

63. møde

Tirsdag den 14. marts 2000 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortrædere for følgende folketingsmedlemmer:

Hans Hækkerup (S),
Peter Duetoft (CD) og
Ole Donner (DF).

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse.

3) Spørgsmål til ministre. (Spørgetimen).

4) Forespørgsel nr. F 36:

Forespørgsel til statsministeren [om, hvilke oplysninger statsministeren kan give om forløbet frem til beslutningen om at iværksætte politiske sanktioner over for Østrig i forbindelse med regeringsdannelsen].

Af Kristian Thulesen Dahl (DF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 4/2 2000. Fremme af forespørgslen vedtaget 10/2 2000).

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 90:

Forslag til folketingsbeslutning om en fair behandling af Østrig.

Af Frank Dahlgaard (UP).
(Fremsat 8/2 2000).

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 111:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af den valgfri protokol af 6. oktober 1999 til konventionen om afskaffelse af alle former for diskrimination imod kvinder.

Af udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen).
(Fremsat 1/3 2000).

Meddelelser fra formanden

Formanden:

Medlem af Folketinget Peter Duetoft har meddelt mig, at han på grund af sygdom ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra a, fra og med dags dato og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlem af Folketinget Ole Donner har meddelt mig, at han på grund af sygdom ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra a, fra og med den 15. marts 2000 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlemmer af Folketinget Svend Erik Hovmand (V), Hans Christian Schmidt (V), Flemming Hansen (KF) og Pernille Sams (KF) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om regelforenkling gennem etablering af en dereguleringsenhed.
(Beslutningsforslag nr. B 116).

Medlemmer af Folketinget Pernille Sams (KF), Flemming Hansen (KF), Svend Erik Hovmand (V) og Hans Christian Schmidt (V) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om regelforenkling gennem indførelse af byrdebudget.
(Beslutningsforslag nr. B 117).

Medlemmer af Folketinget Kim Behnke (FRI), Tom Behnke (FRI), Thorkild B. Frandsgaard (FRI) og Kirsten Jacobsen (FRI) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af computerundervisning som obligatorisk fag i folkeskolen.
(Beslutningsforslag nr. B 118).

Medlem af Folketinget Frank Dahlgaard (UP) har meddelt mig, at han ønsker at stille følgende forespørgsel til undervisningsministeren:

»Hvad agter regeringen at foretage sig for at forbedre de unges kundskaber i de kulturbærende fag historie, geografi, dansk og kristendomskundskab?«

(Forespørgsel nr. F 45).

Det Udenrigspolitiske Nævn har afgivet beretning om Det Udenrigspolitiske Nævns inddragelse i forbindelse med beslutninger af større udenrigspolitisk rækkevidde (afgivet på baggrund af regeringens håndtering af sagen om sanktionerne mod Østrig).

(Beretning nr. 3).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortrædere for følgende folketingsmedlemmer:

Hans Hækkerup (S),
Peter Duetoft (CD) og
Ole Donner (DF).

Formanden:

Hr. Hans Hækkerup og hr. Peter Duetoft har søgt om orlov fra den 14. marts. Hr. Ole Donner har søgt om orlov fra den 15. marts. Hr. Hans Hækkerup har søgt om orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv. Hr. Peter Duetoft og hr. Ole Donner har søgt om orlov på grund af sygdom.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles orlov som ansøgt, og at stedfortræderne indkaldes som midlertidige medlemmer. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse.

Formanden:

Fra Udvalget til Valgs Prøvelse har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Socialdemokratiet i Vestsjællands Amtskreds, projektleder Thomas Adelskov, godkendes som

midlertidigt medlem fra og med den 14. marts 2000 i anledning af Hans Hækkerups orlov.

Endvidere har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Centrum-Demokraterne i Nordjyllands Amtskreds, sygeplejerske Lisbeth Arbøl, godkendes som midlertidigt medlem fra og med den 14. marts 2000 i anledning af Peter Duetofts orlov.

Endelig har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Dansk Folkeparti i Nordjyllands Amtskreds, læge Knud Wilson, godkendes som midlertidigt medlem fra og med den 15. marts 2000 i anledning af Ole Donners orlov.

Indstillingen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 98 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Spørgsmål til ministrene.

Spørgetimen

Formanden:

Til at besvare spørgsmål i spørgetimen har statsministeren udpeget indenrigsministeren og trafikministeren.

Til indenrigsministeren er anmeldt to hovedspørgere: hr. Poul Nødgaard og fru Else Winther Andersen. Ønsker flere at tilmelde sig som hovedspørgere? (Ophold). Det er ikke tilfældet.

Til trafikministeren er anmeldt tre hovedspørgere: hr. Frank Dahlgaard, hr. Kristian Jensen og fru Margrete Auken. Ønsker flere at tilmelde sig som hovedspørgere? (Ophold). Hr. Jens Kirk og fru Gitte Lillelund Bech.

Der er herefter anmeldt i alt syv hovedspørgere, som vil få ordet i denne rækkefølge:

1. Poul Nødgaard
2. Else Winther Andersen
3. Frank Dahlgaard
4. Kristian Jensen

5. Margrete Auken
6. Jens Kirk
7. Gitte Lillelund Bech

I første omgang er det spørgsmål til indenrigsministeren, og den første spørger, der får ordet, er hr. Poul Nødgaard.

Der må være absolut ro i salen.

Spm. nr. US 53

Poul Nødgaard (DF):

Jeg vil godt ønske indenrigsministeren tillykke med den nye stilling og det nye ministerium, og i den forbindelse kunne jeg have lyst til at spørge indenrigsministeren – hvis jeg må bruge udtrykket – hvilken stil indenrigsministeren nu vil anlægge over for kommuner og amter.

I første omgang kunne jeg tænke mig at spørge indenrigsministeren: Nu kommer jo de såkaldte forhandlinger med kommunerne og amterne om økonomien for år 2001, og jeg vil gerne vide, om det er indenrigsministeren, der sidder for bordenden og fører disse økonomiske forhandlinger, og ikke – som det har været vanen i mange år – finansministeren. Jeg tror, det ville være et utrolig godt signal at sende til kommunerne og amterne, at det er deres egen minister, der sidder for bordenden og fører forhandlingerne, og jeg kunne godt tænke mig at høre, om ministeren er enig med mig i dette synspunkt.

Indenrigsministeren (Karen Jespersen):

Tak for de pæne ord!

Det er jo sådan, at i 1993 blev det afgjort ved en regeringsbeslutning, at de årlige økonomiske forhandlinger med kommunerne og amterne ligger i Finansministeriet, men i et meget tæt samarbejde med Indenrigsministeriet, og det synes jeg ikke der er nogen grund til at lave om på. Det er også sådan, at de økonomiske rammer og de økonomiske vilkår jo ikke vil blive anderledes, fordi forhandlingerne rent konkret bliver ført i et andet ministerium, for det handler jo om ud fra en samlet vurdering af landets økonomi at afgøre, hvad spillerummet for kommunernes økonomi skal være. Det er det ene.

Men det, der er nok så vigtigt, er at finde ud af: Inden for det spillerum, der findes, hvad bruger vi så pengene til, hvad bruger vi midlerne til? Her ved jeg, at kommunerne er indstillet på, at man i år skal diskutere de ældres forhold og diskutere de svage på arbejdsmarke-

det som to meget vigtige punkter, og det er også noget af det, regeringen har lagt op til.

Hvad pengene bliver brugt til, er nok det vigtigste emne i diskussionen, nok så meget som hvor mange penge der bliver brugt. Jeg mener, det er uafhængigt af, om forhandlingerne ligger i Indenrigsministeriet eller i Finansministeriet, men jeg vil selvfølgelig gøre min indflydelse gældende, fordi forhandlingerne sker i et tæt samarbejde med Indenrigsministeriet og indenrigsministeren.

Poul Nødgaard (DF):

Tak for svaret, selv om det sådan set i realiteten ikke var noget svar på det, jeg spurgte om.

Jeg spurgte, om det ikke var passende nu at ændre den afgørelse, som blev truffet i 1993, og som jeg faktisk ikke var vidende om. Jeg troede, det var noget, man bare gjorde, jeg vidste ikke, at det var noget, der stod på skrift. Men jeg synes, det ville være passende nu, hvor den nye indenrigsminister – som jo har haft en stærk profil på det sociale område i sit tidligere ministerembede – er tiltrådt. Det sociale er jo også et af de store områder, der skal forhandles, når forhandlingerne med specielt kommunerne går i gang.

Jeg kan simpelt hen ikke forstå, at ministeren ikke har benyttet ministerskiftet til at sige: Der er så store og afgørende ting i Indenrigsministeriets ressortområde, så jeg, indenrigsministeren, selv leder forhandlingerne med kommunerne. Det er selvfølgelig klart, at ministeren skal se på, om det hele går op i en højere enhed, men hvis vi skruer tiden tilbage til dengang, da der var en borgerlig regering, husker jeg, at da hr. Thor Pedersen var indenrigsminister, sad han helt bestemt for bordenden hvert eneste år, når der blev forhandlet økonomi med kommunerne og amterne.

Men så fik vi jo en socialdemokratisk regering, hvor en stærk finansminister ligesom satte sig fuldstændig på magten, må man sige, og det er jo ikke alene i relation til Indenrigsministeriet, det er også i relation til alle de andre ministerier. Stort set alt, selv helt ned i småtingsafdelingen, forhandles i Finansministeriet, og jeg synes, det er en helt gal politik, når vi nu har ressortministre.

Indenrigsministeren (Karen Jespersen):

Jeg mener sådan set, det lå ret klart i mit første svar, at jeg ikke synes, der er nogen grund til at ændre den arbejdsdeling, men det er ud fra den

begrundelse, at jeg ikke mener, det vil ændre på indholdet. Det vil være de samme holdninger, der kommer frem, og jeg vil gøre min indflydelse gældende for at sikre den bedst mulige udnyttelse af de økonomiske rammer til gavn for borgerne, hvad enten forhandlingerne ligger i Indenrigsministeriet eller i Finansministeriet. Derfor ser jeg ingen grund til at lave om på den arbejdsfordeling, der gælder i dag.

Poul Nødgaard (DF):

Ja, det må jeg selvfølgelig, havde jeg nær sagt, tage til efterretning, men jeg må bare sige, at jeg er grundlæggende uenig med indenrigsministeren.

Vi ved jo alle sammen – vi, som har færdedes meget i offentlige forsamlinger – at det betyder utrolig meget, hvem der leder et møde, og hvem der kører et møde, og jeg må altså sige, at nu er det slået fast med syvtommerssøm, at man accepterer i regeringen, at de forskellige ressortministre sidder og passer de daglige forretninger, men de helt afgørende, centrale ting, der skal forhandles, lader man altså finansministeren forhandle. Al ære og respekt for ham, han har en masse forstand på økonomi og mange andre gode ting, men jeg tror næppe, han har den samme indsigt på kommunernes område, som landets indenrigsminister har, og derfor står jeg komplet uforstående over for, at indenrigsministeren ikke har benyttet denne gode lejlighed til at sige til statsministeren: Jeg vil gerne være indenrigsminister, men vilkårene er altså, at det er mig, der skal styre det ministerium, og ikke finansministeren.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. US 54

Else Winther Andersen (V):

Det fremgår af en rapport, som Udliciteringsrådet har udgivet, at al tale om udlicitering er gået i stå, når det gælder stat, amter og kommuner. Der udliciteres ikke mere i dag, end der blev gjort i 1995, og jeg vil nok sige, at det er udtryk for ressourcespild og spildte skatteindtægter. Rapporten fra Udliciteringsrådet påpeger jo, at staten i hele det tidsrum har sparet omkring 15 pct. ved udlicitering, uden at det er gået ud over kvaliteten, og derfor vil jeg gerne spørge indenrigsministeren, hvad man har tænkt sig at gøre ved det her.

Indenrigsministeren (Karen Jespersen):

Det er jo sådan i dag, når vi snakker udlicitering, at der i lovgivningen for de forskellige ministeriers områder er en række muligheder for at overdrage udførelsen af opgaverne til andre end kommunen selv, altså at udlicitere. Men hvorvidt man vil bruge de muligheder, er jo som bekendt op til den enkelte kommune, og jeg har altid selv syntes, det er et godt system, for det afhænger jo meget af de lokale vilkår, hvad der fungerer eller ikke fungerer på den ene eller den anden måde. Noget andet er, at hvis det er noget, man bliver tvunget til, kan det tit betyde, at tingene ikke fungerer så effektivt, som de ellers ville gøre.

Det har været sådan, at alt andet lige har der været en svagt stigende tendens til at lægge flere opgaver ud. Men jeg kunne så lidt drillende gentage det, der fra tid til anden bliver fremført i debatten, nemlig at det ser ud til, at de kommuner, der er styret af Venstreborgmestre og har et Venstreftal, ikke er specielt mere ivrige efter at udlicitere end andre kommuner. Man må jo gå ud fra, at det hænger sammen med en samlet vurdering af, hvad der er mest hensigtsmæssigt for kommunen.

Det vil være sådan, at det bliver et tema i forhandlingerne med kommunerne til foråret, og der har også været nogle forespørgsler. Jeg kender en fra min tidligere ressort, Socialministeriet, hvor man gerne ville udnytte forsøgsbestemelsen, sådan at man havde mulighed for at overdrage driften af børnehaver til private virksomheder, også på vilkår, så de kunne tjene penge på det.

Der ligger forskellige initiativer til at komme kommuner i møde, hvis de synes, der er barrierer for udlicitering, og det er så en af dem, hvor jeg som tidligere socialminister var imødekommende over for kommunerne.

Men ud over det er der ikke aktuelt planer, men selvfølgelig vil vi lytte til, hvad Kommunernes Landsforening siger under forårets drøftelser.

Else Winther Andersen (V):

Jeg vil gerne sige tak for svaret til ministeren. Nu fik vi det svar, at det er kommunerne og det kommunale selvstyre, der sætter rammerne på det der område. Men jeg sagde faktisk i min første sætning, at det også var udlicitering i forhold til staten, hvor det hele er gået i stå, hvor der ikke er mere udlicitering, end der var i 1995, og hvor man jo kan se, at der virkelig kan

spares op til 15 pct., uden at det går ud over kvaliteten.

Helt specifikt i forhold til staten: Hvad har indenrigsministeren tænkt sig at gøre på det her område, for det er faktisk et stort beløb, der på den måde ikke kommer i statskassen?

Indenrigsministeren (Karen Jespersen):

Jeg beklager, at jeg ikke fik taget højde for udlicitering i forhold til staten i mit første svar, men det er klart, at det er noget, vi er meget opmærksomme på, og vi arbejder på, hvordan vi kan sikre, at den økonomiske gevinst, der kan ligge der, bliver udløst til gavn for skatteborgerne.

Der ligger ikke nogen konkret plan her og nu om, hvordan man kan gøre det, og man er jo også nødt til at være opmærksom på, at det er meget forskellige områder, vi snakker om, så man skal passe på, at man ikke trækker en fuldstændig firkantet skabelon ned over hovedet på nogle meget forskellige områder i den tro, at det over en bank kan give en bestemt besparelse. Men jeg kan garantere spørgeren, at det er noget, som regeringen er meget opmærksom på og arbejder med.

Else Winther Andersen (V):

Det er godt, at regeringen er opmærksom på og vil arbejde med det, men jeg bliver nødt til at spørge indenrigsministeren en gang til: Når der er gået 5 år, uden at der er sket en udvikling på det her område, kunne det så ikke tænkes, at indenrigsministeren vil tage initiativ til, at de forskellige ministerier også overholder det, der hedder udbudscirkulæret, for det fremgår jo faktisk også af den rapport, der er kommet fra Udliciteringsrådet, at man heller ikke overholder udbudscirkulæret?

Hermed sluttede spørgsmålet.

Formanden:

Hermed er spørgsmålene til indenrigsministeren afviklet, og vi går over til trafikministeren.

Der er fem hovedspørgere, og de vil få ordet i denne rækkefølge:

1. Frank Dahlgaard.
2. Kristian Jensen.
3. Margrete Auken.
4. Jens Kirk.
5. Gitte Lillelund Bech.

Spm. nr. US 55

Frank Dahlgaard (UP):

Om kun tre en halv måned åbner Øresundsbroen, og dermed har vi let adgang til en by, der er større end Århus, som er flyttet tæt ind på København.

Det betyder forhåbentlig et trafikspring, der kan mærkes, forhåbentlig, for hvis det ikke gør det, så er det, fordi broen ikke bliver brugt, fordi taksterne på den er for høje. Det er jeg bange for.

Men hvis der kommer dette forventelige trafikspring og altså væsentlig mere trafik både i Malmø og i København, hvad så? Trafikken er i forvejen meget tungt glidende, især i myldretidene. Vil den ikke gå helt i stå? Hvad har regeringen og trafikministeren tænkt sig at gøre for at undgå et trafikkaos, når Øresundsbroen åbner?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er trafikministeren helt opmærksom på. Det er rigtigt, som spørgeren siger, at man må gå ud fra, at broen skaber mere trafik. Det er derfor, at der er investeret i ganske store anlæg, herunder motorveje og jernbanesystemer.

Med hensyn til belastning af Københavns Kommune, så er det ikke kun et spørgsmål, som angår Trafikministeriet, men i høj grad et spørgsmål, som er under Københavns Borgerrepræsentations domæne, og her har man jo bl.a. vedtaget forskellige parkeringsrestriktioner i brokvartererne plus forskellige andre restriktioner for at nedbringe belastningen med biler i den indre by.

Jeg kan sige til spørgeren, at det er en problemstilling, jeg er meget optaget af, bl.a. også fordi jeg selv er valgt i København.

Frank Dahlgaard (UP):

Tak for svaret! Men der er jo ikke kommet flere parkeringspladser, eller har man planlagt at lave flere parkeringspladser, i det omfang trafikken giver sig til kende som en øget biltrafik?

Man har udbygget jernbanesystemet, og det er udmærket, men der kommer vel formentlig og forhåbentlig også en øget biltrafik. Hvor skal disse biler holde? Bliver der flere kørebaner på hovedfærdselsårenerne i Københavnsområdet? Eller hvad sker der?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er ikke sådan, at antallet af parkeringspladser i København er noget, der henhører under trafikministerens område; det er Københavns Kommune. Så jeg er altså ikke vidende om, at der skulle være etableret flere parkeringspladser af den her årsag.

Med hensyn til investering i vejanlæg indgår det i den almindelige diskussion om trafikbelastning i hovedstadsområdet. Der er for tiden et udredningsarbejde i gang, som skal overgå til Hovedstadens Udviklingsråd, som præcis skal tage højde for det, som spørgeren spørger om, nemlig hvordan og hvorledes man udbedrer de allerede belastede områder på det eksisterende motorvejsnet. Det er det, der henhører under trafikministerens område, og det er jeg som sagt opmærksom på.

Frank Dahlgaard (UP):

Tak for svaret! Jeg er lidt ligeglad med, hvad der henhører under trafikministerens område. Ministeren kan vel godt svare. Selv om det er nogle parkeringspladser, der ikke henhører under ministerens område, må det dog være noget, der hører med til trafik og derfor interesserer ministeren, og som ministeren har tjek på, viden om og en mening om.

Jeg vil spørge ministeren her til slut: Kan ministeren garantere – ingen kan jo garantere noget for fremtiden – have sådan en rimelig fast forventning om, at trafikken i København vil kunne afvikles rimelig pænt også efter, at Øresundsbroen er åbnet. Det var det ene spørgsmål.

Det andet er: Hvornår kommer den udredning, der er sat i gang, om behovene for udbygning af trafiknettet? Hvornår kan vi forvente den?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg tror, jeg kan sige til spørgeren, at hvis det var sådan, at trafikministeren skulle forholde sig til alt muligt, som ikke er under trafikministerens område, så kunne trafikministeren få meget mere at gøre, end trafikministeren i øvrigt allerede har at gøre.

Om trafikministeren kan garantere, at der kan ske en ordentlig afvikling af trafikken i København i fremtiden. Nej, det kan trafikministeren ikke af den simple årsag, at der allerede i dag eksisterer ganske store problemer med hensyn til trafikbelastningen i Københavnsområdet.

Det, som jeg har givet udtryk for, er, at den almindelige prioritering af de kommende investeringer i trafik i Danmark netop vil kræve en særlig indsats i hovedstadsområdet som også allerede under den tidligere minister, både når det drejer sig om den kollektive trafik, og når det drejer sig om den individuelle trafik.

Endelig når det drejer sig om den rapport, som jeg nævnte, så er det oplyst over for mig, at den foreligger engang i april måned.

Gitte Lillelund Bech (V):

Det, der får mig op af stolen, er trafikministerens allerførste kommentar om, at nu er tilslutningsanlæggene jo bygget, og man må jo i hvert fald formode, at de motorvejsanlæg, der ligger på Amager, indgår i trafikministerens område.

Det var sådan, at jeg i fredags overværede trafikministerens indlæg på generalforsamlingen i Foreningen af Kommuner i Københavns Amt, og dér redegjorde trafikministeren klart for, at de tilslutningsanlæg, der er lavet til Øresundsforbindelsen, slet ikke er af en størrelse, så de kan klare det forventede trafikspring, der vil komme på grund af Øresundsbroen.

Derfor vil jeg godt spørge trafikministeren: Hvad påtænker trafikministeren at gøre ved det? Hvornår kan vi se en handlingsplan fra trafikministerens side? Hvilke investeringer forventer trafikministeren der skal foretages i de tilslutningsanlæg, der allerede er etableret?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er korrekt, som det nævnes af spørgeren, at jeg på det pågældende møde gav udtryk for, at hvis man i dag bevæger sig ud i lufthavnen, så vil man kunne konstatere, at trafikken allerede i dag er temmelig tæt, og derfor kan man selvfølgelig gøre sig den overvejelse, som den tidligere spørger også var inde på, hvorvidt de anlæg kan klare den belastning, der kommer efter den 1. juli.

Den overvejelse har trafikministeren allerede ved sin tiltrædelse gjort, og jeg har derfor bedt systemet om at komme med overvejelser, forslag, beregninger præcis om de spørgsmål, som spørgeren stiller her, men eftersom jeg ikke har fået dem endnu, kan jeg ikke give klare svar på spørgsmålene, men jeg skal love spørgeren, at de i hvert fald vil foreligge i god tid før den 1. juli, om ikke andet så af hensyn til trafikministerens almindelige blodtryk efter den 1. juli.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm US 56**Kristian Jensen (V):**

Det er sådan, at man bl.a. i dagspressen i dag har kunnet se, at postselskaber rundt om i Europa fusionerer, og at ledelsen af det danske postvæsen siger: Nu er vi også klar til en fusion, nu er vi nødt til at fusionere for at kunne klare os i den internationale konkurrence om levering af breve og pakker.

Derfor vil jeg gerne trafikministeren om at redegøre for regeringens planer for en privatisering og dermed en muliggørelse af fusion for det danske postvæsen.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Man skal være opmærksom på, at Post Danmark har en særlig status som en særlig statslig enhed, og derfor har Post Danmark en bestyrelse, som selvstændigt kan fastlægge, hvilke strategiske overvejelser Post Danmark har for fremtiden. Det kan imidlertid ikke ske uden efter forhandlinger med trafikministeren. Sådanne forhandlinger foregår, og jeg skal gerne sige, at der er ingen – og jeg gentager: ingen – planer fra regeringens side om at iværksætte nogen form for privatisering af Post Danmark.

Kristian Jensen (V):

Vil det dermed sige, at regeringen ønsker at fortsætte driften af postvæsenet som en statslig opgave, hvor vi netop under det tidligere spørgsmål med indenrigsministeren og fru Else Winther Andersen havde en diskussion om udlicitering og om, hvorvidt man kunne spare penge ved at udlicitere flere opgaver?

Indgår det slet ikke i regeringens overvejelser at benytte privatisering af Post Danmark som et offensivt indgreb for at få lagt nogle opgaver over på private hænder i stedet for at beholde dem i statsligt regi, hvor de ærlig talt ikke hører hjemme længere?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det afgørende for mig som trafikminister er at sikre, at der er en ordentlig betjening i alle områder af landet, også i udkantområderne. Det vil sige, at den samfundsmæssige forpligtelse er at sikre, at der er en postbetjening til alle områder i landet. Det er det afgørende.

Det andet, der er at sige, er, at der allerede i dag er udbud under Post Danmarks områder, og der kan også tænkes yderligere udliciteringer i fremtiden.

Det, jeg svarer på, er, at der ikke er nogen planer fra min og fra regeringens side for umiddelbart at ændre Post Danmarks status. Det betyder selvfølgelig ikke, at man ikke kan indgå i overvejelser om, hvordan man styrker Post Danmarks muligheder for at indgå i forskellige former for operationer, strategiske alliancer osv., med henblik på at bevare et postvæsen på danske hænder, som altså vel at mærke også er konkurrencedygtigt.

Kristian Jensen (V):

Først kan jeg sige til ministeren, at på andre områder, hvor statslige forsyningsselskaber er blevet privatiseret, har man set, at de har beholdt det, man kalder forsyningspligten, at der visse ting, de skal garantere at alle får. F.eks. inden for teleområdet har Tele Danmark stadig væk en forsyningspligt til, at alle får visse ydelser, og på samme vis kan man naturligvis også lave forsyningspligt inden for postvæsenet, hvis det er det, man ønsker.

Når trafikministeren så siger, at regeringen ikke har nogen planer om privatisering, vil jeg da anbefale ministeren at gå i gang med at lave planer om det. Det kunne være rart, hvis vi for en gang skyld kunne se en præcisering, der skete som en direkte politisk beslutning og ikke som et forlig i en sen natte-time hos finansministeren, når der skal lukkes huller i den altid slunkne statskasse.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg anerkender fuldt ud spørgerens ihærdighed på det her område, men det er sådan, at det er i en dialog mellem Post Danmarks bestyrelse og trafikministeren, det her foregår. De der diskussioner, som nævnes af spørgeren, pågår allerede for indeværende.

Det, som jeg understreger, er, hvad min interesse og min holdning som trafikminister og regeringens holdning er: Vi har ingen planer om at privatisere Post Danmark, vi har ingen planer om at forringe den service, som allerede gives. Og det er meget muligt, at spørgeren kan finde eksempler på en forsyningspligt, så man kunne sikre, at man kunne levere et brev helt ud til Maren i kæret, derude, hvor hr. Kristian Jensen selv befinder sig, men det er der altså ingen garanti for i virkelighedens verden, og derfor er det afgørende for mig som minister at få præciseret, hvad det er for nogle samfundshensyn, som må gælde.

Kristian Jensen (V):

Nu har vi jo hørt, at trafikministeren er valgt i København og slet ikke aner, hvor Maren i kæret i det hele taget bor. Vi er faktisk nogle stykker, der er glade for, at vi bor derude, hvor Maren også kommer og gør sine daglige indkøb. Det betyder nemlig, at vi får en god snak med folk, og der er ikke den store tvivl om, at postvæsenet sagtens kunne være privat, at private sagtens og lige så godt og lige så billigt kunne løse de opgaver, som ligger i statsligt regi.

Og vi har netop set på andre områder, at privatiseringer giver lavere priser og bedre service og større valgmuligheder for den enkelte borger. Vi har set det på teleområdet, og naturligvis, hvis regeringen også har det politiske mod, vil vi kunne se det på postområdet.

Men for Maren i kæret og for alle os andre er vi da sikre på, at en privatisering af området skal fortsætte med at have en forsyningspligt, sådan at man er klar over, at man bliver ved med at modtage sin post dagligt.

Men det er jo faktisk sådan med det nuværende system, at der er nogle steder i Danmark, hvor man ikke modtager posten dagligt, nemlig ude på Saltholm, hvor den nuværende etat, statselskabet, har nægtet at levere posten fremover. Så de ydelser, som trafikministeren mener vil gå tabt ved en privatisering, er for nogles vedkommende ikke engang sikret i det statslige selskab.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Nu ved spørgeren jo godt – om ikke andet så kan man også høre det på mit tungemål – at sådan ligefrem københavner med »stort k« er trafikministeren ikke, men jeg er ikke sikker på, at jeg ligefrem kender Maren i kæret. Det, jeg bare siger, er, at jeg gerne vil være sikker på, at Maren i Kæret også kan få sit brev, og jeg er ikke sikker på, at det sker på den måde, som spørgeren er inde på. Men jeg har da noteret mig, at i hvert fald et rimelig fremtrædende medlem af Folketingets Trafikudvalg for partiet Venstre går ind for en total privatisering af Post Danmark.

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg vil gerne spørge trafikministeren, hvor langt ministeriet er med hensyn til at give adgang til dele af Post Danmarks database til de virksomheder, som befordrer breve over 250 g, for som

bekendt er der ikke befordringspligt for Post Danmark til breve over 250 g. Da den tidligere trafikminister har lovet, at man ville se på denne sag og gøre noget ved det, så vil jeg godt høre, hvor langt ministeriet er.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Der foreligger ikke noget klart svar på nuværende tidspunkt. Jeg har bare den opfattelse som minister, at der er visse dele af postens område, som allerede er i konkurrence. Det er i sagens natur dér, hvor det er mest lukrativt, nemlig på pakkepost og den slags ting. Hvis man også går ind på brevområdet, så siger jeg bare, at dér, hvor man først vil få en privatisering, en udlicitering, et udbud, et køb, er, hvor det er mest lukrativt, og så er det altså ikke sikkert, at det er mest lukrativt at gå ud til Maren i kæret en gang til.

Arne Melchior (CD):

Nu kan vi jo ikke forlange, at ministeren efter knap 3 uger i stolen skal kunne alle ting på fingrene, men jeg vil dog gerne spørge, om ministeren kan bekræfte, at det statsejede Post Danmark har verdensrekord – og vel at mærke har den år for år og måned for måned – i regularitet, altså i præcision i udbringning af posten, og fører langt over nok så mange privatejede selskaber.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det vil ministeren gerne bekræfte. Det har ministeren faktisk set tal på.

Keld Albrechtsen (EL):

Nu var der en spørger, der nærmest fik det fremstillet, som om man ude hos Maren i Kæret gik og skreg på at få privatiseret postvæsenet. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om ikke man godt kunne forestille sig, at det, man i virkeligheden ønsker ude hos Maren i kæret, er, at posten f.eks. kom lidt tidligere på dagen, samt at der måske var mulighed for at få sådanne ansættelsesforhold, at man kunne beholde det samme postbud, som man nu kender, osv.

Det er i hvert fald nogle ting, som jeg synes jeg hører. Nu bor jeg muligvis ikke helt ude hos Maren i kæret, men dog et pænt stykke derudad, og det er altså sådan nogle ting, jeg hører, kan jeg sige til ministeren. Jeg vil godt spørge, om ikke også det kunne indgå i ministerens overvejelser.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen jeg skal bekræfte spørgeren i, at det også er det, som ministeren har hørt fra folk, der er tæt på Maren i kæret. Jeg vil bare sige, at i den diskussion om det servicekoncept, som skal ligge bag Post Danmarks strategi i fremtiden, indgår faktisk en række servicemål med hensyn til det her, og dér er der en simpel ret til, at hvis man putter et frimærke på et brev, så skal det også frem. Det er faktisk ikke nogen entydigt accepteret kendsgerning.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. US 57**Formanden:**

Den næste hovedspørger er fru Margrete Auken.

Margrete Auken (SF):

Jeg har lige lyst til en lille bemærkning: Brevene går galt. Det er Maren i mosen, og det er Ane i kæret, og man skal være sikker på, at man rammer rigtigt med dem.

Derefter har jeg et spørgsmål, der er meget københavnercentreret, selv om det er hele landet, der kommer til at betale gildet, og det drejer sig om tidsplanerne for Metroen. Vi fik, da fru Sonja Mikkelsen var minister – og vi har fået ny formand – en fin tidsplan. Det var i april sidste år. Da den nåede det første skarpe hjørne, nemlig godkendelserne henne i Jernbanetilsynet, så brasede den sammen. Så fik vi lovning om, at den skulle komme her umiddelbart efter årsskiftet. Den er ikke kommet. Og vi ved, at den tungeste ende stadig væk mangler at blive klar, altså selve styresystemet.

Jeg vil gerne spørge ministeren: Hvornår regner han med, at der ligger en tidsplan for den der metro, som ministeren selv kan stole så meget på, at han vil være bekendt at præsentere den, altså en tidsplan, som han belært af tidligere ministres erfaringer altså kan føle sig nogenlunde tryk ved?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det er et spørgsmål, som optager ministeren meget, alene af den årsag, at ministerens trykkelighed ligger ministeren meget på sinde. Det er sådan, at den ene tidsplan, om selve Metroens færdiggørelse, er gjort klar, nemlig at den jo

skulle være færdig til åbning pr. 1. oktober 2002.

Den anden tidsplan, som jeg går ud fra er den, som spørgeren interesserer sig for, er den tidsplan, som vedrører leveringen af det togmateriel, som skal køre på banen. Det har ministeren selv spurgt meget om, og det seneste, der foreligger for ministeren, er, at den vil ligge klar inden for den næste måneds tid. Det er klart, at det vil være et selvstændigt problem, hvis man har en situation, hvor metroen åbner til tiden uden tog.

Margrete Auken (SF):

Jeg har lige haft fornøjelsen af at være nede på Nørreport, og det er jo ikke, fordi jeg håber, jeg får ret dér, for det ville jo være forfærdeligt, hvis jeg fik ret i, hvor galt det kan gå, men da fik vi jo at vide, at man havde så travlt, fordi den der metro jo skulle være klar, og der er nogle, der er dybt skeptiske over for forsikringen. Jeg ved godt, at man har sagt, at det, der står fast, er, at der kommer til at køre tog dér den 1. oktober 2002, men problemet er altså, at på det afgørende punkt, nemlig togets styresystem, sejler det hele endnu. Sandsynligvis tyder det på, at de tog, der kører rundt ude på Amager, ikke har mere teknik end Tivoli-toget. Så det er sådan en ren pressedummy, der kører rundt derude.

Det er jo ikke nok bare at sige, at næsten alt er godkendt, når det afgørende og det, som er svært – resten er ikke svært – endnu ikke er nået frem. Mig bekendt er det nået til TüV Rheinland, men det er i hvert fald ikke nået frem til Jernbanetilsynet. Så jeg vil godt spørge: Har ministeren sådan lidt bulderstemme på, eller siger han bare, at han er tryk ved, at formanden for Ørestadsselskabet siger, at det hele nok skal være klar til den 1. oktober 2002, og så må resten altså sådan komme. Eller hvor mange skandaler vil ministeren påtage sig?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Ministeren har sat sig for ikke at påtage sig nogen skandaler, heller ikke i det her ministerium. Jeg kan sige til spørgeren, at jeg var ude at prøve det pågældende tog i går. Jeg var på besøg i Metroen og i Ørestadsselskabet, og i øvrigt har jeg også haft kontakt med Jernbanetilsynets chef. Jeg er meget optaget af, at togene skal være der til tiden, og at sikkerheden skal være i orden. Derfor presser vi faktisk på både over for selskabet og over for togleverandøren for at

få de nødvendige data, som gør det muligt at sikre jernbanesikkerhed.

Samtidig har jeg iværksat overvejelser om, hvordan og hvorledes man sikrer en styrkelse af ekspertisen i ministeriet til sikring af, at de spørgsmål, man skal stille dels til Ørestadsselskabet og dels til den pågældende togleverandør, faktisk er de kvalificerede spørgsmål i en sag, som teknisk er meget, meget kompliceret.

Men det er korrekt, at det, det drejer sig om, er at sikre, at de styresystemer, de ATC-systemer, som jo i anden henseende er meget omtalte, faktisk fungerer, og det har jeg indtil nu ikke anledning til at betvivle, men jeg vil gerne have sikret, at jeg også kan være sikker i min tro.

Margrete Auken (SF):

Jeg synes, det er vældig godt, at ministeren spørger, om man nu er sikker på, at de spørgsmål, man stiller, er de relevante. Det er et forholdsvis elementært niveau, og jeg kan forstå, ministeren føler, at det er nødvendigt med et så elementært niveau i forhold til godkendelsen af togene.

Jeg vil godt spørge, om ikke ministeren har en fornemmelse af, at der trods alt er nogle, der har opdaget, at det f.eks. skal godkendes inden for CENELEC-normerne, så vi ikke får en besked om – som vi fik for nogle måneder siden – at der var sådan nogen tilpasning til de europæiske standarder, sådan nogle overraskende tilpasningsprocedurer. Der sidder faktisk i nærheden af ministeren også folk, der har en lille smule forstand på det. Jeg har fuld tillid til ministeren her, men det ville jo styrke min tillid, hvis jeg vidste, at ministeren også spurgte folk, der faktisk har forstand på tingene, om, hvad det er for nogle spørgsmål, der skal være afklarede, så den tidsplan, der bliver forelagt – om en måned kan jeg forstå – er en, om hvilken vi kan sige, at den kan vi stole på, og ikke bare skal sige: Jamen det er bare noget, vi gør for sjov.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Til spørgeren vil jeg sige, at det er jo præcis det, som jeg har tænkt mig at gøre og allerede har iværksat. Den nødvendige ekspertise findes i fuldt mål inden for de institutioner og styrelser, som er under Trafikministeriet. Det har jeg tænkt mig at benytte mig af. Jeg har sådan set ikke nogen lyst til at gå ud og betale flere

millioner kroner til private konsulentfirmaer for at få et svar, som jeg allerede har.

Men det, der er situationen, er, at vi har at gøre med systemer, som er temmelig komplicerede – uanset at spørgeren mener, at de er enkle – og hvor det er et spørgsmål om, hvordan og hvorledes man får tilpasset de styresystemer til de normer, sikkerhedsklausuler, standarder, som vi accepterer her i landet. Der er jeg enig med spørgeren i, at det, der er problemet, er, at det indtil videre har været vanskeligt at få de nødvendige specifikationer fra den pågældende leverandør, og det har jeg taget hånd om og vil sikre sker, om ikke andet så af hensyn til, at jeg også kan stå her, når spørgeren om et par år vil gentage sit spørgsmål om, hvorfor der ingen tog er.

Arne Melchior (CD):

Jeg forstår på ministeren i dag og også tidligere, at han vil benytte sin tiltræden til at gøre en grundig status over hele dette store projekt. Det vil jeg udtale min glæde over, og jeg tror også, at det er meget nødvendigt.

Jeg vil lige røre et enkelt hjørne af det: På mandag begynder på Nørreport Station de meget omfattende og i mine øjne noget Storm P.-agtige ombygningsarbejder. Entreprenøren beregner varigheden af det arbejde til 30 måneder. Regner vi 30 måneder frem fra på mandag, så når vi den 20. september 2002. Det vil sige, at med denne enormt store, svære, helt nye form for ombygning er der en buffer, en reserve på 10 dage indtil den dato, hvor det hele skal fungere med tog i. Foruroliger dette ministeren en lille smule, og vil han lade denne sag indgå i sin status?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jeg kan sige til spørgeren – altså ud over at spørgeren jo allerede har diskuteret sagen med mig på et møde i går – at det i hvert fald ikke er noget, som gør ministeren specielt tryk, når det er sådan, at man tænker på, hvad der i øvrigt er foregået. Det er bl.a. af den årsag, jeg har iværksat overvejelser om, hvordan og hvorledes man kan sikre den nødvendige kompetence, som kan forhindre, at der sker former for forsinkelse, som vi har set. Så jeg vil sige, at det er ikke nødvendigvis sådan, at ministeren bliver utryk, men han bliver heller ikke tryk.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. US 58**Jens Kirk (V):**

I en udtalelse fra ministeren for et kvarters tid siden hørte vi, at ministeren havde været lidt ude i landet i nærheden af Maren i køret. Spørgsmålet her drejer sig om et sted måske endnu længere ude, nemlig Torsminde. Der ligger en havn, som trafikministeren har accepteret at beholde som statshavn. Der har i mange år været et tilsandingsproblem, og det er der stadig. Til orientering kan jeg oplyse, at der i februar blev oppumpet 13.000 m³ sand fra sejlrenden, men allerede nu er den tilsandet igen. Den 28. februar, måske før ministeren tiltrådte, kunne der sejle fiskerbåde. Den 29. februar stødte de på grund. Har ministeren et forslag til, hvad han vil gøre ved det problem?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det har ministeren ikke på stående fod, men spørgeren er jo ganske bekendt med problemstillingen, hvilket jo også ligger i spørgerens spørgsmål. Derfor vil jeg bare sige, at det er klart, at hvis der er den type problemer, så bliver man jo nødt til at have forhandlinger med de kompetente myndigheder lokalt om, hvordan og hvorledes tingene i givet fald skal klares.

Jens Kirk (V):

Jeg kan forstå, at trafikministeren er positiv, og det er selvfølgelig glædeligt, men ved trafikministeren, eller har han fået det hvisket, at der ligger en computermodel, som viser, at efterhånden som man føder klitterne med sand fra sejlrenden, bør molerne forlænges udad. Er det noget, ministeren måske vil tage op i en drøftelse med statshavneadministrationen?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Spørgeren ved jo ganske udmærket, at det, der ligger bag denne her problemstilling, også bag spørgerens spørgsmål, er forhandlingerne om, hvorvidt bl.a. Torsminde Havn skal overgå til kommunalt anliggende. Det har man ikke kunnet komme til enighed om, hvorfor Torsminde fortsætter som statshavn. Men det betyder også, at der stadig væk vil ligge en forpligtelse på de lokale myndigheder, på kommunerne osv. til at gå ind i det her projekt.

Derfor siger jeg, at hvis det er sådan, at der skal være nogen fremdrift i det her, bliver man

nødt til at have en forhandling om det her. Det er ikke sådan, at man skal tro, at de lokale myndigheder er uden nogen som helst form for forpligtelse til, at de her ting fungerer.

Jens Kirk (V):

Er ministeren klar over, at der er møde i havneudvalget den 31. marts? Og vil ministeren eventuelt lade et stykke papir sive dertil, om at man måske burde drøfte det problem her? For det er sådan, at der p.t. stort set ingen fisk landes i Torsminde. Auktionen kan ikke gå, menneskene bliver arbejdsløse, og den funktion, statshavnen engang blev bygget for at opfylde, mistes.

Så derfor: Vil ministeren venligst lade et stykke papir sive eller ej?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Nu skal ministre jo normalt være meget forsigtige med at lade ting sive, ikke mindst når vi har at gøre med sådan nogle statshavne, som i sig selv er noget fugtigt noget.

Så det, jeg bare vil sige, er, at det indgår i overvejelser omkring statshavne i al almindelighed – både når det drejer sig om Torsminde, og når det drejer sig om de ikkeafsluttede sager omkring de øvrige havne. Det drejer sig om sikring af statshavnsadministration og den slags ting. Og så jeg vil sige, at jeg kan give spørgeren tilsagn om, at det i hvert fald er spørgsmål, som jeg diskuterer løbende i ministeriet, herunder den nævnte problemstilling.

Gitte Lillelund Bech (V):

Det er bare et enkelt spørgsmål:

Når nu det er sådan, at Torsminde Statshavn stort set ikke kan fungere som fiskerihavn, går det jo virkelig ud over det lille lokalsamfund, som ligger i Torsminde, og som jeg faktisk har besøgt flere gange, og jeg har også besøgt statshavnen, og derfor vil jeg høre, om regeringen har nogle planer for så i øvrigt at gøre noget for det samfund, hvis det er sådan, at man ikke får lavet uddybningen, så statshavnen reelt kan komme til at fungere.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Jamen det var jo en af baggrundene for, at man forsøgte at lade det kommunale samfund overtage havnen.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. US 59**Gitte Lillelund Bech (V):**

Nu var det jo sådan, at jeg i fredags overværede trafikministerens tale på generalforsamlingen for Foreninger af Kommuner i Københavns Amt, og dér talte trafikministeren meget begejstret om roadpricing. Derfor vil jeg høre: Hvad er regeringens konkrete planer for iværksættelse af roadpricing?

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det spørgsmål får vi rig lejlighed til at beskæftige os med i den kommende tid, når vi skal diskutere regeringens klimastrategi og andre virkemidler på transportområdet.

Nu kan man jo lægge meget i det tonefald, som jeg anvendte på FKKAs generalforsamling. Hvorvidt det var begejstret eller ej, skal jeg lade det være op til spørgeren at afgøre. Jeg vil bare sige, at det, som jeg har understreget hele tiden, er, at begrebet roadpricing for indværende er et temmelig teoretisk foretagende. Der foregår forsøg, der foregår overvejelser om, hvordan sådanne systemer overhovedet kan installeres og i givet fald hvilke, hvor dyre de er, hvilke problemer det indebærer, herunder også de politisk-psykologiske problemer omkring overvågning.

Det, jeg tilkendegiver, er, at der eksisterer en række interessante muligheder omkring roadpricing, når det drejer sig om specielle trafikformer, herunder især i forhold til tunge lastbiler, som efter 2003 efter al sandsynlighed vil være tysk løsning.

Til det andet spørgsmål, som handlede om, hvor det kan være interessant til overvejelse: Det er i forbindelse med hovedstadens trafik til overvejelse, men er overhovedet ikke nået til nogen form for implementering endnu, for det er systemerne ikke udviklet nok til.

Gitte Lillelund Bech (V):

Tak for svaret! Nu er det sådan, at jeg jo også har hørt tidligere trafikministre udtale sig om det her, og dér kan jeg i hvert fald orientere om, at den nuværende trafikminister lød klart mere begejstret end tidligere trafikministre. Så jeg skal altså forstå – og nu kommer mit spørgsmål – svaret sådan, at der fra regeringens side ingen konkrete planer er om indførelse af roadpricing.

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Det kan jeg klart bekræfte, og det vil også med meget stor tydelighed fremgå af det virkemiddelkatalog og den klimastrategi, som vil blive offentliggjort den 29. marts.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Forespørgsel nr. F 36:**Forespørgsel til statsministeren:**

»Hvilke oplysninger kan statsministeren give om forløbet frem til beslutningen om at iværksætte politiske sanktioner over for Østrig i forbindelse med regeringsdannelsen, herunder beslutningen om ikke at inddrage Folketinget via Det Udenrigspolitiske Nævn eller Europaudvalget?«

Af Kristian Thulesen Dahl (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Peter Skaarup (DF).

(Forespørgslen anmeldt 4/2 2000. Fremme af forespørgslen vedtaget 10/2 2000).

Begrundelse**Kristian Thulesen Dahl (DF):**

Mandag den 31. januar meddeler det portugisiske EU-formandskab Østrig, at EU iværksætter sanktioner på grund af de igangværende regeringsforhandlinger med Frihedspartiet. Østrig er et venligsindet land, en allieret, en partner, et land, der i modsætning til så mange samarbejdslande, som Danmark har, netop har afholdt et demokratisk valg og nu er i gang med sin fuldt legale regeringsdannelse i sit parlament.

Selv om der i EU-traktaten er klare regler for, hvornår man laver aktioner over for andre EU-lande, vælger man at annoncere sanktioner over for Østrig. Men Østrig har ikke gjort noget, Østrig har ikke forbrudt sig mod nogen som helst regler.

Derfor handler man formelt uden om EU-traktaten og kalder det et led i den almindelige udenrigspolitik, som de enkelte lande selv fører, og derfor stiller det hele aktionen i et mærkværdigt lys. Fuldstændig vilkårligt har man grebet ind, skabt et retsløst Europa, hvor