

**[Socialministeren]**

tes som visiteret til plejehjem og være omfattet af reglerne herom, indtil indflytningen i ældreboligen kan gennemføres.

Betalingen for opholdet vil indtil flytningen være afhængig af, om der er tale om et plejehjem med pensionsudbetaling efter bistanstlovens § 85 a eller et plejehjem, hvor pensionen anvendes til betaling for opholdet, jf. lovens §§ 84 og 85. Størrelsen af erstatningsboligen er således uden betydning for fastsættelse af betalingen, som under alle omstændigheder skal ske efter reglerne for plejehjemsbeboere.

**Spm. nr. S 56**

Til *socialministeren* (12/10 90) af:

**Pernille Forchhammer (S):**

»Vil ministeren konkret oplyse, hvori forskellen består mellem de af Holbæk Kommune i henhold til ungdomsydelsesordningen etablerede såkaldte praktik- og vejledningsforløb i private virksomheder og ansættelse i privat virksomhed med løntilskud?«

*Svar* (18/10 90):

**Socialministeren** (Aase Olesen):

Med hensyn til den nuværende ungdomsydelsesordning i Holbæk Kommune skal jeg tillade mig at henvise til mit svar af 20. september 1990 på spørgsmål nr. S 1212.

Jeg kan supplerende anføre, at det over for Socialministeriet er oplyst, at den nuværende ordning har været forhandlet med organisationerne, men at deres endelige stillingtagen endnu ikke foreligger.

For så vidt angår ansættelse i privat virksomhed med løntilskud er der i lov om beskæftigelsesmuligheder for unge m.v., der hører under arbejdsministeren, givet nærmere regler om at forbedre beskæftigelsesforholdene for ledige under 30 år og andre særligt udsatte grupper.

Det fremgår af disse regler, at arbejde med løntilskud skal tilbydes på overenskomstmæssige løn- og arbejdsvilkår eller de sædvanlige ved tilsvarende arbejde.

Forskellen mellem de to ordninger er således især, at Holbækordningen omfatter udbetaling af kontanthjælp efter bistanstloven, mens dette ikke gælder ved ansættelse i privat virksomhed med løntilskud.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 7: Forespørgsel til industriministerens [om Dansk Internationalt Skibsregister (DIS)].**

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 10/10 90).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 18:**

*Forslag til lov om ændring af lov om anlæg af fast forbindelse over Storebælt.*

Af trafikministeren (Knud Østergaard).

(Fremsat 4/10 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Forhandling**

**Søgaard (S):**

Man kunne måske nok have ønsket sig et bedre tidspunkt i Storebæltsforbindelsens historie for fremsættelsen af dette lovforslag fra regeringen, men vi er positive over for forslaget.

Vi mener, det er rigtigt, at det kendskab og den viden – det, man på godt dansk kalder knowhow – som vi kan få i forbindelse med Storebæltsforbindelsens opbygning, og det gælder jo både på godt og ondt, kan bruges videre i forbindelse med forskellige senere forbindelsers eventuelle opbygning.

Vi er også glade for at se, at lovforslaget rummer en afgrænsning både på det økonomiske og på en række andre områder, som gør, at det ikke påbyder, at staten får nogle udgifter af dette her.

Der kan være nogle småting, vi kan drøfte under udvalgsarbejdet, men vi er altså positive over for lovforslaget.

**Svend Åge Petersen (KF):**

Danmarkshistoriens største entreprenørøpagave blev endelig i 1987 opstartet ved, at Folketinget vedtog loven om anlæg af en fast forbindelse over Storebælt. Et så stort projekt, der in-

[Svend Åge Petersen]

debærer, at tusindvis af fagfolk skal samarbejde for at opnå et ønsket resultat, må naturligvis medføre, at der opnås viden og erfaring, som ikke forinden var til stede, og som det kan være fornuftigt at udnytte på andre lignende meget store projekter.

Fremsynede danskere har for længst indset, at en fast forbindelse over Øresund vil være af stor betydning for den voksende trafik mellem landene i Norden og vil være en positiv løsning på et større strukturelt problem, der i længden kunne gå hen og bremse udviklingen såvel i Sydsverige som i Københavnsområdet.

Ligeledes vil en fast forbindelse over Østersøen sikre den fortsatte udvikling af vore erhvervsrelationer til Centraleuropa via det forøenede Tyskland.

Derfor har vi nu her et forslag fra trafikministeren om, at vi skal udnytte den på Storebæltsprojektet opnåede viden og erfaring til på en forretningsmæssig basis at yde erhvervmæssig rådgivning og konsulentvirksomhed ved omhandlede kommende meget store projekter.

Jeg vil godt her lægge vægt på, at det i lovforslagets bemærkninger er fastlagt, at det skal ske på et forretningsmæssigt grundlag, og at udgifterne, som A/S Storebæltsforbindelsen får ved, som det står i bemærkningerne, at lade egne medarbejdere udføre rådgivnings- og konsulentvirksomhed, fuldt ud skal dækkes af datterselskabernes indtægter ved rådgivningsvirksomheden.

Dette har jeg forstået på den måde, at der ved udskrivelse af regninger skal medtages alle de udgifter, som et tilsvarende privat rådgivende firma er nødt til at opkræve som dækningsbidrag for at få dækket firmaernes reelle udgifter. I modsat fald ville der kunne blive tale om en unfair konkurrence over for de private firmaer, der har rådgivningsekspertise inden for disse områder, og det mener vi ikke må ske.

Det vil være ønskeligt, om der holdes et vågent øje med, at der ikke her sker en statsstøttet rådgivning til skade for det private erhvervsliv. Afgrænsninger af, hvad disse datterselskaber skal kunne påtage sig, bør vi derfor have fastlagt i det kommende udvalgsarbejde.

Med disse bemærkninger kan vi i Det Konservative Folkeparti give vort tilsagn til det fremsatte lovforslag.

**Tommy Dinesen (SF):**

Nu er erfaring jo mange ting, og man kan også lære af de dårlige erfaringer, man har gjort – ingen tvivl derom – og der kan også spares penge på dem.

Jeg er enig med hr. Søgaard i, at tidspunktet ikke er det mest velvalgte. Jeg synes nok – det kan man se i dagspressen – der bliver skrevet adskillige ting om det, der foregår på Storebælt. Der bliver stadig væk indkaldt samråd, og der er ret mange i dette land, der undrer sig.

SF's holdning i sin tid til Storebæltsforbindelsen har været, at vi ikke mente, der skulle være en fast forbindelse. Men hvis der skulle bygges en, syntes vi selvfølgelig, hvis vi kunne få nogle arbejdspladser på den måde, og hvis vi kunne sælge noget knowhow, at det var i orden. Det ville vi støtte. Jeg må nok sige igen om de arbejdspladser, man har sagt Storebælt giver, at det tror jeg nu ikke rigtig på det gør, for det viser sig, at de, der arbejder dernede, skal arbejde 10-12 timer. Det passer nok ikke, at det giver alle de arbejdspladser, man har talt om.

Jeg vil godt gøre nogle ophævelser over det, der står i bemærkningerne. Der står bl.a., at man skal til at tilrettelægge projektering af fast forbindelse over Østersøen og Øresund. Øresund har vi jo diskuteret adskillige gange her i folketingssalen. Vi går ind for en boret tog-tunnel, det er ingen hemmelighed, men jeg synes, man er meget tidligt ude, når man begynder at tale om Østersøen. Jeg opfatter det lidt, som om lobbyisterne har fået regeringspartierne med. Når jeg taler om lobbyister, mener jeg folkene bag ScanLink. Det kan ikke være meningen, at man begynder at projektere noget på Østersøen, uden at vi har haft en diskussion her i folketingssalen, uden at de politiske partier har haft nogen som helst mulighed for at sætte sig ind i, hvad det betyder, at man får en fast forbindelse over Øresund og over Østersøen, og hvad en fast forbindelse over Østersøen betyder for Storebælt osv. Der er mange spørgsmål i det.

Men selvfølgelig kan man da få nogle, som jeg startede med at sige, også dyrekøbte erfaringer, som man kan sælge til andre. Vi har en del spørgsmål, som vi vil have besvaret, det har jeg været lidt inde på. Jeg vil sige, at vi ikke er totalt afvisende over for forslaget, men vi er noget skeptiske, netop fordi vi står dér i byggeriet, hvor vi står nu.

**Mejdahl (V):**

Da Venstres ordfører, hr. Svend Heiselberg, er forhindret i at være til stede, skal jeg tilkendegive Venstres holdning til lovforslaget.

For at kunne udnytte den viden og ekspertise, som A/S Storebæltsforbindelsen har oparbejdet og vil oparbejde, vil vi i Venstre støtte trafikministerens lovforslag, som giver A/S Storebæltsforbindelsen mulighed for at tilbyde ekspertise gennem et eller flere datterselskaber. Vi finder, at det er nødvendigt, at der skabes lovhjemmel herfor, så der er rene linjer. Vi forventer, at der er vandtætte skodder mellem A/S Storebæltsforbindelsen og eventuelle datterselskaber, når vi taler om økonomi og garantier af hensyn til konkurrencemomentet. Andet giver vi ikke tilslutning til.

Det skal så vise sig, om et svensk-dansk Øresundsforbindelseskonsortium vil benytte sig af den ekspertise, som i givet fald tilbydes fra et Storebæltsdatterselskab, eller ekspertisen hentes andetsteds fra, hvad der jo fortsat er mulighed for. Med et lønligt håb om, at Storebæltsprojektet går så godt, at der bliver ekspertise at tilbyde andre, kan jeg på Venstres vegne anbefale lovforslaget.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Det siges, at danskerne er et selvglad folk. Dette forslag må nok være et udslag af sådan noget. Jeg vil ikke sige, at det er direkte størhedsvanvid på nuværende tidspunkt at ville begynde at reklamere med, hvor gode vi er til at få sådan noget som Storebæltsforbindelsen til at fungere. Jeg synes nok, det er mere end malplaceret, at man kommer med et sådant forslag. Vi har overhovedet ikke haft noget at gøre med etableringen af den forbindelse fra Fremskridtspartiets side, og vi er heller ikke meget interesseret i dette forslag. Det lyder meget smukt, at det forudsættes, at udgifterne bliver dækket af indtægter fra rådgivningsvirksomheden. Der står også, at selskaberne stiftes med en egenkapital, der indbetales af A/S Storebæltsforbindelsen. Der er ikke sagt noget om beløbs størrelse og heller ikke noget om, hvordan det skulle gå i tilfælde af konkurs. Det kan jo ske, og så må pengene være tabt.

Jeg mener ikke, at det er relevant at komme med et sådant forslag, og Fremskridtspartiet kan ikke drømme om at støtte det.

**Larsen-Ledet (RV):**

Forslaget går i al sin korthed ud på, at A/S Storebæltsforbindelsen kan oprette datterselskaber. Trafikministeren siger i sin skriftlige fremsættelse, at selskabet har opbygget en betydelig viden vedrørende planlægning, projektering, etablering og finansiering af den faste forbindelse over Storebælt.

Vi vil ikke fra radikal side benægte rigtigheden heri. Men der er imidlertid et stort erfaringsområde tilbage, nemlig den praktiske gennemførelse af Storebæltsforbindelsen. Udfaldet af denne proces vil selvfølgelig være meget afgørende for, hvilken interesse der måtte være for at inddrage Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen i oprettelsen af datterselskaber.

Vi kan ikke på det foreliggende grundlag fra radikal side have noget at indvende imod forslaget. Der er for så vidt noget principielt rigtigt i, at indvundne erfaringer på godt og ondt kan komme andre bro- og eventuelle bro- og tunnelforbindelser til gode. Det er svært at argumentere imod. Men det er meget vigtigt, at vi ved, hvad der er hvad, at vi ved, hvad der er Aktieselskabet Storebæltsforbindelsen, og hvad der er datterselskaber. Der er også andre ordførere, der har sagt, at vi ikke må få en sammenblanding dér. Men fra radikal side går vi til udvalgsarbejdet med en positiv holdning til forslaget.

**Arne Melchior (CD):**

Forfatterne af dette lovforslag har måttet bide grundigt i blyanten og hamre voldsomt i tangenterne for at få det til at fylde de få linjer, det fylder. Nu er korthed jo ofte en dyd, men for at få det til at fylde lidt mere står der sætninger, som står i § 20 a, altså i selve lovforslagets § 1, gentaget i bemærkningerne. En anden sætning fra bemærkningerne er gentaget i fremsættelsestalen, for at disse ordførere her dog endelig skal forstå, hvad meningen har været.

En af de sætninger, der er gentaget både i selve loyteksten og i bemærkningerne, er følgende:

»Efter forslaget ydes der ikke statsgaranti for betaling af renter og afdrag samt øvrige løbende forbindelser vedrørende disse lån, og statskassen garanterer ikke for selskabernes økonomiske forpligtelser.«

Så er det, man udbryder et lydeligt: Såh? Kan det virkelig forholde sig sådan, når man

[Arne Melchior]

ved, at der er tale om datterselskaber oven i købet, minsandten. Der kunne man godt have sparet »-er«, når der er tale om datterselskaber af et 100 pct. statsligt ejet selskab.

Også hvad datterselskaberne angår, er det minsandten trafikministeren, der beskikker medlemmerne af bestyrelsen og godkender vedtægterne og forretningsordenen. Er der nogen, der har fantasi til at forestille sig – det vil jeg da gerne høre om trafikministeren selv har – at et sådant selskab skulle kunne gå konkurs, skyldte penge væk? Ejet 100 pct. af staten, kontrolleret for hvert indgående og hvert udgående brev af staten, sådan som jeg har dokumenteret det. Men staten lader så selskabet gå fallit. Jeg vil tillade mig at sige, at i udvalgsbehandlingen skal vi vistnok have stukket en stor dolk i denne påstand.

Så er det også interessant at læse, at konsulentvirksomheden og rådgivningsvirksomheden vil blive udført af medarbejderne i A/S Storebæltsforbindelsen. Man skulle ellers synes, de havde ganske meget at tage sig til i øjeblikket.

Haster det virkelig med det lovforslag? Forhandlingerne mellem Sverige og Danmark om Øresund er langt fra afsluttet. Vi har ikke set skitsen til et lovforslag om en sådan fast forbindelse. Der er mere end hænderne og hovederne og skødet og skufferne fulde i A/S Storebæltsforbindelsen for tiden, ikke på ét område, men på talrige områder, lige fra starten og de ganske svære fejl, der blev begået ved udbudsmaterialet, og som Danmark officielt internationalt har måttet undskylde og sige aldrig vil gentage sig. Med en stadig verserende sag ved EF-Domstolen og med alle de tekniske og personalemæssige besværigheder, der er i øjeblikket, er man altså klar til at arbejde, jeg ved ikke, om det skal være på overtid, for det kan da ikke være i den normale arbejdstid, at man for tiden har tid til at tage sig af de kommende forbindelser.

CD er for et sådant selskab og kan derfor principielt støtte, at det oprettes, når tiden er inde. Det har ikke et hak betydning nu. Der bliver ikke flyttet en sten 10 cm frem i noget værdifuldt arbejde, fordi et sådant selskab ser dagens lys i løbet af de næste måneder, og så vil man altså ved masser af omtale af det dække over alle de mangler og alle de uforståelige ting, der sker, og som vi ikke får noget at høre om. Når

engang tiden er inde og der bliver brug for de gode erfaringer og de dårlige erfaringer – begge dele er penge værd, der bliver brug for dem – når der bliver brug for disse erfaringer i det forhåbentlig snart kommende Øresundsbyggeri, så er vi med til at vedtage et sådant lovforslag og oprette selskabet. Men at det skulle have hast, det kan vi ikke indse.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti kan tilslutte sig forslaget. Jeg forstår det sådan, at man er interesseret i at få det op at stå, således at man, når tiden er inde og man har brug for den viden, så ikke først på det tidspunkt skal til at etablere selskabet.

Jeg tror, at der er opbygget megen viden, og så dårlig viden, og at man har fundet nogle negative sider, som man måske kan undgå kommer med i kommende byggerier. Jeg mener ikke, at dette betyder, at vi skal bygge forbindelser over Øresund eller andre steder lige i morgen eller overmorgen. Ministeren kan måske bekræfte, hvad man vil med dette, at man vil have forslaget klart, have lovgrundlaget i orden den dag, det bliver aktuelt med disse spørgsmål.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Jeg vil gerne takke for modtagelsen, som bortset fra en enkelt ordførers var positiv.

En række af ordførerne var inde på begrebet tidspunkt. Nu ligger det sådan, at vi, når vi i maj måned diskuterer, hvilke forslag der skal frem i den kommende samling, går i gang med at udarbejde dem. Jeg husker fra min tid i præsidiet, at der var megen tomgang her i Folketinget i de første uger. Derfor har jeg i hvert fald lagt vægt på, at de forslag, jeg kunne gøre færdige, gjorde jeg færdige. Det er den enkle baggrund for, at jeg har fremsat dette forslag på det tidspunkt, som jeg gjorde. Jeg kunne ikke afveje det med, at boret var nået 92 cm ind i tunnelen, for jeg var ikke bekendt med det på det tidspunkt. Nu er det lagt i Folketingets hænder, og så er det op til Folketinget at afgøre, hvornår man vil afslutte det.

Jeg vil gerne sige, at de spørgsmål af forskellig art, også af økonomisk art, som er rejst – ikke mindst fra hr. Arne Melchior's side – vil jeg selvfølgelig søge belyst så grundigt som overhovedet muligt og stille mig til rådighed på en-

**[Trafikministeren]**

hver måde under det kommende udvalgsarbejde.

**Arne Melchior (CD):**

Jeg vil gerne kvittere over for trafikministeren og sige, at jeg er da glad for, at han også opfattede mit i øvrigt temmelig kritiske indlæg som positivt, idet det blev nævnt, at der var én, der ikke var positiv over for det. Det var klár Fremskridtspartiets ordfører, og det vil jeg gerne kvittere for er rigtigt opfattet. Trods det at tvivlen og skepsisen selvfølgelig volumenmæssigt set fyldte mest i min tale, er vi positive over for forslaget.

Men dette, at de vigtige lovforslag ikke kommer frem, skønt man i et år har vidst, at samlingen skulle begynde den 2. oktober i år, kan altså ikke komme bag på regeringen. Af sine 170 lovforslag skulle den have haft de 75 klar, så Folketinget ikke skulle gå tomgang, men at dække over det ved at komme med et sådant absolut ikkehastende, det første år overhovedet ikkebehøvelige lovforslag, kan da også være meget hyggeligt, eller som fru Inger Stilling Pedersen sagde: »Det er jo rart at have det oppe at stå, når der bliver brug for det.« Det tager nu ikke ret lang tid at få et aktieselskab etableret, så det er da helt i orden. Lad os bare tage os god tid til at drøfte det. Jeg takker for ministerens tilsagn om at stå til rådighed for det. Om det så bliver vedtaget i denne samling eller i næste samling, kommer ganske an på, hvordan det går med loven om fast forbindelse over Øresund, som jeg meget hellere så at man brugte tid og kræfter på at få frem på Folketingets bord hurtigst muligt.

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg er nødt til at sige, når trafikministeren har opfattet det, som om vi var positive alle sammen, at jeg har brugt udtrykket, »at vi var jo ikke totalt afvisende«. Jeg synes, at der er blevet stillet mange relevante spørgsmål af ordførerne.

Jeg er meget enig med hr. Arne Melchior, når han spørger: Når ikke der skal være nogen i selskabet, hvornår skal der så nogle ind, og hvorfor skal man så oprette det? Det synes jeg er et ret stort spørgsmål, der er værd at få svar på. Jeg kan forstå, der er nogen fornuft i, hvis man bliver færdig i nogle af etaperne, at nogle af arbejderne eller medarbejderne – i stedet for at man fyrer dem – så går over til andre projekter.

Det vil vi godt have belyst, om det er det, der menes med det, fordi der er mange spørgsmål i det.

**Trafikministeren (Knud Østergaard):**

Når jeg tager ordet igen, er det, fordi jeg erkender, at hr. Tommy Dinesen er en overmåde venlig mand, som derfor fortjener en overordentlig venlig behandling.

Jeg glemte vel i første omgang at sige, at jeg kan bekræfte, at der ingen projektering sker hverken på Østersøen eller Øresund, før det har været inde og vende her i Folketinget.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 17:**

*Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsskade- forsikring. (Nedsættelse af kompensatio- nen for arbejdsgivernes udgifter til arbejdsskade- forsikring).*

Af socialministeren (Aase Olesen).  
(Fremsat 3/10 90).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Taanquist (S):**

Lovforslaget her er et udtryk for regeringens desperate behov for på den ene eller den anden måde at finde besparelser, men det er først og fremmest stødende, at regeringen med dette forslag bryder den aftale, den indgik med Socialdemokratiet for finansåret 1988 som et led i eksportpakken. Egentlig er det mærkeligt, når man tænker på, at da Socialdemokratiet sidste år fremsatte et forslag i samme retning, blev vi