

Svar (8/1 90):

Finansministeren (Henning Dyremose):

Efter Finansministeriets cirkulære af 21. december 1988 om oprettelse og drift af personalekantiner m.v. hos statslige institutioner kan en institution vederlagsfrit stille følgende faciliteter til rådighed: lokaler, varme, vand, lys, el/gas, køkkenmaskiner og -udstyr i øvrigt, møbler, gardiner m.v., porcelæn, glas, bestik, vaske- og opvaskemidler.

Inventar, udstyr og løsøre i øvrigt, der er stillet til rådighed i medfør af denne bestemmelse, forbliver statens ejendom og vedligeholdes for institutionens regning.

Af lønomkostninger kan kun dækkes udgifter til nødvendig afrydning, til fjernelse af affald samt til opvask og rengøring.

Alle råvareudgifter samt lønudgifter til det madtilberedende og -sælgende personale skal derfor dækkes af indtægterne.

Kantinedriften organiseres efter to modeller:

Ikkestatslig drift

Kantinecirkulæret fastsætter, at kantinevirksomheden bør søges etableret i ikkestatsligt regi, typisk ved bortforpagtning til en selvstændig entreprenør eller ved overladelse af driften til en forening oprettet af personalet.

I disse tilfælde optages institutionens udgifter som et tilskud på bevillingskontoplanens konto 53. Andre tilskud. Tilskuddet benævnes: »Tilskud til kantinedrift« eller: »Kantine-drift«.

Disse særlige bevillingskonti vil direkte fremgå af finanslovsforslagets tekst, og på FFL 1990 udgjorde de i alt 69,3 mio. kr.

[Finansministeren]

De statslige udgifter til driften af ikkestatsdrevne kantiner kan dog være noget højere, end tilskudsbeløbene angiver, idet Finansministeriet efter forslag fra Rigsrevisionen har tiltrådt, at institutionernes udgifter kan konteres som driftsudgifter, i det omfang det skønnes administrativt hensigtsmæssigt.

Dette kan f.eks. gælde udgifter til lokaler, el og varme samt vedligeholdelsesudgifter, hvor omkostningerne er vanskelige at udskille fra de pågældende institutioners driftsudgifter.

En driftsudgiftskontering giver dog ikke adgang til at afholde større udgifter end en tilskudskontering, og omfanget heraf bør fremgå af Anm. II til finanslovsforslaget for den pågældende hovedkonto.

Statslig drift

Efter kantinecirkulæret er der i visse tilfælde adgang til at drive kantinevirksomheden som en del af den pågældende institution.

Dette medfører, at kantinevirksomheden i det hele er underlagt de regler, der bevillings-, regnskabs- og revisionsmæssigt er gældende for statslige institutioner.

Det er derfor alle udgifter, bl.a. også til varekøb, der skal udgiftsføres, samt alle indtægter.

Et »underskud« ved kantinedriften kan dog ikke overstige det beløb, som der efter kantinecirkulæret maksimalt kan ydes, og det bør i forslaget til finanslov af indledningen til Anmærkninger II til den enkelte hovedkonto fremgå, hvilke udgifter der forudsættes afholdt til kantinevirksomhed.

Der er således ikke en bindende forskrift om, at kantineudgifterne skal fremgå af anmærkningerne, og bestemmelsen om, at de bør fremgå, er uændret videreført fra det tidligere kantinecirkulære fra 1982. For nogle hovedkonti er omfanget af kantineudgifter derfor ikke specificeret i finanslovsforslagets anmærkninger på FFL 1990.

Nye regler om kantinedrift

For finansåret 1990 er det forudsat, at der på tillægsbevillingslovsforslaget opføres besparelser på i alt 35,0 mio. kr. som følge af, at reglerne for statslige kantiner ændres, således at der fremover kun vil blive ydet tilskud til spisesteder efter arbejdsmiljølovgivningen. Der henvises til ændringsforslag nr. 547 til finanslovsforslaget for 1990, ad ny konto § 23.01.10.99.21. Budgetregulering. Kantinetilskud.

Finansministeriet vil som følge heraf snarest udsende et nyt kantinecirkulære.

Finansministeriets institutioner

For så vidt angår organer under Finansministeriet kan oplyses, at Kongeriget Danmarks Hypotekbank og Finansforvaltning og Statens Regnskabsdirektorat i overensstemmelse med Finansministeriets kantinecirkulære driver en kantine i Sankt Annæ Palæ i fællesskab med Rigsrevisionen og med Hypotekbanken som forretningsfører. Kantinen betjener ca. 800 ansatte, og i 1990 påregnedes afholdt 465.100 kr. for de tre institutioner tilsammen udgørende udgifter, der kan afholdes i medfør af det gældende cirkulære.

Spm. nr. S 279

Til trafikministeren (7/12 89) af:

Birthe Hansen (SF):

»Vil ministeren bekræfte, at DSB's sejlads på ruten Gedser-Warnemünde bliver stoppet?«

Begrundelse

Spørgeren er bekendt med, at der er en aftale om, at DSB besejler ruten et halvt år ad gangen, og at Østtyskland besejler den i det andet halve år.

En nedlæggelse af DSB-sejladsen vil koste arbejdspladser i et område, som i forvejen har en alt for høj arbejdsløshedsprocent.

Desuden virker det med den nuværende åbning af samkvemmet med Østtyskland, som om der for DSB's vedkommende kunne blive tale om en ikke uvæsentlig indtægt ved fortsat besejling, idet man kunne forudse en forøget transport af østtyskere, som ønsker at besøge Danmark ad søvejen.

Derudover har transporten jo også en afsmitende positiv virkning på land.

Svar (2/1 90):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Det er et vigtigt punkt i regeringsprogrammet at reducere tilskuddet til DSB.

Den underskudsgivende Gedser-Warnemünde-overfart er i den forbindelse et muligt spareemne på grund af rutens dårlige økonomiske resultat. Forskellige sparemuligheder har været overvejet lige fra en nedlæggelse af over-

[Trafikministeren]

farten til mindre radikale overgreb som f.eks. indstilling af toget »Neptun«.

Det har imidlertid været et stærkt ønske fra de østtyske baner, at overfarten opretholdes i fuldt omfang, og ikke mindst i lyset af den igangværende udvikling i DDR søges nu en løsning under opretholdelse af overfartens trafiktilbud og serviceniveau.

DSB har i den forbindelse foreslået, at de østtyske baner fra 1. oktober 1990 og foreløbig frem til udgangen af 1992 med færgen »Warnemünde« også forestår sejladsen i de halvårsperioder, hvor der efter aftalen skulle være indsat DSB-tonnage, dog således, at DSB udfører erstatningssejls under den østtyske færges driftsophold m.v.

Det kan bemærkes, at denne ordning også eksisterede i årene 1986-88. Det har de senere år således kun været i 1989, at aftalen om halvårlige færgekift har været i kraft. Det indgår endvidere i forslaget om besejlingen fremover, at DSB indsætter supplerende færgetonnage, såfremt trafikudviklingen på overfarten gør dette økonomisk forsvarligt.

Den foreslåede aftale med de østtyske baner indebærer tillige en kvalitetsforbedring af togforbindelserne mellem København og Berlin, idet de nuværende østtyske vogne, som er indsat på strækningen, efter forslaget fremover skal erstattes af danske passagervogne.

Idet DSB har planer om fra den 1. oktober 1990 at udvide sejladsen på Rødby-Puttgarden-overfarten, vil forslaget om den ændrede besejling af Gedser-Warnemünde-overfarten ikke få umiddelbare beskæftigelsesmæssige konsekvenser for området.

Spm. nr. S 303

Til *arbejdsministeren* (14/12 89) af:

Taanquist (S):

»Vil ministeren ophæve den dispensation vedrørende kurser for sikkerhedsrepræsentanter og etablering af bedriftssundhedstjeneste, der er givet ved jobskabelsesordningen og beskæftigelsesprojekter?«

Begrundelse

Unge arbejdsløse, der ansættes på genbrugscentre, lever et farligt liv. Af en rapport fra Arbejdstilsynet, Kreds Vestsjællands Amt, fremgår, at arbejdet i genbrugscentre er særlig far-

ligt, fordi der arbejdes med farlige stoffer såsom skåret glas, kemikalier og lign. Arbejdet udføres ofte i nedslidte og uegnede lokaler og med farlige maskiner.

Forholdene forværres af, at de unge ansatte ofte er dårligt motiverede og mangelfuldt instruerede om arbejdsforhold.

Svar (4/1 90):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

På baggrund af en række konkrete klagesager samt ud fra regelforenklingshensyn besluttede Arbejdsministeriet i efteråret 1983, at de hidtidige jobskabelsesordninger (beskæftigelsesprojekter) skulle følge arbejdsmiljølovgivningen, herunder lov om bedriftssundhedstjeneste (BST) og sikkerhedsorganisation.

For så vidt angår valg af sikkerhedsrepræsentanter blandt midlertidigt ansatte på jobskabelsesordninger blev det samtidig besluttet, at dette skulle ske efter de gældende regler, men de midlertidigt ansatte blev undtaget fra reglerne om kursus for sikkerhedsrepræsentanter. I stedet skulle arbejdsgiveren instruere sikkerhedsrepræsentanten, og sikkerhedsrepræsentanten skulle foretage fornødent selvstudium.

Med hensyn til etablering af BST blev det besluttet, at jobskabelsesordninger, som er omfattet af pligten til at etablere BST, alene skulle oprette BST for de fastansatte (instruktører m.v.) og ikke for midlertidigt ansatte.

Disse retningslinier gælder stadig.

Da de gældende retningslinier på området både er praktiske og fornuftige, kan jeg ikke se nogen grund til at ophæve dispensationerne.

Jeg har i øvrigt anmodet Arbejdstilsynet om i forbindelse med inspektion at påse, at arbejdsforholdene for midlertidigt ansatte på genbrugscentre lever op til gældende regler på arbejdsmiljøområdet.

Spm. nr. S 307

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (15/12 89) af:

Qvist Jørgensen (S):

»Hvilke oplysninger kan ministeren give vedrørende en eventuel sammenlægning af Danmarks Lærerhøjskoles Bibliotek med Danmarks Pædagogiske Bibliotek på DLH?«

[Qvist Jørgensen]

Begrundelse.

I Danmarks Forskningsbiblioteksforenings formandsberetning refereret i DF-Revy, nr. 6 d.å., s. 138, står følgende:

»Sammenlægningen af Danmarks Lærershøjskoles Bibliotek og Danmarks Pædagogiske Bibliotek er stadig ikke afklaret, hvilket i høj grad er utilfredsstillende ikke bare for de direkte implicerede, men også for væsenet som helhed. Arbejdet med sammenlægningen blev sat i gang af Undervisningsministeriet selv, og nu venter alle i spænding på, hvad samme ministerium egentlig mener om sit eget forslag og dets konsekvenser.«

På denne baggrund vil spørgeren udbede sig yderligere orientering om de aktuelle planer på såvel kort som lidt længere sigt, herunder også eventuelle overvejelser vedrørende personalsituationen.

Svar (8/1 90):

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Med vedtagelsen af finansloven for 1990 er Danmarks Pædagogiske Bibliotek nedlagt som selvstændig institution og sammenlagt med Danmarks Lærershøjskoles Bibliotek som led i etableringen af Danmarks Pædagogiske Center.

I styrelsesmæssig henseende vil det udvidede bibliotek fortsat være et forskningsbibliotek i henhold til § 10 i L 362 1973 om styrelse af højere uddannelsesinstitutioner.

Det ansatte personale forudsættes overført med uændret stillingsindhold.

Sammenlægningen indebærer en række faglige og økonomiske fordele, især hvis de to biblioteker fysisk samles på Emdrupborg. Den fysiske sammenlægning vil imidlertid blive taget op i forbindelse med planerne om kommunaliseringen af en del af Lærershøjskolens undervisningsaktivitet. For nærværende er der derfor ikke taget stilling til den fremtidige personalsituation, men gennemføres den fysiske sammenlægning, vil de herved forventede rationaliseringsgevinster få indflydelse på bibliotekets samlede personalenormering.

Spm. nr. S 309

Til *forsvarsministeren* (18/12 89) af:

J. K. Hansen (S):

»Vil ministeren bekræfte eller afkræfte, om beløbet 7,5 mio. kr. til etablering af en skydebane ved Højstrup Øvelsesplads er medregnet i udgifterne ved en flytning af sergentskolen i Sønderborg til Odense, og vil ministeren samtidig oplyse, om den påtænkte skydebane i Højstrup har samme eller større kapacitet end skydebanen ved Sønderborg Kaserne?«

Begrundelse

I Forsvarets Bygningstjenestes skrivelse af 14. juni 1989 er anført et beløb under punkt 10 på 7,5 mio. kr. til en ny skydebane ved Højstrup Øvelsesplads, således at totalbeløbet, der skal afsættes til flytningen af sergentskolen, bliver 46 mio. kr.

Ministeren har ifølge dagspressen på et møde i Frøslev udtalt, at beløbet 7,5 mio. kr. ikke må medregnes. Det synes uforståeligt, idet det næppe vil være rigtigt at bygge en ny skydebane ved Højstrup, såfremt sergentskolen ikke skulle flyttes.

Svar (29/12 89):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Udgifterne til Sergentskolens etablering i Odense er skønnet til ca. 39 mio. kr.

I besvarelse af 25. juli 1989 af spørgsmål nr. 94 (Alm. del – bilag 124) fra Folketingets Forsvarsudvalg blev det oplyst, at der hertil kommer udgifter på ca. 7,5 mio. kr. til etableringen af en skydebane på Fyn. Der er behov for en afspærringsfri skydebane på Fyn uanset Sergentskolens placering, og udgifterne hertil er derfor ikke medregnet i skønnet over udgifterne ved flytning af skolen fra Sønderborg til Odense.

På Forsvarskommandoens foranledning og med deltagelse af bl.a. Forsvarets Bygningstjeneste og vedkommende lokale instanser pågår for tiden tekniske undersøgelser og overvejelser vedrørende etablering af en afspærringsfri skydebane på Fyn.

Hverken skydebanens placering eller størrelse er endeligt besluttet, men udgangspunkt for undersøgelserne er et anlæg af stort set samme størrelse som i Sønderborg. Mulighederne for fortsat henholdsvis delvis anvendelse af eksisterende anlæg i Seden og på lidt længere sigt anvendelse af skydesimulationsanlæg vil være afgørende for den endelige fastsættelse af det nye skydebaneanlægs kapacitet.

Spm. nr. S 310

Til *justitsministeren* (19/12 89) af:

Pelle Voigt (SF):

»Hvorfor afviser de danske myndigheder at modtage tilbudene fra de medlemmer af Folkefronten til Palæstinas Befrielse (PFLP), som er blevet sat i forbindelse med den såkaldte Blegingegadesag, om at komme til Danmark og aflægge officiel forklaring i sagen over for en domstol?«

Svar (8/1 90):

Justitsministeren (Engell):

Det kan i anledning af det stillede spørgsmål mere generelt oplyses, at Justitsministeriet af principielle grunde ikke finder at burde udtale sig nærmere om konkrete sager af den omhandlede karakter, der er under behandling i retsvæsenet.

Politidirektøren i København har om den i spørgsmålet nævnte sag oplyst, at Københavns Politi ikke har modtaget noget tilbud fra medlemmer af PFLP om at komme til Danmark og aflægge officiel forklaring i sagen.

Det bemærkes, at det efter retsplejelovens § 837 er domstolene, der efter begæring træffer den endelige afgørelse om, hvilke bevisligheder der kan indgå i sagens behandling for retten.

Spm. nr. S 311

Til *justitsministeren* (19/12 89) af:

Fischer (KF):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt formalia i forbindelse med en tredobbelt drabsmands udgang (besøg i Tivolis Koncertsal) er overholdt, samt om denne undvigelse giver anledning til at ændre gældende regler vedrørende farlige indsattes udgang?«

Begrundelse

På baggrund af oplysninger i Jyllands-Posten den 18. december 1989 vedrørende den tredobbelte drabsmand Niels Siewert Poulsen Fountains udgang (besøg i Tivolis Koncertsal), hvorunder han undveg, bedes ministeren oplyse, hvorvidt de gældende regler for udgang er overholdt, samt hvorvidt ministeren finder, at disse regler i tilstrækkeligt omfang sikrer mod farlige fangers undvigelse.

Det må for manges retsopfattelse virke stærkt stødende, at en så farlig forbryder er på udgang til Tivolis Koncertsal med så begrænsede sikkerhedsforanstaltninger, at det i denne forbindelse er muligt at undvige.

Svar (4/1 90):

Justitsministeren (Engell):

Efter de gældende regler er det en forudsætning for tilladelse til udgang, at fare for misbrug ikke antages at foreligge. Drejer det sig om indsatte, der er dømt for farlig kriminalitet, skal der udvises ganske særlig forsigtighed ved vurderingen af misbrugsfaren. Med henblik på at undgå, at der under en udgang opstår risiko for misbrug, kan der træffes bestemmelse om, at udgang skal finde sted under ledsagelse af en eller flere ansatte.

Med hensyn til den konkrete sag kan det oplyses, at pågældende ved Suktetoppen Kredsrets dom af 22. oktober 1976 for bl.a. manddrab i 3 tilfælde blev dømt til anbringelse i Sikringsanstalten på ubestemt tid. I 1987 blev foranstaltningen ændret fra anbringelse på hospital for sindslidende i Danmark til anbringelse på ubestemt tid i en psykiatrisk ledet anstalt under kriminalforsorgen i Danmark, og pågældende blev den 13. august 1987 overført til Anstalten ved Herstedvester.

Reglerne om behandlingen af personer, der er anbragt i Anstalten ved Herstedvester i henhold til det grønlandske foranstaltningssystem, er fastsat i Direktoratet for Kriminalforsorgens cirkulære af 31. maj 1977. Reglerne udtrykker en særlig hensyntagen til de anbringelsesdømtes belastende afsoningsforhold, herunder den store afstand til det hjemlige miljø, forskelle i mentalitet og sprogvanligheder. Som det tidligere er oplyst over for Retsudvalget, senest i en redegørelse af 25. februar 1988, har det særlige tilhørsforhold til det grønlandske samfund også betydning for vurderingen af spørgsmålet om udgang under opholdet i Anstalten ved Herstedvester.

I juni 1989 tillod Direktoratet for Kriminalforsorgen efter drøftelse med rigsadvokaten, at den pågældende, der hidtil havde haft udgang med to ledsagere, fremover kunne få udgang med én ledsager. Han har herefter afviklet flere ledsagede udgange med én fast ledsager. Alle disse udgange er forløbet uden problemer.

[Justitsministeren]

Den 6. december 1989 tiltrådte direktoratet en indstilling fra Anstalten ved Herstedvester om ledsaget udgang til Tivolis Koncertsal den 17. december 1989 fra kl. ca. 15 til 19 med henblik på overværelse af en julekoncert, som Danmark Radio arrangerede som en julehilsen til Grønland. I forbindelse med udgangen deltog 5 grønlandske indsatte, og direktoratet stillede som vilkår for tilladelsen, at der skulle være én ledsager for hver indsat. Direktoratet lagde ved afgørelsen vægt på, at den pågældende gennem længere tid havde været psykisk stabil og skønnedes ufarlig.

Det bemærkes, at den pågældende meldte sig til politiet den 18. december 1989.

Direktoratet for Kriminalforsorgen udsendte i december 1988 reviderede retningslinjer for ledsaget udgang fra kriminalforsorgens anstalter og arresthuse. Retningslinjerne indeholder bl.a. forskrifter for, hvorledes udgangsledsageren skal forberede sig til den forestående udgang, samt hvilke funktioner og opgaver udgangsledsageren skal varetage under afvikling af udgangen, således at det i videst muligt omfang kan undgås, at indsatte undviger under ledsaget udgang.

Jeg finder det ikke velbegrundet at ændre de særlige udgangsregler for grønlandske indsatte. Med hensyn til den konkrete sag er Direktoratet for Kriminalforsorgen ved at foretage en gennemgang af sagen med henblik på at klarlægge, hvorvidt de nævnte retningslinjer er blevet fulgt i forbindelse med udgangen. Direktoratet vil i den forbindelse tage stilling til, hvorvidt der måtte være grundlag for at reagere disciplinært over for udgangsledsageren, samt om der måtte være behov for at præcisere retningslinjerne.

Spm. nr. S 312

Til *miljøministeren* (19/12 89) af:

Lilli Gyldenkilde (SF):

»Vil ministeren lade foretage en undersøgelse af, hvem der er ansvarlig for, at der nu fire år efter anmeldelse af Shellraffinaderiets ulovlige udledning af olie- og fenolholdigt spildevand endnu ikke er rejst sag mod Shell, og vil ministeren samtidig svare på, hvad hun selv har foretaget i sagen?«

Begrundelse

Det er krænkende for retsfølelsen hos mange mennesker, at der ikke rejses sag, når der er tale om klare overtrædelser af spildevandsgrænser med så giftige stoffer som fenol og olie, der udledes i Lillebælt.

Lillebælt er hårdt belastet i forvejen og tåler ikke mere forurening. Miljøbevidstheden er heldigvis steget hos mange mennesker de seneste år, men det betyder også, at det bliver sværere at forstå, at et stort firma ikke bliver retsforfulgt, når reglerne overtrædes.

Det er helt ufatteligt, at der skal gå op til fire år, og at der stadig ikke er sket noget i sagen. De involverede parter og de, der skal komme med udtalelser, må selvfølgelig stå til ansvar, hvis sagen på nogen måde er blevet slyttet.

Svar (8/1 90):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Jeg er helt enig i, at det er uacceptabelt, at tilrettelæggelsen af en miljøstraffesag skal vare i over fire år. Jeg har derfor bedt Miljøstyrelsen om omgående at færdigbehandle sagen samt om at udarbejde en nærmere redegørelse for sagens forløb.

Miljøstyrelsens redegørelse viser, at sagen sammenlagt har ligget godt 2½ år hos Politimesteren i Fredericia og 1½ år hos Miljøstyrelsen.

Miljøstyrelsen har nu færdigbehandlet sagen og sender den videre til Politimesteren i Fredericia. Jeg går ud fra, at denne vil sørge for, at sagen snarest muligt indbringes for retten.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at jeg i et samråd den 10. januar 1990 vil orientere Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg nærmere om sagen.

Spm. nr. S 313

Til *finansministeren* (19/12 89) af:

Holger K. Nielsen (SF):

»Er det korrekt, at der mellem regeringen og Fremskridtspartiet er underskrevet en aftale om besparelser på 447 mio. kr. over 4 år på boligområdet, og kan det oplyses, hvordan disse besparelser i givet fald vil blive udmøntet?«

Begrundelse

Som bekendt måtte Justitsministeriet i sidste øjeblik krybe til korset og – i modsætning til

[Holger K. Nielsen]

hvad man tidligere havde sagt – indrømme, at det i forbindelse med boligbyggeriloven ikke var muligt med tilbagevirkende kraft at forringe finansieringsvilkårene for de tilsagn om byggeri af almennyttige boliger og ungdomsboliger, som var givet i 1989.

Det forekommer imidlertid lidt overraskende, at der på denne baggrund ifølge Politiken den 16. december 1989 er underskrevet en aftale mellem Fremskridtspartiet og finansministeren om besparelser på 447 mio. kr. over 4 år på Boligministeriets område.

Det bør vel ikke komme andre til skade, at regeringen i første omgang forsøgte at komme igennem med en ulovlig nedskæring. Hvis der f.eks. bliver tale om yderligere nedskæringer i boligydelsen, vil det jo være at rette bager for smed, hvor pensionisterne bliver uskyldige ofre for regeringens ulovlige felttog imod den almennyttige boligsektor.

Under alle omstændigheder må regeringen klargøre, hvilke nedskæringer der i givet fald bliver tale om på Boligministeriets område.

Svar (10/1 90):

Finansministeren (Henning Dyremose):

Ved 3. behandling af forslag til lov om ændring af lov om boligbyggeri m.v. (L 91) stillede boligministeren et ændringsforslag, hvorefter de ændrede finansieringsregler for det støttede byggeri først får virkning for byggeri, hvortil der meddeles tilsagn om støtte efter den 1. januar 1990. Ændringsforslaget medfører en statslig merudgift på i alt 447 mio. kr. i årene 1990-93.

Det er endnu ikke afklaret, hvordan og på hvilket område kompenserende besparelser vil blive udmøntet.

Spm. nr. S 314

Til *industriministeren* (20/12 89) af:

Jens Thoft (SF):

»Ministeren bedes oplyse, om det ved de store fusioner i erhvervslivet er en benyttet metode, at man sammenlægger virksomheder, uden at der samtidig er valgt en ny ledelse, og kan ministeren oplyse, om man overhovedet kan få registreret en fusion, uden at der er en ledelse (direktør)?«

Svar (4/1 90):

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg har fra Erhvervs- og Selskabsstyrelsen indhentet følgende oplysninger, hvortil jeg kan henholde mig:

»Selskabslovgivningen indeholder to modeller for fusion. Enten dannes ved fusionen et helt nyt selskab, således at alle de selskaber, der indgår i fusionen, opløses uden likvidation, eller også fortsætter et af de selskaber, der indgår i fusionen, mens det eller de øvrige opløses uden likvidation.

Den første model benyttes yderst sjældent, men vil indebære, at der inden anmeldelse til registrering skal vælges en ny ledelse.

Den anden model forudsætter derimod ikke, at der skal vælges ny ledelse i det fortsættende selskab; men den hidtidige erfaring har vist, at der ved de store fusioner i erhvervslivet jævnligt i et vist omfang vælges ny ledelse i det fortsættende selskab, således at den afspejler ledelsens sammensætning i de selskaber, der indgår i fusionen.

En fusion kan ikke registreres, uden at der er en ledelse (direktør) i det fortsættende selskab.«

Spm. nr. S 315

Til *socialministeren* (20/12 89) af:

Agerschou (SF):

»Vil ministeren foretage noget i anledning af de problemer, pensionister med indefrosne grundskatter nu støder ind i?«

Begrundelse

Ifølge Jyllands-Posten den 20. december 1989 støder pensionister med indefrosne grundskatter nu ind i alvorlige problemer.

Som bekendt har pensionister mulighed for at indefryse afgifter og ejendomsskatter, mod at kommuner og amtskommuner får pant i de pågældendes ejendomme. Beløbene er indefrosne, til pensionisten sælger huset eller dør.

De faldende ejendomspriser og en stigende rentebyrde er tilsyneladende ved at udhule kommunernes pant, så friværdien i flere tilfælde allerede er brugt op. Problemerne vil naturligvis forstærkes, når der næste gang skal betales ejendomsskat.

Det skal bemærkes, at pensionisterne er uden skyld i den klemme, de på denne måde kommer i.

Svar (4/1 90):

Socialministeren (Aase Olesen):

Da lovgivningen vedrørende den i spørgsmålet nævnte problemstilling hører under indenrigsministerens område, har jeg indhentet en udtalelse fra Indenrigsministeriet. Indenrigsministeriet har herefter oplyst følgende:

»Reglerne om den såkaldte indefrysning af ejendomsskatter findes i lov om lån til betaling af ejendomsskatter (Indenrigsministeriets lovekendtgørelse nr. 567 af 28. august 1987).

Efter loven har personer, der er fyldt 65 år, når visse betingelser er opfyldt, ret til at opnå lån til betaling af ejendomsskatter – kommunale og amtskommunale – og visse lignende udgifter vedrørende ejerboliger.

Lån ydes af den kommune, ejendommen ligger i.

En betingelse for at opnå lån er, at der skal ydes sikkerhed for lånet gennem et pantebrev, der skal tinglyses på ejendommen. Pantebrevet skal være placeret inden for den offentligt ansatte ejendomsværdi.

Når der er oprettet en låneordning for en ejendom, fungerer ordningen på den måde, at kommunen i stedet for at opkræve ejendomsskatterne noterer sig et tilsvarende tilgodehavende, efterhånden som ejendomsskatterne forfalder.

Lånebeløbene forrentes. Renten udgør p.t. 5,5 pct. p.a.

Der kan ydes lån på denne måde, indtil lånebeløbene med renter udgør 95 pct. af det pålydende beløb for det pantebrev, der er udstedt som sikkerhed.

Hvis lånet når op til denne grænse – og låntager ikke kan eller ønsker at stille yderligere sikkerhed inden for ejendomsværdien – må kommunen herefter opkræve ejendomsskatterne samt renter af lånet på normal vis.

Lånebeløbene forfalder ved ejerskifte – salg eller dødsfald. Det forhold, at sikkerheden er udnyttet fuldt ud, bringer altså ikke i sig selv de ydede lånebeløb til at forfalde, de kan forblive indestående i ejendommen indtil næste ejerskifte.

Låneordningerne administreres, som det er fremgået, af kommunerne. Indenrigsministeriet er ikke i besiddelse af materiale, der kan belyse, hvor stor yderligere låneadgang der findes inden for ejendomsværdien af de omfattede ejendomme.

Generelt må det siges, at loven om lån til betaling af ejendomsskatter må ses som en mulighed for pensionister til at opnå praktisk hjælp fra kommunen til at anvende en eventuel friværdi i ejendommen til at lånefinansiere ejendomsskatterne. Det ligger uden for det, der er tanken med låneordningen, hvis den skulle udvides, således at kommunerne skulle yde lån, hvor der ikke er sikkerhed inden for ejendomsværdien.«

Jeg kan henholde mig til Indenrigsministeriets udtalelse og samtidig tilføje, at en yderligere udbygning af særordningerne for pensionister vil være i strid med bestræbelserne på – på den lange sigt – at nå frem til et forenklet og gennemskueligt pensionssystem. Jeg henviser i den forbindelse til den vedtagne dagsorden af 9. november 1989, hvorefter regeringen i folketings-samlingen 1990–91 skal fremlægge en langsigtet sammenhængende perspektivplan for hele ældreområdet.

Spm. nr. S 317

Til udenrigsministeren (21/12 89) af:

Riishøj (SF):

»Vil ministeren på baggrund af de seneste dages massakre i Rumænien genoverveje sit nej til, at danske kommuner kan deltage i den internationale kampagne »Operation Rumænske Landsbyer«?»

Begrundelse

I et svar (S 213) afviser udenrigsministeren, at danske kommuner sammen med kommuner i hele Vesteuropa kan deltage i »Operation Rumænske Landsbyer«.

På baggrund af den seneste udvikling ønskes oplyst, om udenrigsministeren kan bære fortsat at sige nej.

Svar (8/1 90):

Udenrigsministeren (Poul Schlüter, fg.):

Bortset fra at svaret på det tidligere spørgsmål (S 213) ikke var et nej til dansk-rumænsk samarbejde, men vedrørte spørgsmålet om kommunernes kompetence, går jeg ud fra, at spørgeren vil være enig i, at begivenhederne har overhalet spørgsmålet. Fronten til Nationens Frelse, der nu udøver regeringsmagten i Rumænien, har som et af sine programpunkter,

[Udenrigsministeren]

at ødelæggelsen af landsbyer skal bringes til ophør.

Spm. nr. S 318

Til *arbejdsministeren* (22/12 89) af:

Jytte Andersen (S):

»Vil ministeren af- eller bekræfte, om der i aktivitetsplanlægningen for arbejdsformidlingen i Ribe Amt indgår overvejelser om, at ligestillingsfunktionen nedlægges som statsfunktion og integreres i det almindelige formidlingsarbejde, hvilket – såfremt en sådan planlægning godkendes – vil indebære, at Landsarbejdsnævnet ikke kan udføre eksterne ligestillingsaktiviteter?«

Begrundelse

På grund af drastiske nedskæringer i bevilningerne til arbejdsformidlingssystemet vil det være utrolig vanskeligt på mange arbejdsformidlinger at opretholde det nuværende niveau, både hvad angår almindeligt formidlingsarbejde og ligestillingsarbejde.

Arbejdsmarkedsnævnet i Ribe har peget på en række reduktionsområder for at leve op til det politiske krav om en nedskæring på 12 årsværk. Reduktionen vil på to områder fjerne et målrettet og kvalificeret ligestillingsarbejde, bl.a. ved at ligestillingsfunktionen nedlægges som statsfunktion og integreres i serviceafdelingen og ved, at de nuværende funktioner som uddannelsesmedarbejder og LVU-konsulent lægges sammen til én stilling.

Såfremt Landsarbejdsnævnet godkender aktivitetsplanerne som godkendt af arbejdsmarkedsnævnet i Ribe, vil ligestillingsarbejdet reelt blive sat ud af funktion.

Svar (8/1 90):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Daværende arbejdsminister Henning Dyrmosé gav i sin besvarelse af spørgsmål nr. 50 af 16. september 1988 fra Folketingets Arbejdsmarkedsudvalg et politisk tilsagn om fastholdelse af den eksisterende ordning med to ligestillingskonsulenter i hvert AMN-område (bortset fra København og Bornholm). Dette tilsagn bekræfter jeg.

Den regionale prioritering af ligestillingskonsulenternes arbejde vil jeg ikke blande mig

detaljeret i, idet jeg forudsætter, at arbejdet ligger inden for den eksisterende stillingsbeskrivelse, hvilket jeg har anmodet Arbejdsmarkedsstyrelsen om at være opmærksom på i forbindelse med styrelsens og Landsarbejdsnævnets stillingtagen til Riberegionens planlægning for 1990.

Spm. nr. S 320

Til *justitsministeren* (22/12 89) af:

Ebba Strange (SF):

»Vil ministeren overveje at behandle visumansøgninger fra kunstnergrupper på lignende måde som visumansøgninger fra forretningsfolk?«

Begrundelse

De danske justitsmyndigheder har valgt at administrere de danske visumregler overordentlig restriktivt. Det drejer sig især om visumansøgninger fra mennesker, der kommer fra såkaldt flygtningeproducerende lande. Dette giver i mange tilfælde indtryk af Danmark som et overordentlig ugæstfrit land til skade for Danmarks omdømme og til skade for udviklingen af mellemfolkelige relationer.

Efter oplysning fra Direktoratet for Udlændinge er det dog muligt at få visum også fra disse lande, hvis det sker som led i et dokumenteret forretningsbesøg. Derimod har en kunstnergruppe fra Sri Lanka fået afslag på visum for blot 4 dage, ligesom ansøgninger fra kunstnergrupper tidligere er blevet afslået.

Hvis Danmark skal ændre sit internationale image, burde de danske myndigheder indse, at kunstnerisk udveksling mellem lande over hele verden er af utrolig stor betydning for mellemfolkelig forståelse og nedbrydning af fordomme mellem mennesker.

Hvis dansk udenrigspolitik skal være andet end handelspolitik og medvirke aktivt til bedre forståelse mellem folkene, bør kunstnergrupper behandles mindst lige så godt som forretningsfolk i forbindelse med ansøgning om besøg i Danmark.

Svar (8/1 90):

Justitsministeren (Engell):

Direktoratet for Udlændinge har over for Justitsministeriet oplyst, at der intet er til hinder

[Justitsministeren]

for, at udenlandske kunstnergrupper, der i øvrigt opfylder betingelserne for indrejse i Danmark, kan få visum med henblik på besøg i Danmark, også selv om de pågældende kommer fra et land, hvorfra der erfaringsmæssigt er en betydelig interesse for at emigrere.

Forudsætningen for at meddele visum er imidlertid ligesom i andre tilfælde, hvor krav om visum til Danmark i overvejende grad er baseret på indvandringsmæssige hensyn, at Direktoratet for Udlændinge ved sin behandling af visumansøgningerne kan lægge oplysningerne om formålet med og varigheden af besøget til grund. Det er helt tilsvarende betragtninger som dem, direktoratet gør sig ved sin stillingtagen til en ansøgning om visum med henblik på forretningsbesøg i Danmark.

Justitsministeriet kan ikke holde sig til direktoratets oplysninger:

Spm. nr. S 322

Til *boligministeren* (28/12 89) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Hvad kan ministeren oplyse om udviklingen i energiforbruget i forhold til et antal etagemeter i statens ejendomme?«

Begrundelse

Spørgeren undrer sig meget over, at der ifølge Rigsrevisionens beretning til statsrevisorerne om Statens Ejendomsforvaltning oplyses, at det kun er i meget få tilfælde, at der er udstedt energiattester.

Dette må vel betyde, at staten ikke i særlig udstrakt grad har levet op til formålsparagrafen i lov om begrænsning af energiforbrug i bygninger.

Svar (8/1 90):

Boligministeren (Agnete Laustsen):

Området energibesparende foranstaltninger i bygninger, herunder offentlige bygninger, blev overført fra Boligministeriet til Energiministeriet pr. 1. maj 1989.

Spørgsmålet har derfor været forelagt Energiministeriet, der oplyser, at der ikke foreligger specifikke oplysninger om udviklingen i energiforbruget pr. etagekvadratmeter i statens bygninger.

Vedrørende omfanget af gennemførte energibesparende foranstaltninger kan der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 323.

Fra perioden 1975-89 anslås den gennemsnitlige årlige besparelse som følge af bevillingerne til energibesparende foranstaltninger i statens bygninger at udgøre ca. 13 pct. af investeringerne.

De gennemførte investeringer har således bidraget til en nedsættelse af energiforbruget i statens bygninger svarende hertil.

I forbindelse med den forøgede indsats for energibesparelser i statens bygninger søges udviklingen i energiforbruget i de statslige bygninger særskilt belyst. Dette vil bl.a. ske via en pligt for institutionerne til at udarbejde særlige energibudgetter og -regnskaber, hvorfra oplysninger om de samlede energiudgifter i statens bygninger fremover vil kunne uddrages, oplyser Energiministeriet.

Spm. nr. S 323

Til *boligministeren* (28/12 89) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Kan ministeren oplyse, om de af Rigsrevisionen fremførte bemærkninger om de manglende energiattester for statens bygninger betyder, at staten ikke har isoleret sine bygninger i rimeligt omfang af hensyn til besparelserne på energiområdet?«

Begrundelse

Rigsrevisionens beretning til statsrevisorerne om Statens Ejendomsforvaltning omtaler på side 35, pkt. 28, at det er væsentligt, at der for statens bygninger udstedes energiattester, så man opnår en forsvarlig økonomi ved opvarmning. Rigsrevisionen mener også, at staten naturligvis bør gå i spidsen for at realisere målsætningen om at begrænse energiforbruget i bygninger, jf. § 1 i lov om begrænsning af energiforbruget i bygninger.

Svar (8/1 90):

Boligministeren (Agnete Laustsen):

Området energibesparende foranstaltninger i bygninger, herunder offentlige bygninger, blev overført fra Boligministeriet til Energiministeriet pr. 1. maj 1989.

[Boligministeren]

Spørgsmålet har derfor været forelagt Energiministeriet, der oplyser, at der i lov om begrænsning af energiforbruget i bygninger stilles krav om, at offentlige bygninger så vidt muligt skal bringes i en rimelig energiøkonomisk stand svarende til energiattestniveau. Der er ikke stillet krav om, at der skal udstedes energiattest for de bygninger, der opfylder energiattestniveau. Det vil fremgå af en varmesynsrapport for den enkelte bygning, hvilke foranstaltninger der skal gennemføres for at bringe bygningen op på energiattestniveau.

I perioden 1975-89 har der været afsat årlige bevillinger på finansloven til gennemførelse af energibesparende foranstaltninger i statens bygninger på i alt ca. 900 mio. kr. Der foreligger ingen oplysninger om størrelsen af investeringer gennemført uden tilskud. Tilskudsordningen bortfaldt med udgangen af 1989, og fremover vil de enkelte ministerier og styrelser selv skulle finansiere energibesparelser i deres bygninger.

Skønnet over restinvesteringsbehovet for energibesparende foranstaltninger i statens bygninger er behæftet med en betydelig usikkerhed. Udgangspunktet for en opgørelse heraf er resultatet fra ministeriernes og styrelsernes seneste indberetning fra 1986 om investeringsbehov og budgetterede udgifter sammenholdt med vurderinger af herefter gennemførte investeringer. Opgøres restinvesteringsbehovet for statens bygninger ud fra energipriser ekskl. energifgifter, skønnes det at være på ca. 300 mio. kr. pr. 1. januar 1990. Opgøres investeringsbehovet inkl. energifgifter, således at statens bygninger bringes på samme energimæssige standard som alle andre bygninger, skønnes investeringsbehovet at være på ca. 630 mio. kr. pr. 1. januar 1990.

Efter tilskudsordningens bortfald vil der blive gennemført en forøget indsats for at fastholde og udvide bestræbelserne for energibesparelser i statens bygninger.

Et af hovedelementerne i denne indsats vil være at sikre, at alle statens bygninger bringes i en rimelig energiøkonomisk stand svarende til energiattestniveau.

Endvidere udvides indsatsen for energibesparelser i statens bygninger til at omfatte hele energiforbruget i bygningen, herunder også elforbruget, og ikke alene bygningens transmissionstab, som varmesynet og energiattesten primært vedrører.

I forbindelse hermed påtænkes der gennemført en fornyet indberetning fra ministerier og styrelser om restinvesteringsbehovet vedrørende energibesparelser i statens bygninger, oplyser Energiministeriet.

Spm. nr. S 324

Til *boligministeren* (28/12 89) af:

Bjørn Poulsen (SF):

»Kan ministeren oplyse, om de manglende energiattester for de fleste statslige bygninger er et udtryk for, at bygningerne ikke kan opnå en energiattest, eller at man ikke mener det nødvendigt at fremskaffe en energiattest?«

Begrundelse

Ifølge Rigsrevisionens beretning til statsrevisionerne om Statens Ejendomsforvaltning skrives der i II resumé, side 10: »Det konstateres, at det er et meget begrænset antal af de statslige bygninger, der har fået udstedt en energiattest«. Dette har undret spørgeren, da det vel må være naturligt, at staten, hvor det kan lade sig gøre, går i spidsen.

Svar (8/1 90):

Boligministeren (Agnete Laustsen):

Der henvises til besvarelsen af spørgsmål nr. S 323.

Det fremgår heraf, at der i lov om begrænsning af energiforbruget i bygninger stilles krav om, at statens bygninger så vidt muligt bringes i en rimelig energiøkonomisk stand svarende til energiattestniveau, men at der ikke er noget krav om, at bygninger, der er bragt i en sådan stand, skal have en energiattest.

Energiministeriet er ikke i besiddelse af oplysninger om, hvor mange statslige bygninger der på nuværende tidspunkt opfylder betingelserne for at få udstedt energiattest.

Spm. nr. S 325

Til *trafikministeren* (28/12 89) af:

Ernst B. Schmidt (FP):

»Kan ministeren bekræfte, at HT foretrækker svenske busselskaber frem for danske ved udlicitering af kollektiv trafik i hovedstadsområdet?«

[Ernst B. Schmidt]

Begrundelse

Ifølge pressen foretrækker HT et busselskab fra Sverige, selv om der er afgivet tilbud på al kørsel i hovedstadsområdet fra danske entreprenører. Det udenlandske firma har egen dækfabrik, ligesom det vil købe nye busser i Sverige, hvorved f.eks. DAB i Silkeborg vil miste arbejdspladser.

*Svar (10/1 90):***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

I medfør af § 3 i lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik skal Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) foretage offentligt udbud af buskørslen, således at den del af den samlede kørsel, der udføres af andre på grundlag af udbud, efter 1. april 1990, 1. april 1992 og 1. april 1994 altid mindst skal udgøre henholdsvis 15, 30 og 45 pct. Selskabet er frit stillet med hensyn til udformningen af udbud og afgør alene, hvilke af de indkomne tilbud der skal antages.

Formålet med bestemmelsen er gennem konkurrence mellem private busvirksomheder at mindske selskabets omkostninger og dermed opnå en mere økonomisk og effektiv drift.

HT har allerede foretaget offentligt udbud af ca. 20 pct. af den samlede kørsel, der fra 1. april 1990 skal udføres af private busselskaber. Der er indgået aftaler med danske busvirksomheder om mere end halvdelen af denne kørsel, og selskabet overvejer for tiden en række tilbud vedrørende den resterende del af kørslen.

Spm. nr. S 329

Til trafikministeren (29/12 89) af:

Connie Hedegaard (KF):

»Hvilke planer har ministeren for udvikling af infrastrukturen i hovedstaden, herunder i særlig grad udviklingen af det kollektive trafiksystem?«

Begrundelse

Hvis København skal have en chance for at blive et kraftcenter i Skandinavien og den europæiske nordregion, haster det med en udbygning af infrastrukturen, bl.a. således at trafikforbindelserne til og fra Københavns Lufthavn forbedres.

Overalt i Europa sker der i disse år en større og større sammenkobling mellem luft- og togtrafikken, hvorfor det forekommer afgørende for lufthavnens fremtid, at Danmark følger med.

I årevis har en tunnel- eller bybaneløsning mellem Amager og det øvrige København været diskuteret uden resultater. Da det ifølge DSB's investeringsplaner synes at ville tage lang tid, inden der bliver plads til så stor en investering i hovedstadsområdet, ville en mulighed være at overveje tilbudet om en privatfinansieret privatbane fra lufthavnen ind over centrum og eventuelt videre til Frederiksberg.

Amagers 130.000 indbyggere har i dag kun busser som kollektivt befordringsmiddel, hvilket gør den kollektive trafik til et mindre attraktivt alternativ til bilen, end den ville være, såfremt der var en by- eller magnetbane med forbindelse til f.eks. en S-togsstation.

*Svar (11/1 90):***Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg kan indledningsvis helt tilslutte mig spørgsmålets begrundelse for at søge bedre trafikforhold opnået i det centrale København samt til og fra Amager, herunder Kastrup Lufthavn.

Det er min klare fornemmelse, at der kan skabes bred politisk opbakning om ønsket om forbedringer for den kollektive trafik i København såvel i form af styrkelse af den eksisterende trafik som en egentlig udbygning med nye linier.

Også i den transporthandlingsplan for miljø og udvikling, der er under udarbejdelse med udgangspunkt i Brundtlandrapporten, vil forbedrede kollektive trafikforhold i København være et meget betydningsfuldt element.

Staten står i øjeblikket over for meget store investeringer i den kollektive trafik i tilknytning til den faste Storebæltsforbindelse. Men i det samlede behov for trafikinvesteringer har Københavnsregionen også høj prioritet.

Regeringen er fortsat interesseret i en fast Øresundsforbindelse. En sådan forbindelse mellem København og Malmø vil give banebetjening af Københavns Lufthavn og dele af Amager.

Jeg er også positiv over for at se nærmere på de muligheder, en magnetbane kan frembyde.

[Trafikministeren]

For at drøfte mulighederne for at skabe trafikforbedringer på Amager og i det øvrige København vil jeg i 1990 afholde en konference om dette emne.

Desuden påtænker regeringen at nedsætte et udvalg, der skal se nærmere på finansieringen af trafikinvesteringerne, herunder utraditionel finansieringskilder.

Jeg kan tilføje, at der i de forhandlinger, der netop nu pågår med Socialdemokratiet om en flerårig aftale om DSB's økonomi, også drøftes spørgsmålet om den kollektive trafikudbygning i hovedstadsregionen.

Spm. nr. S 331

Til *kommunikationsministeren* (2/1 90) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Vil ministeren uddybe nærmere, om Stefan Fønss har ret i sine påstande om, at P&T forsøksbehandler kunder med hensyn til statsstøttet post?«

Begrundelse

Der henvises til en artikel i Erhvervs-Bladet af 21. december 1989.

Svar (10/1 90):

Kommunikationsministeren (Torben Rechen-dorff):

Som det fremgår af finanslovsforslaget for 1990, er det beregnet, at bladbesørgelsen i 1990 vil give P&T og dermed statskassen et negativt dækningsbidrag på ca. 207 mio. kr.

I 1988 blev der foretaget en dækningsbidragsberegning på delprodukterne i postvæsenets bladbesørgelse. Beregningen viste, at der for dagblade var et negativt dækningsbidrag på 136 mio. kr. For uge- og månedsblade var det negative dækningsbidrag efter fradrag af rabatter på ca. 71 mio. kr.

For dagblade gives subsidierne hovedsagelig i form af lave takster. Gennemsnitstaksten for et dagblad er i dag på ca. 40 øre. For et uge- og månedsblad på ca. 95 g betales en takst på ca. 1,03 kr.

Publikationer, der ønskes postbesørget til den lave bladporto, skal opfylde de gældende betingelser for postbesørgelse af blade.

I postvæsenet har der dog gennem en periode været anlagt en bred fortolkning af det gæl-

dende regelsæt for uge- og månedsblade. Det har således været accepteret, at erhvervs virksomheder m.v. udsendte publikationer, der rettelig må betegnes som reklamer eller andre kommercielle meddelelser til forretningsforbindelser, til den lave bladporto. Denne praksis harmonerede ikke med de hensyn, der var bestemmende for, at bladportoen blev holdt på et kunstigt lavt niveau.

I 1987 og 1988 opsigde postvæsenet derfor en række af de blade, der mest åbenlyst var i strid med betingelserne for at opnå befordring til de særlig lave bladtakster. Samtidig med opsigelsen af disse publikationer blev betingelserne gennemgået med henblik på at tydeliggøre disse. Postvæsenet har imidlertid måttet erkende, at det er forbundet med store vanskeligheder at fastsætte nye regler, som ikke vil give fortolkningsproblemer.

P&T og jeg overvejer for tiden, hvordan det vil være muligt at præcisere grundlaget for besørgelse af uge- og månedsblade, således at det undgås, at statens subsidier til bladene kommer uvedkommende til gode. Når disse overvejelser er afsluttet, vil jeg fremlægge en redegørelse herom for Finansudvalget.

Spm. nr. S 333

Til *skatteministerens* (4/1 90) af:

Jens Thoft (SF):

»Kan ministeren oplyse, hvornår han forventer gennemført en smidigere forskudsregistrering, således at korrektioner, skatteyderen har meddelt i årets løb, medtages i det efterfølgende års forskudsregistrering?«

Begrundelse

Administrationen af forskudsregistreringen fungerer dårligt. Den er bureaukratisk og besværlig og koster skattemyndigheder og skatteydere meget unødigt besvær.

Et eksempel viser, hvor tåbeligt ordningen fungerer: En skatteyder, der i sommeren 1988 har anskaffet ejerbolig og korrekt har anmodet om ændret forskudsregistrering for 1988, får automatisk udskrevet skattekort for 1989 på baggrund af 1987-indkomsten/fradragene – altså indkomst/fradrag i året før ejerboligen blev anskaffet.

Heller ikke for 1990 fungerer forskudsregistreringen, eftersom den automatiske forskuds-

[Jens Thoft]

registrering for 1990 baseres på 1988-selvangivelsen, hvor rentefradraget kun optrådte med halvdelen af et normalt års fradrag. Først i 1991, altså 3 år efter at den begivenhed er sket, som fik skatteyderen til selv at henvende sig til skattemyndighederne for at få korrigeret forskudsgrundlaget, fungerer den automatiske registrering.

Om »begivenheden« er lønfremgang/nedgang, pensionering, omplacering af formue eller køb af ejerbolig, er ligegyldigt. Systemet fungerer i alle tilfælde ikke.

Resultatet er, at hundredtusinder af skatteydere hvert år i december/ januar må ulejlige sig med at korrigere skattemyndighedernes automatiske forskudsregistrering. I år er det korrekte antal tæt ved 500.000.

Skatteyderne kan naturligvis ikke forstå, at oplysninger, der er afgivet én gang til myndighederne, ikke registreres på en sådan måde, at de samme oplysninger ikke skal oplyses endnu en gang.

Jeg mener, at det må være en forholdsvis simpel arbejdsgang at fodre forskudsregistreringsmaskinen med fremskrevne tal, når skatteyderen den allerførste gang henvender sig. Jeg har tidligere rejst sagen over for ministeren og vil med dette spørgsmål forsøge at formå ministeren til at gennemføre en smidigere administration snarest muligt.

Svar (10/1 90):

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Den automatiske forskudsregistrering foretages normalt på grundlag af den senest afsluttede slutligning. Dette gælder, selv om der er foretaget en ændring af forskudsregistreringen for det løbende år på det tidspunkt, hvor den automatiske forskudsregistrering afvikles. Det betyder, at forskudsregistreringen for 1990 normalt er foretaget på grundlag af slutligningen for 1988. I de senere år er der dog ved afviklingen af den ordinære forskudsregistrering i stigende omfang taget hensyn til ændringer i det løbende års forskudsregistrering. Ved forskudsregistreringen for 1990 er dette sket på følgende måde:

Ved visse ændringer af A-indkomst, over-/underskud af ejerbolig eller over-/underskud af virksomhed eller udlejningsejendom i forhold til slutligningen for 1988, hvor ændringen er sket inden 1. februar 1989, anvendes tallene

fra den ændrede forskudsregistrering. Den tidsmæssige begrænsning skyldes, at man i disse tilfælde med en rimelig nøjagtighed kan behandle de pågældende indkomst- og fradragsbeløb som helårsbeløb. For 1990 er der udført ca. 330.000 forskudsregistreringer efter disse regler.

Ved forskudsregistreringen for modtagere af social pension anvendes den faktiske pension i juli 1989 omregnet til helårsbeløb og reguleret med 1,5 pct.

Herudover udsendes der i en række tilfælde forskudsskemaer, indberetningsblanketter og andet materiale til kommunerne. Disse udsendelser omfatter bl.a. en række situationer, hvor slutligningen for 1988 ikke kan antages at være egnet til at danne grundlag for forskudsregistreringen, f.eks. fordi visse typer af ændringer i skatteyderens forhold er indtrådt i 1989.

Endelig har kommunerne i forbindelse med indberetning af en ændring af forskudsregistreringen for 1989 haft mulighed for at opnå, at der skal udskrives et forskudsskema for 1990 og/eller 1991.

Spørgsmålet om automatisk anvendelse af ændrede forskudsregistreringer ved forskudsregistreringen for det kommende år har flere gange været drøftet mellem Statsskattedirektoratet og kommunerne. Der har været enighed om at gennemføre de foran nævnte foranstaltninger. Disse foranstaltninger synes for 1990 at have en vis effekt.

Der er således gennemført visse tilpasninger af den automatiske forskudsregistrering. Jeg mener imidlertid, at der er behov for yderligere forenklinger.

Spørgsmålet om forenklinger af de administrative procedurer i det hele taget indgår som et centralt led i det forenklingsarbejde, jeg har sat i gang.

Siden efteråret 1989 har der under Skatteministeriets Forenklingsudvalg været nedsat en systemforenklingsgruppe med repræsentanter for Skatteministeriet og kommunerne.

Gruppen undersøger bl.a. mulighederne for en ordning, hvorefter forskudsregistreringen kan baseres på nyere oplysninger i skattevæsenets edb-systemer end i dag.

Det er endnu for tidligt at sige noget om, hvornår en forenklet og moderniseret forskudsregistrering kan gennemføres, men jeg lægger megen vægt på, at det sker så hurtigt, det er teknisk muligt.

Spm. nr. S 336

Til kulturministeren (4/1 90) af:

Stillinger (SF):

»Hvilke kriterier ligger til grund for godkendelse af forskningsprojekter gennem Idrættens Forskningsråd, hvem har søgt, og hvem har fået bevilget støtte til forskningsprojekter gennem Idrættens Forskningsråd i 1986, 1987, 1988 og 1989?«

Foreløbigt svar (10/1 90):

Kulturministeren (Ole Vig Jensen):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Idrættens Forskningsråd. Når rådets redegørelse foreligger, skal jeg vende tilbage til sagen med de ønskede oplysninger.

Spm. nr. S 337

Til indenrigsministeren (4/1 90) af:

Agerschou (SF):

»Vil amtskommunerne blive økonomisk kompenseret for de manglende mindredgifter til medicin?«

Begrundelse

Ifølge Politiken den 4. januar 1990 viser nye tal fra Foreningen af Danske Medicinfabrikker (MEFA), at forbruget af medicin tilsyneladende er vokset gennem 1989. Besparelsen på amtskommunernes sygesikringsudgifter bliver derfor mindre end de 300 mio. kr., som regeringen reducerede amtskommunernes bloktilskud med, da man vedtog den såkaldte 800-kroners-regel.

Svar (9/1 90):

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Ifølge Politiken den 4. januar 1990 viser nye tal fra Foreningen af Danske Medicinfabrikker (MEFA), at forbruget af medicin tilsyneladende er vokset gennem 1989.

Man kan imidlertid ikke på baggrund af en oplysning om, at det samlede medicinforbrug er steget i 1989, drage afgørende konklusioner om udviklingen i sygesikringsudgifterne.

Det samlede medicinforbrug omfatter også lægemidler, hvortil der ikke ydes tilskud. Det kan ikke på forhånd forudsættes, at stignings-

takten i forbruget af tilskudsberettiget medicin er den samme som den samlede stigningstakt for medicinforbrug som opgjort af MEFA.

Man kan heller ikke på baggrund af oplysninger om det samlede medicinforbrug afgøre, om forbruget af tilskudsberettiget medicin har været koncentreret på relativt få personer, eller om forbruget har været spredt. Det offentlige medicinudgifter vil bl.a. afhænge af, hvordan forbruget har været fordelt på befolkningen.

Endvidere skal det bemærkes, at beregningen af besparelserne ikke forudsætter en nedgang i medicinforbruget, men blot en større patientandel.

Der kan derfor endnu ikke tages stilling til, om der er grundlag for en ny forhandling om kompensationsspørgsmålet.

Der henvises i øvrigt til henstilling vedrørende amtskommunernes budgetter for 1990, hvori det hedder:

»Kompensationen for ændringer på medicintilskudsområdet (egenbetalingsgrænsen, omlægning af medicintilskudslisten, gratis insulin) fastsættes til 300 mio. kr. i 1989 og 600 mio. kr. i 1990.

Der er enighed om, at grundlaget for beregningen af de offentlige besparelser på medicintilskudsområdet er vanskelige og usikre at opføre.

Hvis regnskabet for 1989 og regnskabsudviklingen i 1990 tyder på, at besparelsen afviger væsentligt herfra, tages spørgsmålet op i forhandlingerne vedrørende den kommunale økonomi for 1991.«

Spm. nr. S 338

Til socialministeren (4/1 90) af:

Agerschou (SF):

»Hvordan er ministerens holdning til at give kommunerne mulighed for at finde arbejde til de grupper, som arbejdsformidlingen alligevel ikke tager sig af?«

Begrundelse

Gennem flere år har det været et problem, at bl.a. kontanthjælpsmodtagere står allerbagest i køen hos arbejdsformidlingen. Kommunerne ønsker derfor at få mulighed for at finde arbejde til de mennesker, man i forvejen har kontakt med – kontanthjælpsmodtagere, folk på sygedagpenge, førtidspensionister, langtidsledige,

[Agerschou]

unge ledige m.v. Årsagen til dette ønske er som nævnt, at arbejdsformidlingen ikke fungerer over for disse grupper.

Svar (11/1 90):

Socialministeren (Aase Olesen):

Jeg kan naturligvis fuldt ud tilslutte mig den holdning, der er kommet til udtryk i arbejdsministerens forslag til lov om kommunal beskæftigelsesindsats (L 52, fremsat den 1. november 1989), hvorefter kommunerne vil få bedre mulighed for at gøre en indsats for de særligt udsatte grupper af ledige.

Jeg kan endvidere henvise til mit eget forslag om indførelse af ungdomsydelse (L 62, fremsat den 9. november 1989), hvorefter kommunerne forpligtes til at gøre en særlig indsats for unge ledige kontanthjælpsansøgere under 20 år.

Jeg vil i øvrigt afvente det udspil, som jeg har forstået vil komme fra kommunal side inden længe.

Spm. nr. S 345

Til *skatteministeren* (5/1 90) af:

Jens Thoft (SF):

»Vil ministeren lære af erhvervslivets fusioner, således at fremtidige strukturændringer i skatte- og toldvæsenet ikke i bogstaveligste forstand kommer til at ske så hovedløst som ved oprettelsen af den nye Told- og Skattestyrelse?«

Begrundelse

Pr. 1. januar 1990 oprettedes den nye Told- og Skattestyrelse. Umiddelbart forinden havde ministeren givet sine topchefer fyresedlen, og ved oprettelsen står den nye styrelse uden ledelse.

Skatteministeren burde her lære af erhvervslivets store fusioner, hvor man naturligt som et led i fusionsplanlægningen sikrer sig en ledelse fra fusionens start. Endnu i dag er stillingsopslaget for ledelsen af den nye styrelse ikke udløbet.

I et svar, jeg i dag har fået fra industriministeren, oplyser han, at en fusion i erhvervslivet end ikke kan registreres i Selskabsregistret, uden at der er en ledelse i det fortsættende selskab.

Industriministeren oplyser også, at der ved de store fusioner i erhvervslivet ofte vælges en

ny ledelse, der afspejler de selskaber, der indgår i fusionen.

Spørgeren skal indtrængende opfordre ministeren til at lære af erhvervslivets erfaringer, så den helt uholdbare tilstand, som er opstået i den nye ledelsesløse styrelse ikke gentager sig.

Svar (11/1 90):

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Skatte- og Afgiftsstyrelsen blev etableret pr. 1. marts 1989 med henblik på at forberede og forestå omdannelsen af skatte- og afgiftsadministrationen til en samlet koncern i samarbejde med Statsskattedirektoratet og Direktoratet for Toldvæsenet. Samtidig etableredes en fælles koncernledelse for hele Skatteministeriets område.

Et strukturudvalg, som var nedsat af koncernledelsen, fremlagde i september måned et oplæg til brug for koncernledelsens beslutning om den fremtidige overordnede struktur for Skatteministeriet.

På grundlag af strukturudvalgets forslag traf jeg beslutning om en sammenlægning pr. 1. januar 1990 af Statsskattedirektoratet, Direktoratet for Toldvæsenet og Skatte- og Afgiftsstyrelsen til én enhed, Told- og Skattestyrelsen.

Ansøgningsfristen til stillingen som direktør for Told- og Afgiftsstyrelsen udløb den 8. januar 1990. Jeg forventer meget hurtigt, at der vil kunne ske udnævnelse af den nye direktør.

Fra 1. januar 1990, og indtil der er udnævnt en direktør for den nyoprettede Told- og Afgiftsstyrelse, er tolddirektør C. A. Nielsen konstitueret i stillingen som direktør for styrelsen.

Til at bistå den konstituerede direktør er der oprettet en midlertidig direktion bestående af ledelsesrepræsentanter for Statsskattedirektoratet, Tolddirektortet og Skatte- og Afgiftsstyrelsen.

Told- og Skattestyrelsen er således oprettet efter et grundigt udvalgsarbejde, og der er sikret den nye styrelse en betydelig ledelseskraft straks fra oprettelsen.

Bortfaldet spørgsmål:

Spm. nr. S 352

Formanden:

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 352,

[Formanden]

der var stillet af Margrete Auken (SF) til trafikministeren, den 12/1 90 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til trafikministeren (8/1 90) af:

Margrete Auken (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvad vestbroen på Storebælt kan tåle af skibsstød uden at tage skade, hvor stor en andel af de skibe, der sejler gennem Storebælt, der holder sig under denne vægt, og om skibe tungere end det angivne kan sejle gennem vestrenden, og i bekræftende fald oplyse, hvor mange det så drejer sig om, og vil ministeren endvidere oplyse, om han er enig med direktør Gotfredsen fra A/S Storebælt i, at det ikke er nødvendigt at sikre højbroens piller mod stød fra de tungeste skibe, hvis man vælger at bygge broen som hængebro?«

Begrundelse

Der henvises til Politiken søndag den 7. januar 1990, side 2.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 44.

Forslag til folketingsbeslutning om en energi- og miljøansvarlig transportpolitik.

Af Margrete Auken (SF) m.fl.
(FremSAT 5/12 89).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Knud Østergaard):

I sin Handlungsplan for Miljø og Udvikling fra december 1988 tilkendegav regeringen, at det ikke på daværende tidspunkt var muligt at fremlægge en Handlungsplan på transportområdet. Baggrunden herfor var, at der efter regeringens opfattelse var tale om en så betydelig og kompleks opgave, at der var behov for et bedre beslutningsgrundlag, før der kunne tages stilling til de forskellige Handlungsplanmuligheder, der var skitseret. Regeringen er således ikke uenig i de intentioner, der synes at ligge bag beslutningsforslaget, nemlig at sikre en energi- og miljøvenlig transportsektor.

Regeringen finder imidlertid fortsat, at der er behov for et bedre beslutningsgrundlag, og der er derfor som bekendt iværksat et omfattende udvalgsarbejde. Regeringen vil på baggrund heraf forelægge Folketinget en egentlig Handlungsplan på transportområdet i maj måned.

Uden at foregribe den endelige plan kan jeg oplyse, at stort set alle de elementer, der er nævnt i beslutningsforslaget, bliver behandlet i udvalgsarbejdet, og resultatet heraf vil derfor give grundlag for en stillingtagen til de enkelte forslag.

Specielt med hensyn til Øresundsforbindelsen skal jeg nævne, at dette spørgsmål er genstand for særlige overvejelser i anden regi. Vi har som bekendt haft en forespørgselsdebat herom den 11. januar, og jeg finder ikke grundlag for at genoptage denne debat i dag.

Regeringens holdning er altså, at vi må afvente resultatet af udvalgsarbejdet. Jeg finder ikke, at det tjener noget formål at gå ind i en debat om de enkelte forslag i dag, og jeg finder naturligvis langt mindre, at Folketinget bør tage stilling til, hvilke elementer der skal indgå i Handlungsplanen, før det fornødne beslutningsgrundlag foreligger.

Tove Lindbo Larsen (S):

Min første tanke, da jeg læste dette forslag, var, at det var vel egentlig at foregribe begivenhedernes gang. Et lignende tilfælde havde vi i sidste uge på sundhedsområdet, hvor SF stillede en række emner op, som man mente skulle med i det sundhedslovsforslag, som regeringen fremsatte i går.

Hvad angår dette beslutningsforslag, går der jo nok lidt mere tid, inden vi ser regeringens udspil. Ministeren har i hvert tilfælde afsløret her for ganske kort tid siden, at det først kommer i maj måned. Jeg må sige, det er en skuffelse, at det ikke er muligt at få dette forslag frem noget før.

I »den blå bog«, om jeg så må sige, som regeringen har udsendt omkring Handlungsplanerne på de forskellige områder for miljøet, står, at der skulle komme et udspil til foråret. Nu bliver det først i maj måned – så langt rækker foråret vel ikke.

Efter ministerens afvisning kan der derfor være grund til at tage lidt fat på det spørgsmål, som SF har rejst. Jeg mener ikke, at vi skal have en meget dybtgående og intens debat på alle de