20. møde

Onsdag den 25. november 1992 kl. 13.00

Dagsorden:

1) Spørgsmål til ministrene.

2) Forespørgsel nr. F 10:

Forespørgsel til trafikministeren [om, hvilke overvejelser og planer regeringen har for privatbanernes fremtid].

Af Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Sonja Albrink (CD).

3) Første behandling af lovforslag nr. L 92:

Forslag til lov om ophævelse af lov om udfærdigelse af nye telefonkoncessioner m.m. og lov om udfærdigelse af koncession på anlæg og drift af telefoner i Jylland m.m.

Af kommunikationsministeren (Torben Rechendorff).

4) Første behandling af lovforslag nr. L 94:

Forslag til lov om ændring af lov om kvalitetskontrol med fisk og fiskevarer.

Af fiskeriministeren (Kent Kirk).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 95:

Forslag til lov om ændring af lov om saltvandsfiskeri.

Af fiskeriministeren (Kent Kirk).

6) Første behandling af lovforslag nr. L 100:

Forslag til lov om bemyndigelse til optagelse af indenlandske statslån.

Af finansministeren (Henning Dyremose).

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion.

(Lovforslag nr. L 104).

Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsuddannelser. (For perioden 1. januar 1993 til 31. december 1995).

(Lovforslag nr. L 105).

Forslag til lov om skolepraktik i erhvervsuddannelserne.

(Lovforslag nr. L 106).

Forslag til lov om erhvervsgrunduddannelse.

(Lovforslag nr. L 107).

Sundhedsministeren (Ester Larsen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om lægemidler m.v. (Reklame m.v.).

(Lovforslag nr. L 108).

Socialministeren (Else Winther Andersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel. (Definition af offentlige arbejdsgivere).

(Lovforslag nr. L 109).

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen) har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af Traktat om Observationsflyvninger (Open Skies) af 24. marts 1992.

(Beslutningsforslag nr. B 28).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Hermed tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion.

(Lovforslag nr. L 104).

[Undervisnings- og forskningsministeren]

Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsuddannelser. (For perioden 1. januar 1993 til 31. december 1995).

(Lovforslag nr. L 105).

Forslag til lov om skolepraktik i erhvervsuddannelserne.

(Lovforslag nr. L 106).

Forslag til lov om erhvervsgrunduddannelse.

(Lovforslag nr. L 107).

Lovforslagene fremsættes som et led i regeringens samlede initiativ for flere praktikpladser. Med lovforslagene lægges der op til sikring og fremskaffelse af et stort antal praktikpladser.

Med *lovforslaget om Arbejdsgivernes Elevrefusion* foreslås indført en midlertidig tilskudsordning for aftaler indgået i tidsrummet fra den 1. august 1992 til den 31. december 1995. Det foreslås, at der til både private og offentlige arbejdsgivere ydes et årligt tilskud pr. uddannelsesplads på 20.000 kr. pr. elev i 1993. I 1994 og 1995 udgør tilskuddet 16.000 kr. pr. plads.

Tilskuddet ydes for alle uddannelser med lønnet praktik, herunder den foreslåede nye erhvervsgrunduddannelse.

Lønrefusionen videreføres, men fastfryses i 3 år, og de offentlige arbejdsgivere bliver omfattet af ordningen. Staten yder tilskud til halvdelen af lønrefusionstaksten, medens resten af udgiften dækkes af arbejdsgiverbidraget.

De af Arbejdsgivernes Elevrefusion omfattede ordninger foreslås i øvrigt finansieret af et bidrag pr. lønmodtager, der betales af private og offentlige arbejdsgivere. I 1993 udgør bidraget 1.500 kr. pr. ansat. Der betales ikke bidrag for elever og én lønmodtager.

Lovforslaget om ændring af lov om erhvervsuddannelser. (For perioden 1. januar 1993 til 31. december 1995): Efter forslaget bliver godkendelsesproceduren mere fleksibel for derved at øge antallet af mulige praktikpladser. Skolerne får kompetence til at godkende en virksomhed for den enkelte elev. De faglige udvalgs generelle godkendelseskompetence bibeholdes, og skolernes ny kompetence bliver et supplement til den hidtidige ordning. Skolernes godkendelse forudsættes at ske i samarbejde om principper med de lokale uddannelsesudvalg, hvor de organisationer, der har sæde i de pågældende faglige udvalg, er repræsenteret.

Lovforslaget om skolepraktik i erhvervsuddannelserne: Det samlede initiativ for at sikre et tilstrækkeligt antal praktikpladser betyder, at behovet for skolepraktik reduceres væsentligt. Derved bliver det forsvarligt at opretholde et sikkerhedsnet for de egnede elever, som ikke kan få en praktikplads. Den foreslåede lov skal derfor erstatte loven om tilvejebringelse af lære- og praktikpladser, bl.a. med det formål at reducere de samlede udgifter mest muligt samtidig med, at eleverne sikres en mulighed for at afslutte en erhvervsuddannelse.

Den hidtidige ordning med, at eleverne modtager en godtgørelse svarende til den overenskomstmæssig elevløn, opretholdes.

Skolepraktik kan som hovedregel kun omfatte indtil halvdelen af praktikuddannelsen. I resten af tiden skal eleverne ud i virksomhederne. Dette krav, som er kombineret med økonomiske mekanismer, skal tilskynde skolerne til nøje at overveje deres udbud af uddannelse i forhold til praktikpladsmulighederne.

Forslaget indebærer en betydelig afbureaukratisering, idet den hidtidige årlige planlægningsrunde forud for godkendelse af skoler og uddannelser til praktikpladskompenserende undervisning skal erstattes af et lovbestemt ansvar for de skoler, der har elever, som er omfattet af loven.

Ordningen finansieres ved arbejdsgivernes bidrag til Arbejdsgivernes Elevrefusion, men i modsætning til den hidtidige pku-ordning afholder staten udgifterne ved den almindelige skoleundervisning. Forslaget indeholder en række yderligere forenklinger og andre justeringer af den hidtidige ordning.

Lovforslaget om erhvervsgrunduddannelse er inspireret af Socialkommissionens forslag om en uddannelse, der er specielt tilrettelagt for de mindre bogligt indstillede unge.

Erhvervsgrunduddannelsen er et tilbud til unge, der ikke er gået i gang med en ungdomsuddannelse, og som ikke har fået fast fodfæste på arbejdsmarkedet. Det forudsættes, at en del af uddannelsens målgruppe er mindre bogligt indstillede og vil være motiverede for indlæring, hvor undervisningen er knyttet til praktisk arbejde.

Hensigten er at etablere nye veje til arbejde eller erhvervsuddannelse ved at supplere praktik med relevante elementer af eksisterende uddannelser i nye kombinationer.

[Undervisnings- og forskningsministeren]

Da kommunerne i forvejen har kontakt med målgruppen, er det efter forslaget kommunerne, der tilrettelægger uddannelsesplanen i samarbejde med de unge, virksomhederne og skolerne.

Skoleydelsen til eleverne foreslås fastsat til samme størrelse som de beløb, de unge oppebærer i ungdomsydelse i forbindelse med deltagelse i beskæftigelsesprojekter, jf. afsnit III A i lov om social bistand. Denne ydelse udgør 4.333 kr. pr. måned eller 1.000 kr. pr. uge. Det forudsættes, at reguleringen af skoleydelsen følger reguleringen af ungdomsydelsen. Elevlønnen i praktiktiden forudsættes fastsat med udgangspunkt i begyndelseslønnen for elever under erhvervsuddannelse.

Det forudsættes, at uddannelsen skal berettige til praktikpladstilskud efter reglerne i lovforslaget om Arbejdsgivernes Elevrefusion.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagene med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale lovforslagene til hurtig og velvillig behandling i det høje Ting.

Sundhedsministeren (Ester Larsen):

Jeg tillader mig herved for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om lægemidler m.v. (Reklame m.v.).

(Lovforslag nr. L 108).

Lovforslaget indeholder en gennemgribende revision af bestemmelserne om reklame for lægemidler. Ændringerne er i vid udstrækning nødvendige for at implementere Rådsdirektiv 92/28/EØF om reklame for humanmedicinske lægemidler.

Det grundlæggende krav til lægemiddelreklame vil efter forslaget fortsat være, at reklamen skal være saglig, og at den ikke må være vildledende og overdrive lægemidlets egenskaber.

Derudover foreslås det, at sundhedsministeren bemyndiges til at fastsætte mere detaljerede regler om lægemiddelreklame. Denne bemyndigelse vil bl.a. skulle anvendes til at fastsætte skærpede krav til det informative indhold i lægemiddelreklamer og til at sætte snævre grænser for medicinalfirmaernes adgang til at give gaver og andre økonomiske fordele til medicinalpersoner.

Det nugældende krav om forhåndsgodkendelse af lægemiddelreklamer over for offentligheden foreslås ophævet. Baggrunden herfor er, at der er blevet rejst tvivl om forhåndsgodkendelseskravets overensstemmelse med grundlovens § 77. Sundhedsstyrelsens løbende kontrol med reklameområdet vil til gengæld blive skærpet. Lovforslaget indeholder bestemmelser, der forbedrer kontrolmulighederne. Endvidere indeholder forslaget en bemyndigelse for sundhedsministeren til at indføre en frivillig forhåndsvurderingsordning.

Forbudet mod reklamer i radioen, i det fri ved skilte og lign., i befordringsmidler og i offentligt tilgængelige lokaler foreslås ophævet. Denne lempelse er Danmark efter reklamedirektivet forpligtet til at gennemføre. Forbudet mod reklamer i tv foreslås derimod opretholdt.

Informationsnævnet, der har til opgave at rådgive Sundhedsstyrelsen om statslig information om lægemidler, foreslås nedlagt. Nævnet har ikke været indkaldt siden 1982.

Det lægemiddelstatistiske grundlag, myndighederne må træffe beslutninger ud fra, er på flere områder mangelfuldt. Derfor foreslås en udvidet og klarere hjemmel for Sundhedsstyrelsen til at indhente oplysninger om omsætning m.v. af lægemidler fra apoteker, sygehusapoteker og medicinalfirmaer m.v. Herved sættes Sundhedsstyrelsen i stand til at kunne etablere en detaljeret lægemiddeldatabase med henblik på udarbejdelse af statistik, herunder et korrekt prisindeks, overvågning af forbruget og prisudviklingen m.m. Denne aktivitet vil blive gebyrfinansieret.

Endelig lægges der med lovforslaget op til, at alle opgaver i forbindelse med modtagelse af medicinalfirmaernes prisanmeldelser og udmelding af apotekernes udsalgspriser fremover varetages af Sundhedsstyrelsen. Disse opgaver er hidtil i vidt omfang blevet varetaget i privat regi.

Socialministeren (Else Winther Andersen):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om dagpenge ved sygdom eller fødsel. (Definition af offentlige arbejdsgivere).

(Lovforslag nr. L 109).

Baggrunden for dette lovforslag er den, at undervisningsministeren har fremsat forslag om at ændre lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion, således at alle arbejdsgivere, der er om-

[Socialministeren]

fattet af lov om Arbejdsmarkedets Tillægspension, ligeledes vil være omfattet af lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion. Sondringen i sidstnævnte lov mellem private og offentlige arbejdsgivere ophæves dermed.

Da dagpengeloven i sin afgrænsning af, hvad der forstås ved en privat arbejdsgiver, henviser til de arbejdsgivere, der er omfattet af lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion, er det herefter nødvendigt at erstatte henvisningen med en afgrænsning direkte i dagpengeloven.

Efter det nu fremsatte forslag defineres offentlige arbejdsgivere som offentlige myndigheder og private arbejdsgivere, hvis udgifter overvejende dækkes af offentlige tilskud.

Indholdsmæssigt er afgrænsningen af, hvornår der i forhold til dagpengeloven er tale om en offentlig arbejdsgiver, den samme i forslaget som i den nuværende bestemmelse. Dog medfører forslaget den lille justering, at religiøse samfund, der efter særlige bestemmelser i lov om Arbejdsgivernes Elevrefusion er fritaet for at betale bidrag til elevrefusionen, selv om deres udgifter ikke overvejende dækkes af offentlige tilskud, herefter betragtes som private arbejdsgivere i dagpengeloven.

Da administrationen af bestemmelsen i dag bygger på en automatisk undersøgelse af, om pågældende arbejdsgiver står registreret som offentlig i AER-systemet, forventes forslaget at medføre beskedne administrative ulemper.

Lovforslaget skønnes ikke at have økonomiske konsekvenser af betydning.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget og bemærkningerne hertil, skal jeg på regeringens vegne anbefale forslaget til Tingets velvillige og hurtige behandling.

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Herved tillader jeg mig for det høje Ting at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af Traktat om Observationsflyvninger (Open Skies) af 24. marts 1992.

(Beslutningsforslag nr. B 28).

Traktaten om Observationsflyvninger (Open Skies) blev undertegnet den 24. marts 1992 ved starten af CSCE-opfølgningsmødet i Helsingfors af de tidligere Warszawapagtlande og NATO-landene. Det er det mest omfattende luftobservationsregime, der nogensinde er indgået.

Ved forhandlingernes begyndelse i 1990 på Open Skies-konferencen i Ottawa deltog udelukkende de to ovennævnte landekredse. I efteråret 1991 fik de øvrige CSCE-stater mulighed for at deltage som observatører. Der er enighed om, at alle de uafhængige stater, der er opstået i forbindelse med Sovjetunionens opløsning i december 1991, skal kunne deltage i regimet. Hvad angår de øvrige CSCE-stater indeholder Traktaten en særlig hjemmel til, at CSCE-stater kan tiltræde Traktaten senest seks måneder efter dens ikrafttræden.

Traktatens formål er at fremme åbenhed og samtidig øge tillid og sikkerhed ved at tillade gensidig overvågning af deltagerstaternes militære aktiviteter og installationer på sine territorier. Dette regime tillader en mere fleksibel observation fra luften, end det f.eks. er tilfældet ved satellitobservation. Samtidig giver det små lande som Danmark en mulighed for at indsamle og behandle observationsmateriale på egen hånd.

Etableringen af observationsflyvninger over deltagerstaternes territorier er derfor en væsentlig tillidsskabende foranstaltning, der i høj grad er med til at fremme gennemskuelighed. Regimet vil også kunne anvendes til konfliktforebyggelse og krisestyring, og på længere sigt vil regimet også kunne anvendes til andre formål, f.eks. miljøovervågning. Den gensidige åbenhed opnås ved, at deltagerstaterne får adgang til regelmæssige observationsflyvninger med ubevæbnede fly og under anvendelse af en række sensorer (optiske kameraer og radarer) over andre deltagerstaters territorier.

Danmark er tildelt en passiv kvote på seks observationsflyvninger. Det betyder, at Danmark er forpligtet til at modtage seks observationsflyvninger over dansk territorium pr. år. Omvendt har Danmark en aktiv kvote, der ikke må overstige den passive kvote. Det vil sige, at Danmark har ret til at gennemføre seks observationsflyvninger inden for samme år. De aktive kvoter fordeles i Open Skies-konsultationskommissionen.

I den indledende periode, der gælder fra Traktatens ikrafttræden og frem til den 31. december i det år, der følger efter Traktatens ikrafttræden, er Danmark tildelt en aktiv kvote på fire (én over Belarus/Rusland og én over Polen. De sidste to er ikke tilknyttet bestemte lande). Omvendt er Danmark (inklusive Grøn-

[Udenrigsministeren]

land og Færøerne) forpligtet til inden for samme tidsrum at modtage fire inspektionsflyvninger fra bl.a. Belarus/Rusland.

Opfyldelsen af Traktatens krav kan ske inden for rammerne af anordning nr. 73 af 27. februar 1976 om fremmede orlogsfartøjers og militære luftfartøjers adgang til dansk område under fredsforhold, idet forsvarsministeren i anordningens paragraf 1, stk. 5, har hjemmel til at gøre undtagelser fra anordningens bestemmelser.

Traktatens bestemmelser træder i kraft 60 dage efter, at 20 deltagerstater har deponeret ratifikationsinstrumenter. I disse 20 skal dog være indeholdt depositarerne Canada og Ungarn samt de stater, hvis aktive kvoter er otte eller derover.

Traktaten om Observationsflyvninger (Open Skies) er af de grunde, jeg har nævnt, og som er nærmere beskrevet i bemærkningerne til beslutningsforslaget, i Danmarks klare interesse.

Jeg skal herved anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Uden for dagsordenen foretoges:

Valg af 1 medlem til det rådgivende repræsentantskab for Færøernes Realkreditinstitut.

Formanden:

Jeg har modtaget meddelelse om, at medlem af Folketinget Pia Gjellerup (S) ønsker at udtræde af det rådgivende repræsentantskab for Færøernes Realkreditinstitut.

Til nyt medlem for resten af indeværende valgperiode har vedkommende gruppe udpeget medlem af Folketinget Henning Rasmussen (S), der herefter er valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål til ministrene.

Spm. nr. S 151

1) Til *kommunikationsministeren* af:

Ole M. Nielsen (KRF):

»Finder ministeren det forsvarligt, at EF bruger massive midler på udvikling af High Definition tv (HDTV)?«

Skriftlig begrundelse

Ifølge Søndagsavisen den 8. november 1992 planlægger EF at bruge flere milliarder kroner på udvikling af de nye HDTV-apparater.

EF-Kommissionen har fremlagt en plan, der over fire år vil anvende godt 3,2 mia. kr. på projektet. Der er dog ikke truffet endelig beslutning endnu.

De nye tv-apparater bruger 4-10 gange så meget elektricitet som almindelige tv-apparater. Hvis de nye tv-apparater vinder lige så stor og hurtig udbredelse som CD-afspillere, vil det skabe behov for at bygge ca. 10 nye atomkraftværker i Europa inden år 2010.

Den industrialiserede verden har i forvejen et alt for højt energiforbrug. For at afhjælpe verdens miljøproblemer er det vigtigt, at den industrialiserede verden bruger mindre energi. Regeringen har forpligtet sig til at opfylde Brundtland-rapportens mål om, at de industrialiserede lande skal halvere deres samlede energiforbrug inden år 2030.

Ud fra en miljømæssig synsvinkel er det helt utilstedeligt at bruge massive økonomiske ressourcer på at udvikle et tv-apparat, der i væsentligt omfang øger energiforbruget.

Kommunikationsministeren (Torben Rechendorff):

Jeg vil gerne indlede med at konstatere, at der er tale om en ganske indviklet sag. Til gengæld tror jeg også, der er opstået nogle misforståelser undervejs.

Den første misforståelse vedrører opfattelsen af, at EF bruger massive midler på udvikling af High Definition tv, det, vi kalder HDTV. Forholdet er det, at den europæiske udvikling af HDTV er foregået inden for rammerne af det såkaldte EUREKA-program, dvs. et program, der alene finansieres ved national støtte til de enkelte virksomheder, der deltager i programmet.

Nu fremgår det af begrundelsen for spørgsmålet, at det drejer sig om en artikel i Søndagsavisen fra den 8. november. Det fremgår af sammenhængen, at artiklen må sigte til et forslag fra EF-Kommissionen om at støtte indførelsen af MAC-standarden for det, vi kalder satellittransmitterede tv-programmer, med et beløb på 850 mio. ecu. Dette forslag er en konsekvens af det såkaldte MAC-direktiv, som blev vedtaget den 11. maj i år.

[Kommunikationsministeren]

Den økonomiske støtte, som er omtalt i forslaget, skal i en overgangsperiode gives til satellit-tv-selskaber og -tv-programproducenter til delvis dækning af de meromkostninger, der er forbundet med at producere og udsende tv i det nye 16:9-format. Disse udsendelser vil i øvrigt ikke være HDTV-udsendelser.

De tv-apparater, der kan ses i forretningerne i dag, og som er beregnet for 16:9-formatet, kan ikke vise HDTV, og deres strømforbrug er ikke væsentlig større end et almindeligt tv-apparats strømforbrug.

Men tilbage til det med økonomien. Forslaget om EF-støtten er ikke færdigbehandlet i Ministerrådet, og jeg kan oplyse, at det er regeringens holdning, at det foreslåede støttebeløb skal nedbringes, og at en væsentlig del af støtten skal anvendes til programproduktion.

I begrundelsen for spørgsmålet er endvidere henvist til Søndagsavisens oplysning om, at de nye tv-apparater vil bruge 4-10 gange så meget elektricitet som almindelige tv-apparater. Denne forudsigelse må unægtelig forudsætte, at fremtidens tv-apparater er konstrueret med den teknologi, der er til rådighed i dag, og derfor kan jeg sige til spørgeren, at det er umuligt på nuværende tidspunkt at sige noget præcist om, hvordan udviklingsforløbet vil blive. Men beløbet skal altså efter regeringens opfattelse nedbringes væsentligt.

Formanden:

Der er 2 minutter til ministersvarene.

Ole M. Nielsen (KRF):

Det er muligt, at spørgsmålet er lidt forkert formuleret, og at sammenhængene ikke er helt nøjagtig, som vi har opfattet dem, selv om vi har prøvet at undersøge det lidt. Vores hovedærinde er imidlertid, at vi forstår, der er en konkurrence mellem europæiske og japanske og amerikanske tv-fabrikker om, hvilket system der skal være det dækkende i fremtiden, og vi har opfattet, at det her faktisk var et forsøg på at gøre de europæiske fabrikker dominerende ved at give dem hjælp til udvikling af det system, som de så vil køre på.

Vi mener bare, at en teknologisk udvikling på dette område skulle have til formål at fremme livskvalitet og begrænse forbruget af energi og ressourcer og ikke at udkonkurrere andre eller have beskæftigelse som eneste formål – det kan vi selvfølgelig godt se industriens interesse i. Det var det, vi gerne ville høre den principielle holdning til.

Mener ministeren, det er interessant at udvikle et system, som har til formål at give bedre billedkvalitet og – tilsyneladende, for os at se – det alene? Det synes vi ikke er den udviklingsindsats og dette kommende energiforbrug værd.

Kommunikationsministeren (Torben Rechendorff):

Som jeg sagde før, er det umuligt, aldeles umuligt, at sige noget om energiforbruget til noget, der i dag ikke bliver produceret overhovedet.

Med hensyn til støtten kan jeg sige, at der vil blive tale om en procentvis deling mellem støtte til producenter, til programudbydere og til broadcastere, altså til radio-/tv-selskaber. Men den støtte og dens fordeling er, jævnfør hvad jeg sagde om den ikkeenighed, der er i Ministerrådet, slet ikke lagt fast på nuværende tidspunkt.

Men det er klart, at der vil være mulighed for på et senere tidspunkt, inden man skal tage endelig stilling, også at drøfte sagen i Folketingets Markedsudvalg.

Risgaard Knudsen (S):

Når nu ministeren omtaler Tingets Markedsudvalg, så er jeg meget interesseret i at få oplyst – hvis ministeren er i stand til at give mig de ønskede oplysninger, hvad jeg i øvrigt tror ministeren er – om ikke det spørgsmål, som her drøftes, har været gjort til genstand for overvejelser i Tingets Markedsudvalg. I bekræftende fald vil jeg være interesseret i, om vi her i Folketinget af ministeren kunne få oplyst, hvilket indtryk ministeren ved den lejlighed har fået i Folketingets Markedsudvalg.

Kommunikationsministeren (Torben Rechendorff):

Som hr. Risgaard Knudsen ved, har sagen været drøftet, jeg tror, man kan sige indgående, i Folketingets Markedsudvalg. Jeg er ikke det mindste i tvivl om Markedsudvalgets stilling til sagen. Jeg mener, den ligger i fuldstændig forlængelse af det, jeg just har givet udtryk for, nemlig at vi fra dansk side ikke kan tilslutte os den finansieringsordning, der nu ligger,

[Kommunikationsministeren]

at der på et tidspunkt vil tegne sig konturerne af et kompromis, og at forudsætningen for, at kommunikationsministeren kan tilslutte sig dette kompromis, er, at han på ny møder op og får forhandlingsoplæg i Markedsudvalget.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 167

2) Til *trafikministeren* af:

Tommy Dinesen (SF):

»Agter ministeren at oprette radarovervågning ved Storebæltsbyggeriet for at forhindre kollisioner, grundstødninger og lign. som foreslået af den arbejdsgruppe, der har været nedsat til at vurdere den slags faremomenter?«

Tommy Dinesen (SF):

For snart 10 år siden stillede SF et forslag her i Folketinget, der blev vedtaget, for at forbedre sikkerheden i Storebælt. Dengang var det industriministeren, der havde med det at gøre. Senere har det samme været diskuteret; da var det forsvarsministeren. Og nu kan jeg se, at det altså er trafikministeren, der har med denne slags ting at gøre.

Vi mener, at der var behov for at forbedre sikkerheden; det er ikke blevet mindre af, at der er et stort byggeri på Storebælt, som det vel er de fleste bekendt.

Inden for det sidste halve år er der tre skibe, der er grundstødt, og et, der har påsejlet Vestbroen. Jeg kan sige, at den sidste påsejling, som skete i forgårs, ikke er timet med spørgeren, men er sket af sig selv!

Vi mener, der er behov for, at der sker noget på området, og det er baggrunden for spørgsmålet.

Trafikministeren (Ikast):

Som bekendt er der allerede truffet beslutning om etablering af et VTS-system med radar- og radiofaciliteter til sikring af Vestbroen. Licitationen herom er afholdt.

Dette system står imidlertid ikke færdigt, når Vestbroen ved årsskiftet 1993-1994 overdrages fra entreprenøren til A/S Storebæltsforbindelsen. En arbejdsgruppe har derfor foreslået, at der etableres en midlertidig radar- og radiofacilitet, der kan sikre Vestbroen i perioden fra broens overdragelse og indtil færdiggørelsen af det permanente VTS-system.

For så vidt angår sikringen i forbindelse med arbejdet på Østbroen, er der allerede truffet en række foranstaltninger vedrørende etableringen af broens underbygning. I industriministerens besvarelse af spørgsmål nr. S 1062 af 20. august 1992, stillet af hr. Tommy Dinesen, er der redegjort nærmere herfor.

Det fremgår, at Søfartsstyrelsen har udsendt en bekendtgørelse vedrørende etableringen af arbejdsområder og informationssystemer, der forestås af entreprenøren.

Det er videre i besvarelsen oplyst, at der vil blive fastsat yderligere foranstaltninger, inden arbejdet med Østbroens overdel iværksættes. Disse omfatter bl.a. etablering af radiotjeneste og udlægning af to vagtskibe. Herudover kan Arbejdstilsynet fastsætte vilkår over for entreprenøren med det formål at sikre de personer, der arbejder på broen.

Arbejdsgruppens rapport er forelagt A/S Storebæltsforbindelsen til udtalelse, der påregnes at foreligge i løbet af meget, meget kort tid. Der vil herefter blive taget stilling til, hvorledes Vestbroen skal sikres indtil færdiggørelsen af det endelige VTS-system vedrørende Vestbroen. Det vil samtidig blive vurderet, hvorvidt det midlertidige system kan benyttes i relation til arbejdet på Østbroen som et supplement til de sikkerhedsforanstaltninger, der allerede er og vil blive truffet for sejladssikkerheden i Østrenden i byggeperioden.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil godt sige tak for svaret.

VTS-systemet skal først tages i brug, når den faste forbindelse er færdig, men det viser sig jo, at der er behov for at gøre et eller andet nu. Dér forstod jeg ministeren således, at man vil følge lodsernes forslag, nemlig at der forholdsvis hurtigt bliver to skibe, som patruljerer i området for at forhindre, at skibene påsejler øerne og Halskov Rev og Sprogø, og hvad der nu er på området.

Det er et andet forslag end det, der er kommet fra SOK, Søværnets Operative Kommando, som gik på lodspligt osv., men jeg hilser med tilfredshed, hvis ministeren vil få det her klaret i en fart, således at vi i hvert fald ikke får den store katastrofe, som kan ske, hvis der ikke er sikkerhed på området.

Det har vist sig, at de forholdsregler, man har taget indtil nu med hensyn til at efterse sø-

[Tommy Dinesen]

kort og den slags, ikke har været alt for gode. Mange kaptajner, i hvert fald i udlandet, er ikke klar over, at man er ved at bygge en Storebæltsbro.

Jeg takker for svaret, hvis det var rigtigt opfattet.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg skal orientere hr. Tommy Dinesen, lige så snart dette har været behandlet i bestyrelsen for A/S Storebæltsforbindelsen, som har ansvaret over for de entreprenører, som har arbejdsopgaven. Det er fortsat således, at det er entreprenøren, der udfører arbejdet, der har sikkerhedsarbejdet, og det har været med i den licitation, der blev udbudt.

Tommy Dinesen (SF):

Det er A/S Storebæltsforbindelsen, der har ansvaret, men hvis der er to tankskibe, der ryger sammen ude i Storebælt og laver et oliespild – uanset formatet – så bliver det vel staten som sådan, der kommer til at betale det, og det er jo altså trafikministeren, der er eneaktionær i foretagendet.

Risgaard Knudsen (S):

Trafikministeren gentog nu en bemærkning om, at det er A/S Storebæltsforbindelsen, der sidder med ansvaret. Jeg står noget uforstående over for den bemærkning. Jeg går nemlig ud fra som givet, at trafikministeren ikke har nogen som helst mulighed for at fravriste sig selv det ansvar, som ministeren i kraft af sin ministerplacering sidder med også i en sag af denne karakter.

Jeg synes, at det er formuleret klart nok som et tillægsspørgsmål til ministeren, og dette konkrete spørgsmål vil jeg gerne have bekræftet eller afkræftet af ministeren. Hvis det bliver afkræftet, så er der jo basis for en helt ny sag, der skal drøftes i en helt anden sammenhæng.

Trafikministeren (Ikast):

Som det helt sikkert er hr. Risgaard Knudsen velbekendt, er der i udgivelsen af arbejdet med Vestbroen og med Østbroen i kontrakten med det entreprenørfirma, der udfører pågældende arbejde, fastsat de sikkerhedskrav, hvorunder arbejdet skal foregå, også afmærkningssystemer og advarselssystemer; dette er indgået i hele kontrakten. Selvfølgelig er det mit ansvar, hvad der foregår i hele Storebæltsprojektet; derom har der ikke været tvivl.

Hermed er det nu bekendtgjort for Folketinget i dag, at vi netop har modtaget disse forslag og er i gang med behandlingen af dem, og at de i øjeblikket er tilsendt A/S Storebæltsforbindelsen, som jo trods alt er dem, der udfører det praktiske arbejde, og hvorunder entreprenørerne arbejder.

Risgaard Knudsen (S):

Da det forekommer mig, at der var – om jeg må sige det sådan – lovlig meget uld i ministerens besvarelse af mit spørgsmål, vil jeg gerne på ny spørge ministeren, om jeg ikke kan opfatte ministerens besvarelse på den måde, at ministeren ifølge ministeransvaret også har pligt til at påse, at andre lever op til det ansvar, de har, når der er tale om sikkerhed.

Tommy Dinesen (SF):

Der kan godt opstå nogen tvivl med baggrund i det, trafikministeren siger. Jeg må opfatte det således: Storebælt er stadig væk et internationalt farvand. I tilfælde af at der sker en kollision eller noget lignende, er det vel staten – eller de forskellige skibes forsikringsselskaber – der må betale for det oliespild, der bliver, hvis der bliver noget, og ikke A/S Storebæltsforbindelsen.

Arne Melchior (CD):

Jeg vil gerne bidrage til at placere den centring, som hr. Risgaard Knudsen har afleveret til trafikministeren, helt direkte foran trafikministerens fod, så han kan sparke til den, ved at erindre om, at der i bemærkningerne til lovforslaget om opførelse af en fast forbindelse over Storebælt udtrykkelig er sagt, at konstruktionen af et aktieselskab til udførelse af dette arbejde ikke har til hensigt, at Folketinget skal have mindre indseende med dette arbejde end med andre store offentlige anlægsarbejder. Og med den henvisning så jeg også meget gerne – og jeg er sikker på, at trafikministeren ikke har noget koldt ben, hverken til højre eller til venstre – at han så sparker til bolden og utvetydigt erklærer, at sådan er det selvfølgelig, og at de ting, der måtte ske, respektive ikke ske, sker på hans ansvar på grund af den citerede sætning, men også i kraft af, at ministeren jo er eneaktionær i A/S Storebæltsforbindelsen.

Trafikministeren (Ikast):

[Trafikministeren]

Jamen der kan da ikke være diskussion om dette ansvar; det er jo helt klart. Hr. Risgaard Knudsen har jo selv set de kontrakter, der er lavet med de entreprenørfirmaer, og hvad de får i betaling for at lave dette sikkerhedsarbejde. Men selvfølgelig vil det altid være mit ansvar, og det kan jeg ikke løbe fra.

Dernæst hr. Tommy Dinesens spørgsmål. Nu må hr. Tommy Dinesen tænke på, hvor mange dage vi har haft disse store rapporter. Nu skal de gennemgås og passes ind i systemerne og til høring hos specialisterne, og før den tid kan jeg jo ikke træffe en afgørelse. A/S Storebæltsforbindelsens ansvar overgår jo først, i det øjeblik entreprenøren afleverer Vestbroen.

Forholdene i forbindelse med Østbroen er jo det, vi forhandler i øjeblikket, og når vi begynder med byggeriet, skulle vi gerne have fået det lavet bedst muligt, og det er jo det, vi forhandler i øjeblikket. Men jeg fralægger mig ikke ansvaret; det er der ingen, der skal tro.

Det er samtidig svar til hr. Arne Melchior. Jeg har begge ben i behold og kan bruge dem stadig væk. Men man skal også give folk tid til at læse disse meget fyldige rapporter og sætte sig ind i sagen, inden de udtaler sig endeligt.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 170

3) Til *miljøministeren* af:

Ole Donner (FP):

»Mener ministeren, at en kommune kan give tilladelse til et boligbyggeri, hvor der er foretaget en støjmåling, hvor beregningspunktet er facaden og støjniveauet er 62 dB (LA eq, 24 h) og 55 dB (LA eq, nat)?«

Skriftlig begrundelse

Kommunen udarbejder en lokalplan for området, ligesom man forlanger af bygherren, at der i henhold til bygningsreglementet etableres en forøget facadelydisolation, så indendørsstøjniveauet ikke overstiger LA eq, 24 h = 30 dB. I praksis opfyldes disse krav ved hjælp af specielle vinduer og døre i facaden samt termolydruder og friskluftsventiler med indbygget lyddæmpning.

Spørgeren ønsker at sikre sig, at en kommune lovligt kan give en sådan byggetilladelse, såfremt der udarbejdes en lokalplan som ovenfor anført.

Formanden:

Spørgsmålet vil blive besvaret af trafikministeren.

Miljøministeren (Ikast, fg.):

Det er hovedprincippet i planlægningen, at støjhensyn varetages på en sådan måde, at områder, der udlægges til boligbebyggelse, ikke giver nye boliger støjproblemer.

Støjhensynet kan også om nødvendigt sikres ved, at der i planlægningen træffes beslutning om etablering af støjdæmpende foranstaltninger, f.eks. støjvolde og lign. Herved kan der gennem planlægning sikres et acceptabelt udendørs støjniveau.

Miljøstyrelsens vejledning angiver det acceptable støjniveau for boliger, som kan lægges til grund for udformningen af den korrekte planlægning. Det acceptable støjniveau afhænger af, hvilken slags støj der er tale om. Som eksempel kan nævnes, at Miljøstyrelsen finder, at det acceptable støjniveau for boliger, der er udsat for vejstøj, er 55 dB som gennemsnit for hele døgnet, og at det acceptable støjniveau for etageboliger, der er udsat for virksomhedsstøj, er 50 dB om dagen og 40 dB om natten.

Når et område i en lokalpan er udlagt til boligbyggeri, er det således efter planlægningssystemet sikret, at det pågældende område også ud fra støjmæssige hensyn er egnet til boligbyggeri. Det er bl.a. baggrunden for, at der i planloven er hjemmel til at fastsætte specielle krav til støjisolering af nye boliger, der opføres på baggrund af lokalplanerne.

Efter Miljøministeriets bekendtgørelse nr. 903 af 17. december 1991 sikres det, at region- og kommuneplaner indeholder retningslinjer om, at støjbelastede arealer ikke udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre der i lokalplanen fastsættes bestemmelser for etablering af de førnævnte støjdæmpende foranstaltninger. Dette sikres gennem planlovens regler om offentlighedens inddragelse og myndighedernes vetobeføjelser inden lokalplanens endelige vedtagelse.

Ole Donner (FP):

Jeg takker ministeren for svaret.

[Ole Donner]

I mit spørgsmål var det jo tydeligt begrundet, at der i det tænkte tilfælde ligger en lokalplan, hvoraf det fremgår, at den indendørs støj overholder den vejledning, som ministeren nævnte, og det vil sige, at selv om der er en udendørs trafikstøj på 62 dB, så er der inde i husene på grund af isolering af vinduer, døre og friskluftskanaler en acceptabel støj, som ligger inden for de rammer, der er givet i denne vejledning.

Så har jeg et tillægsspørgsmål til ministeren: Hvis man har accepteret 62 dB trafikstøj, mener ministeren så, at en ekstern støj på 50 dB ville være til hinder for fortsat at give denne byggetilladelse? Jeg gør her opmærksom på, at hvis man har en støj på 50 dB, som forøges til 62 dB, så vil det menneskelige øre opfatte det, som om støjen er blevet fordoblet. Derfor beder jeg bare om ministerens umiddelbare kommentar til dette. Hvis der er 62 dB og det er tilladt, fordi der er støjdæmpet inde i husene, mener ministeren så, at det vil være umuligt at give en byggetilladelse, hvis der var en ekstern støj på 50 dB, som altså støjer det halve af det, der er givet tilladelse til?

Miljøministeren (Ikast, fg.):

Når der ved en miljøsags behandling fastsættes krav til en virksomhed, tages der normalt ingen hensyn til de omliggende boligers byggemæssige standard, bl.a. fordi støjkravene fastsættes af udendørsarealerne. Den eneste undtagelse fra denne regel er, når virksomheden og boligen befinder sig i samme bygning, men også her er det virksomheden, der må bære omkostningerne. Miljøstyrelsens grænseværdi for natperioden i dette tilfælde fastsættes til 25 dB for boliger. Jeg skal i denne forbindelse påpege, at sidste instans i en miljøsags behandling er Miljøklagenævnet, som træffer den endelige afgørelse.

Så vil jeg gerne sige til hr. Ole Donner om det andet spørgsmål, at jeg nævnede før i min besvarelse, at der er forskel på, om det er trafikstøj eller fabriksstøj. Derfor skal man ud og bedømme i den konkrete sag: Hvordan ligger det, er det støj om natten, er det støj om dagen? Og jeg vil altså ikke her i salen svare på en helt principiel sag, en sag, der eventuelt er under behandling, og som jeg ikke har kendskab til.

Ole Donner (FP):

Jeg takker ministeren for en delvis besvarelse af mit spørgsmål.

Jeg kan forstå, at ministeren ifølge det papir, han fik nede fra hjørnet, refererer til, at det er en helt konkret sag. Men det, jeg spurgte ministeren om, var bare, om ministeren ud fra sund fornuft ville svare mig på en ting. Mener ministeren ud fra et logisk synspunkt, hvis man har givet tilladelse til en støj på 62 dB, at der vil være noget til hinder for, at man har en anden støjkilde, som støjer det halve?

Jeg ved godt, at miljøloven ikke altid er sund fornuft, men jeg beder bare ministeren om at svare på, om det efter ministerens opfattelse ikke er rimeligt at tillade, at der er en lavere støj, hvis man har et så højt støjniveau, fordi den jo alt andet lige ikke vil blive opfattet inde i husene på samme måde som trafikstøjen.

Trafikministeren (Ikast):

Jeg kan kun svare hr. Ole Donner, at når dette høje Ting har vedtaget miljøloven, så må det være sund fornuft.

Ole Donner (FP):

Jeg må beklage, at ministeren ikke vil svare på det, men jeg vil godt sige, at dette spørgsmål blev rejst til miljøministeren, og miljøministeren var meget sur over, at han skulle svare på det her i dag. Derfor accepterede jeg, at trafikministeren svarede, fordi ministeren angiveligt er bortrejst helt til Bella Centret og derfor ikke kunne give møde i Tinget i dag. Så er det selvfølgelig beklageligt, at ministeren ikke vil svare på spørgsmålet.

Jeg gentager det én gang til: Mener ministeren ikke, at det efter sund fornuft ville være rimeligt, at man kunne give en byggetilladelse til noget, der støjer det halve? Miljøministeren sagde i telefonen med hævet stemme, at hvis jeg fastholdt, at mit spørgsmål skulle bevares i dag, ville svaret blive derefter. Det har jeg gjort, og jeg må konstatere, at svaret blev derefter.

Miljøministeren (Ikast, fg.):

Jamen hr. Ole Donner kan da ikke komme og sige, at jeg skal beskrive loven som forkert! Hr. Ole Donner har jo selv været med på de målinger, vi har lavet ved bygning af nye veje, og har set, hvor omhyggelige vi er med at lave

[Miljøministeren]

det alle mulige steder. Vi lever op til miljølovens krav om decibel, og så skal man også gøre det i ældre byggeri. Jeg vil ikke være den, der er med til at ændre noget på dette. Så må hr. Ole Donner sende sit spørgsmål skriftligt til miljøministeren med angivelse af den nøjagtige sag og bede om at få et direkte svar, når det er et så specifikt spørgsmål som her.

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:

Behnke, Tom (FP): spm. nr. S 127
Christensen, Køpke (FP): spm. nr. S 136-138
Donner, Ole (FP): spm. nr. S 146 og 147
Dyrlund, Poul Erik (S): spm. nr. S 124-126
Espersen, Ole (S): spm. nr. S 121
Hansen, Birthe (SF): spm. nr. S 139
Hækkerup, Lise (S): spm. nr. S 134
Jensen, Svend Aage (CD): spm. nr. S 117
Just, Annette (FP): spm. nr. S 88
Kjærsgaard, Pia (FP): spm. nr. S 123 og 148
Nødgaard, Poul (FP): spm. nr. S 131 og 132

Spm. nr. S 127

Til *justitsministeren* (10/11 92) af:

Tom Behnke (FP):

»Vil ministeren fremskaffe en oversigt over de lande, hvis statsborgere er fritaget for krav om indrejsevisum ved indrejse i Tyskland, samt en tilsvarende for Danmark?«

Begrundelse

Spørgsmålet skal ses på baggrund af den aktuelle debat om indførelse af visum for visse lande og stilles for at belyse forskelle og ligheder mellem Danmark og Tyskland på området.

Svar (19/11 92):

Justitsministeren (Engell):

Justitsministeriet har gennem Udenrigsministeriet indhentet en liste over, hvilke landes statsborgere der er fritaget for visumpligt ved indrejse i Tyskland.

Justitsministeriet har endvidere udfærdiget en oversigt over, hvilke landes statsborgere der er fritaget for visumpligt ved indrejse i Danmark.

Disse lister er under hensyn til deres omfang tilstillet spørgeren direkte.

Spm. nr. S 136

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (13/11 92) af:

Køpke Christensen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvilke initiativer ministeren vil igangsætte på baggrund af et konkret tilfælde af undervisning i en børnehaveklasse i en københavnsk kommuneskole, hvor en fremmedsproget vikar ikke kan tale dansk?«

Begrundelse

Forholdene på børnehaveklasseniveau på Hellig Kors Skole i København er under al kritik, når danske børn på førskoleniveau bliver undervist på et udenlandsk sprog. Man må trods alt fastholde, at danske skoler bør og skal undervise med henblik på, at eleverne skal vokse op i det danske samfund som en integreret del af helheden. Derfor er det naturligvis fuldstændig uholdbart, at børn i førskolealderen og dermed i livets mest betydningsfulde indlæringsfase ikke får udviklet de sproglige kundskaber i dansk i en stor del af dagens timer. Disse timer udgør for det meste langt den største del af barnets vågne og oftest mest opmærksomme periode.

I den konkrete sag har der fundet en korrespondance sted mellem spørgeren, som har modtaget en henvendelse fra et forældrepar, og undervisningsministeren.

Svar (20/11 92):

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Selvfølgelig er undervisningssproget i folkeskolen dansk.

I anledning af den konkrete sag, som hr. Jan Køpke Christensen henviser til, har jeg rettet henvendelse til Skoledirektoratet i København, som har oplyst, at man til de to børnehaveklasser på Hellig Kors Skole har knyttet en fremmedsproget børnehaveklasseassistent, der

[Undervisnings- og forskningsministeren]

skal lette indskolingen for de 64 pct. fremmedsprogede børn, der aktuelt går i børnehaveklasserne (på skolen som helhed er andelen af fremmedsprogede børn 53 pct.). Assistenten ved Hellig Kors Skole har gennemgået en dansk uddannelse og taler dansk.

Ved to lejligheder, hvor skolens leder ikke havde mulighed for at skaffe vikar til at varetage den danske børnehaveklasseleders undervisning, har han bedt assistenten, som børnene kender, varetage tilsynet i børnehaveklassen, da man ikke har kunnet sende så små børn hjem i utide.

På baggrund af oplysningerne fra Skoledirektoratet i København er jeg af den opfattelse, at skolelederens handlemåde i den konkrete sag alene var betinget af nødvendighed. Jeg finder derfor ikke anledning til at foretage mig yderligere.

Spm. nr. S 137

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (13/11 92) af:

Køpke Christensen (FP):

»Vil ministeren på baggrund af spørgsmål nr. S 136 oplyse, om ministeren vil igangsætte en undersøgelse af forholdene på den pågældende skole, herunder en undersøgelse af det benyttede sprog i børnehaveklasser ved brug af vikarer samt en undersøgelse af de ledelsesmæssige forhold, således som disse varetages i det daglige af skoleinspektør og viceinspektør?«

Begrundelse

Forholdene på børnehaveklasseniveau på Hellig Kors Skole i København er under al kritik, når danske børn på førskoleniveau bliver undervist på et udenlandsk sprog. Man må trods alt fastholde, at danske skoler bør og skal undervise med henblik på, at eleverne skal vokse op i det danske samfund som en integreret del af helheden. Derfor er det naturligvis fuldstændig uholdbart, at børn i førskolealderen og dermed i livets mest betydningsfulde indlæringsfase ikke får udviklet de sproglige kundskaber i dansk i en stor del af dagens timer. Disse timer udgør for det meste langt den største del af barnets vågne og oftest mest opmærksomme periode.

Samtidig er det efter det konkrete eksempel blevet klarlagt, at skolens daglige ledelse øjensynlig ikke varetager elevernes og forældrenes interesser på den bedst tænkelige måde.

(Besvaret sammen med spm. nr. S 136).

Spm. nr. S 138

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (13/11 92) af:

Køpke Christensen (FP):

»Vil ministeren på baggrund af spørgsmålene nr. S 136 og S 137 igangsætte en undersøgelse af, i hvilket omfang der foregår undervisning i danske folkeskoler og herunder også i børnehaveklasser på andre sprog end det danske, og vil ministeren samtidig bekræfte, at det naturligvis er en selvfølge, at såvel lærere som vikarer i danske folkeskoler behersker det danske sprog, og at dette bruges i undervisningen, samt bekræfte, at det danske skolesystem er til for brugernes skyld, hvilket i første omgang vil sige forældre og elever, og at det derfor vil være naturligt, at skolens daglige ledelse tager klager og forespørgsler fra forældre alvorligt?«

Begrundelse

Forholdene på børnehaveklasseniveau på Hellig Kors Skole i København er under al kritik, når danske børn på førskoleniveau bliver undervist på et udenlandsk sprog. Man må trods alt fastholde, at danske skoler bør og skal undervise med henblik på, at eleverne skal vokse op i det danske samfund som en integreret del af helheden. Derfor er det naturligvis fuldstændig uholdbart, at børn i førskolealderen og dermed i livets mest betydningsfulde indlæringsfase ikke får udviklet de sproglige kundskaber i dansk i en stor del af dagens timer. Disse timer udgør for det meste langt den største del af barnets vågne og oftest mest opmærksomme periode.

Samtidig er det efter det konkrete eksempel blevet klarlagt, at skolens daglige ledelse øjensynlig ikke varetager elevernes og forældrenes interesser på den bedst tænkelige måde.

Spørgeren ønsker at få klarlagt, om tilsvarende forhold eksisterer andre steder i Danmark, og samtidig få præciseret retningslinierne for det danske skolesystem.

[Køpke Christensen]

(Besvaret sammen med spm. nr. S 136.)

Spm. nr. S 146

Til *trafikministeren* (13/11 92) af:

Ole Donner (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor den eksisterende hyrekørselslov med dertil hørende hyrekørselsbekendtgørelser ikke har været forelagt for EF inden vedtagelsen?«

Begrundelse

Ifølge de oplysninger, der foreligger for spørgeren, må et EF-land ikke »stramme« liberaliseringen inden for et bestemt område f.eks. hyrevognsområdet. Spørgeren mener derfor, at de regler, der eksisterer på hyrevognsområdet, ikke kan strammes, uden at det forelægges EF-Kommissionen (artikel 102).

Svar (20/11 92):

Trafikministeren (Ikast):

EF's medlemsstater er i overensstemmelse med rådsbeslutning fra 1962 forpligtet til at give Kommissionen meddelelse om påtænkte lovforslag og administrative bestemmelser, der i væsentlig grad vil kunne berøre gennemførelsen af den fælles transportpolitik i EF.

Der er ikke af EF fastsat regler om udførelse af hyrekørsel. Den eksisterende lov nr. 296 af 8. juni 1978 om hyrekørsel (med senere ændringer) og de tilhørende bekendtgørelser om hyrekørsel har på denne baggrund ikke været forelagt Kommissionen.

Spm. nr. S 147

Til *trafikministeren* (13/11 92) af:

Ole Donner (FP):

»Vil ministeren oplyse, om en EF-borger, der har hyrevognsbevilling i f.eks. København eller eventuelt søger om en bevilling, kan opnå/bibeholde en sådan bevilling, uagtet han f.eks. skylder 400.000 kr. i sit hjemland?«

Begrundelse

Spørgeren ønsker dette spørgsmål besvaret for at sikre sig, at der ikke sker en forskelsbehandling af danske bevillingsindehavere i forhold til EF-borgere.

Svar (20/11 92):

Trafikministeren (Ikast):

Formålet med den i juni 1991 vedtagne lov nr. 408 om ændring af hyrekørselsloven er at nedbringe restancer til det offentlige i Danmark.

Der er ikke krav i hyrekørselslovgivningen om, at en bevillingshaver skal være dansk statsborger. En udenlandsk statsborger, der har forretningssted i Danmark og i øvrigt opfylder lovgivningens bestemmelser, vil således kunne tildeles/bibeholde en bevilling til hyrekørsel, uanset at han måtte have restancer til det offentlige i sit hjemland eller et andet land.

Spm. nr. S 124

Til *arbejdsministeren* (10/11 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Hvornår iværksætter ministeren den i beslutningsforslag nr. B 68 (folketingsåret 1991-92) omtalte oplysningskampagne, har ministeren nedsat den omtalte kampagnegruppe, og i bekræftende fald: Hvem sidder i kampagnegruppen?«

Begrundelse

Mange efterlyser ministerens initiativer på området.

Svar (18/11 92):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Jeg kan oplyse, at Direktoratet for Arbejdstilsynet har stået for idéoplægget til kampagnen om børns og unges arbejdsmiljø.

Et af initiativerne er allerede ført ud i livet. Der er således udarbejdet et computerspil om børns og unges arbejdsmiljø. Dette spil blev lanceret allerede den 30. september 1992. Det er meningen, at spillet skal tilbydes alle skoler gratis.

Herudover rummer idéoplægget forslag til tiltag, der supplerer alle de initiativer, der i øvrigt er taget på området i anledning af Arbejdsmiljøåret.

Arbejdsministeriet vurderer i øjeblikket direktoratets forslag med henblik på, hvorledes kampagnen kan suppleres med et yderligere landsdækkende tiltag.

Spm. nr. S 125

Til *arbejdsministeren* (10/11 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Hvornår agter ministeren at udmønte formuleringerne om alenearbejde i det vedtagne beslutningsforslag nr. B 68 (folketingsåret 1991-92)?«

Begrundelse

6 måneder efter vedtagelsen af forslag til folketingsbeslutning om forebyggelse af vold mod børn og unge på arbejdsmarkedet og af arbejdsskader (B 68) ses det ikke, at ministeren er i gang med udarbejdelse af ændrede regler.

Svar (18/11 92):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Jeg kan oplyse, at Direktoratet for Arbejdstilsynet arbejder med udarbejdelsen af forslag til ændrede regler om børns og unges alenearbejde og har gjort det i et stykke tid.

Når arbejdet ikke er afsluttet endnu, skyldes det, at folketingsbeslutningen lagde op til en markant ændring af reglerne, en ændring, som ud over at medføre en række lovtekniske problemer også involverer forhandlinger med Justitsministeriet, idet politiet jo også er tiltænkt en væsentlig rolle.

Jeg forventer imidlertid at kunne fremlægge et forslag til ændring af bekendtgørelsen om unges farlige arbejde for Arbejdsmiljørådet i begyndelsen af 1993.

Spm. nr. S 126

Til *arbejdsministeren* (10/11 92) af:

Poul Erik Dyrlund (S):

»Vil ministeren under henvisning til ministerens svar på spørgsmål nr. S 72 af 23. oktober 1992 oplyse, om indholdet af det omtalte AT-cirkulære indholdsmæssigt vil leve op til det af ministeren afgivne tilsagn i svaret på spørgsmål nr. S 680 af 27. juni 1991?«

Begrundelse

Det fremgår ikke af svaret på spørgsmål nr. S 72, hvilke præciseringer ministeren agter at fremføre i det omtalte cirkulære.

Svar (18/11 92):

Arbejdsministeren (Kirkegaard):

Direktoratet for Arbejdstilsynet har nu udarbejdet et udkast til AT-cirkulæreskrivelse om buschaufførers arbejdstid og pauser.

Cirkulæret indeholder en gennemgang af de gældende regler på området, som Arbejdstilsynets kredse skal administrere efter, herunder afsnit om, at de amtslige bus- og trafikselskaber skal planlægge i overensstemmelse med arbejdsmiljølovens § 38.

Dette indebærer blandt andet, at det i køreplanerne kan være nødvendigt med indlægning af passende pauser.

Det er derfor min klare opfattelse, at cirkulæret lever op til det tilsagn, jeg gav i juni 1991.

Spm. nr. S 121

Til *finansministeren* (6/11 92) af:

Ole Espersen (S):

»Vil ministeren oplyse, hvilke samfundsøkonomiske eller andre samfundsmæssige fordele der vil være f.eks. over en 5-års-periode ved at afskedige tusinde postbude, idet det forudsættes, at de efter afskedigelsen overgår til arbejdsløshedsdagpenge?«

Begrundelse

Spørgeren stillede et nogenlunde tilsvarende spørgsmål under nr. S 1090 af 27/8 92, uden at der imidlertid blev svaret direkte på spørgsmålet. Spørgeren er enig i, at antallet af offentligt ansatte ikke bør benyttes som konjunkturregulator.

Svar (19/11 92):

Finansministeren (Henning Dyremose):

I forlængelse af svaret på et tilsvarende spørgsmål af 27. august 1992 kan oplyses følgende:

Postvæsenet er på linje med andre statsinstitutioner underlagt krav om produktivitetsforbedringer.

Hertil gælder det særlige forhold for Postvæsenet, at man allerede gennem flere år har mærket stigende konkurrence. Derfor er det nødvendigt, at Postvæsenet udviser den samme produktivitetsstigning som konkurrenterne for ikke at miste markedsandele.

[Finansministeren]

Postvæsenet har hidtil kunnet honorere produktivitetskravene uden at gribe til afskedigelser og vil formentlig kunne fortsætte hermed.

Dette skyldes for det første, at en del af den nødvendige personalereduktion er sket ved naturlig afgang. Postvæsenet beskæftiger knap 27.000 årsværk og har i perioden 1989-92 haft en gennemsnitlig årlig naturlig afgang på ca. 1.250 årsværk.

For det andet oplever Postvæsenet et stigende aktivitetsniveau og kan derfor udvise produktivitetsforbedringer i form af øget aktivitet ved uændret personaleforbrug. Postvæsenet har således på ændringsforslaget til finanslov for 1993 indbudgetteret en stigning i årsværksforbruget på 264 i forhold til det på finanslovforslaget budgetterede som følge af forventninger om aktivitetsstigninger.

Ud fra mere generelle samfundsøkonomiske betragtninger kan det tidligere afgivne svar endvidere suppleres med følgende:

I spørgerens eksempel svarer provenuet, der opnås ved at reducere antallet af postbude, til lønnen til de 1.000 postbude, hvilket udgør i størrelsesordenen ca. 0,2 mia. kr. Besparelsen kan anvendes til omprioritering af de offentlige udgifter, til at nedsætte skattetrykket eller til at reducere statsunderskuddet og statsgælden.

Hvis besparelsen anvendes til at reducere statsunderskuddet, svarer virkningen til en generel finanspolitisk stramning, der vil have en række afledte konsekvenser på samfundsøkonomien.

På kort og mellemfristet sigt øges ledigheden. Dette afdæmper erfaringsmæssigt lønningernes stigningstakt, og i kraft af forbedret konkurrenceevne vil den kort- og mellemfristede påvirkning af ledigheden derfor blive udlignet af højere privat beskæftigelse. Det vil også øge den private beskæftigelse, hvis den finanspolitiske stramning bidrager til at indsnævre rentespændet over for udlandet. Hastigheden af den stigende private beskæftigelse afhænger på kortere sigt især af påvirkningen af renten.

På lang sigt må det antages, at ledigheden afhænger af strukturen på arbejdsmarkedet. Det kan derfor også forudsættes, at den helt langsigtede virkning på ledigheden af at afskedige 1.000 postbude er neutral.

På kort og mellemfristet sigt vil der som følge af den højere ledighed være afledte negative budgetvirkninger på de offentlige finanser. Dette er tilfældet ved alle finanspolitiske ændringer. Statsfinanserne – og de offentlige finanser – forbedres derfor på kortere sigt – afhængigt af påvirkningen af renten – med mindre end den umiddelbare provenumæssige besparelse på 0,2 mia. kr.

Spm. nr. S 139

Til *landbrugsministeren* (12/11 92) af:

Birthe Hansen (SF):

»Vil ministeren tage skridt til at indføre regler, som forhindrer indførsel af brugt, beskidt staldinventar fra det tidligere Østtyskland og andre steder?«

Begrundelse

Som det fremgår af en artikel fra Ny Dag, uge 46, oplyser veterinærinspektør K. Lerche-Thomsen, at der er regler for import af dyr, hvor der stilles krav om rengøring af de bokse og transportmidler, de transporteres i, men staldinventar kan der ikke stilles krav til. Hvis folk vil købe gammelt staldinventar i det tidligere Østtyskland, er det op til dem selv, om de vil gøre det rent eller ej.

Spørgeren finder, at mangelen på regler for import af brugt staldinventar bør bringes til ophør snarest, også selv om man ikke lige for tiden har kendskab til større mængder af svinesygdomme i det tidligere Østtyskland end herhjemme, og selv om der ikke er mund- og klovsyge i det tidligere Østtyskland.

Svar (20/11 92):

Landbrugsministeren (Tørnæs):

Ifølge EF's regler for bekæmpelse af henholdsvis mund- og klovsyge (rådsdirektiv 85/511/EØF, som ændret) og svinepest (rådsdirektiv 80/217, som ændret) er medlemsstaterne pålagt at sørge for, at der i tilfælde af sygdomsudbrud iværksættes strenge foranstaltninger til hindring af smittespredning. Minimumsforanstaltningerne, som er omtalt i direktiverne, omfatter rengøring og desinfektion af stalde efter nedslagning af smitteramte besætninger, restriktioner for flytning af dyr i det omgivende område samt, for svinepest, forbud mod flytning af materiel. Herudover er veterinærmyndighederne i medlemsstaterne forpligtet til at gennemføre øvrige foranstaltninger, så

[Landbrugsministeren]

sygdommen ikke spredes. Dette vil betyde, at der skal indføres forbud mod flytning af staldmateriel, når flytningen kan medføre spredning af sygdommen.

For yderligere at mindske risikoen for indslæben af dyresygdomme ved indførsel af brugt staldinventar er det nødvendigt, at erhvervet vedkender sig sit ansvar for, at der tages fornuftige forholdsregler, når brugt staldinventar ønskes anvendt.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at importøren af brugt staldinventar fra det tidligere Østtyskland har meddelt, at han i forbindelse med importen har fået vasket spalter og inventar med højtryksrenser inden demonteringen, oplagret spalter og inventar udendørs, sikret sig, at materiel først er transporteret til Danmark tidligst 14 måneder efter, de sidst var i kontakt med svin, samt fået nedsænket alt materiel i formalinbad i forbindelse med læsning for transport til Danmark.

Spm. nr. S 134

Til *trafikministeren* (12/11 92) af:

Lise Hækkerup (S):

»Hvad er ministerens kommentar til rapporten: »Sådan cykler man over Øresund«, udfærdiget af Dansk Cyklist Forbund?«

Svar (19/11 92):

Trafikministeren (Ikast):

Det fremgår af regeringsaftalen af 23. marts 1991 mellem Danmarks regering og Sveriges regering om en fast forbindelse over Øresund, at Øresundsforbindelsen skal udføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse.

Der forudsættes således ikke etableret cykelsti på Øresundsforbindelsen.

I forbindelse med behandlingen af lovforslaget om en fast forbindelse over Øresund blev det imidlertid besluttet af udvalgsflertallet, at der skal etableres særlige transportordninger for cykler over Øresundsforbindelsen.

Det er hermed sikret, at cyklisternes forhold ikke bliver forringet i forhold til i dag.

Spm. nr. S 117

Til *boligministeren* (5/11 92) af:

Svend Aage Jensen (CD):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor realkreditinstitutter ikke gives adgang til at udbyde kontantlån baseret på sortstemplede obligationsserier, og om en sådan ordning vil være provenuneutral for staten?«

Begrundelse

Siden 1985 har adgangen til at få kontantlån gennem realkreditinstitutter været fjernet. Det har givet andre finansielle institutter en konkurrencemæssig fordel, fordi det har været muligt for disse at udbyde kontantlån.

Realkreditinstitutterne har dog mulighed for at udbyde kontantlån gennem blåstemplede obligationsserier. Dette er dog ikke driftsøkonomisk rentabelt for realkreditinstitutterne.

Af forskellige grunde ønsker mange låntagere at optage kontantlån i realkreditinstitutterne og anser låneformen for ideel.

Svar (19/11 92):

Boligministeren (Svend Erik Hovmand):

Vedtagelsen af realkreditloven i december 1989 blev i 1990 fulgt op af en tilladelse til realkreditinstitutterne til at yde kontantlån på basis af blåstemplede obligationer, dvs. obligationer, der udstedes med en rentesats, der er lig med eller større end mindsterenten på udstedelsestidspunktet.

Spørgsmålet om at give realkreditinstitutterne adgang til at yde kontantlån på basis af sortstemplede obligationer bør efter min opfattelse indgå i bredere overvejelser om eventuelle fremtidige ændringer i såvel skattelovgivningen som lovgivningen om realkreditinstitutterne.

For så vidt angår spørgsmålet om en adgang til at udbyde kontantlån baseret på sortstemplede obligationer vil være provenuneutral for staten, har Skatteministeriet oplyst, at en adgang for realkreditinstitutterne til at yde sådanne lån ikke vil være neutral i forhold til gældende regler, idet ordningen vil indebære, at privatpersoner som låntagere vil få fradrag for hele den effektive rente inkl. kurstab, mens obligationsindehaverne, der typisk vil være selskaber eller pensionskasser m.v., i forvejen beskattes af hele den effektive rente inkl. kursgevinster.

For selskaber vil optagelse af kontantlån baseret på sortstemplede obligationer ikke give

[Boligministeren]

forøgede fradragsmuligheder i forhold til obligationslån med sortstemplede obligationer.

Spm. nr. S 88

Til *industriministeren* (29/10 92) af:

Annette Just (FP):

»Kan ministeren bekræfte, at den tyske stat kræver, at der oprettes et fast forretningssted på tysk jord i form af en filial og/eller underafdeling i Tyskland for at opnå autorisation som vagtselskab, på trods af at der er tale om et firma, der handler med tjenesteydelser i henhold til EØF art. 59?«

Foreløbigt svar (16/11 92):

Industriministeren (Anne Birgitte Lundholt):

Jeg er ikke bekendt med, hvilke krav der stilles for at opnå autorisation som vagtselskab i Tyskland, men jeg har foranlediget, at de nødvendige oplysninger fremskaffes. Når oplysningerne foreligger, vil jeg fremsende et endeligt svar på spørgsmålet.

Spm. nr. S 123

Til *justitsministeren* (9/11 92) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Er det korrekt, at man kan søge asyl flere gange i Danmark, og i bekræftende fald hvor mange?«

Begrundelse

Ifølge oplysninger i Berlingske Tidende den 6. november 1992 har en kriminel polsk flygtning søgt asyl i juni måned 1992, er rejst hjem til Polen og er derefter en måned efter rejst tilbage til Danmark og har søgt asyl på ny.

Den 19-årige polske asylansøger oplyser i øvrigt, at han søger politisk asyl i Danmark, fordi han hverken kan få arbejde eller understøttelse i Polen. Spørgeren finder det hermed anskueliggjort, at den danske stat bruger millioner af kroner på at behandle asylansøgninger, som er helt uden chance for at opfylde kriterierne.

Svar (19/11 92):

Justitsministeren (Engell):

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen indhentet en udtalelse fra Direktoratet for Udlændinge, der har oplyst følgende:

»Efter udlændingeloven og i øvrigt i overensstemmelse med internationale retsprincipper på dette område har enhver, der søger om asyl, som udgangspunkt ret til at få sin sag prøvet i det land, hvori asylansøgningen indgives. Dette princip kan imidlertid fraviges, hvis den pågældende kan henvises til at søge beskyttelse i et andet sikkert land. Dette er baggrunden for reglen i udlændingelovens § 48, stk. 2, der indbærer, at asylansøgere kan afvises til et sikkert land, hvis indrejsebetingelserne med hensyn til pas og visum ikke er opfyldt. Den pågældendes hjemland vil imidlertid aldrig kunne danne baggrund for afvisning og udsendelse, før selve asylsagen har været behandlet og i givet fald afsluttet med et afslag og bestemmelse om udsendelse til hjemlandet.

En udlænding vil derfor kunne indrejse her i landet flere gange og søge asyl, hvis den pågældende ankommer direkte fra hjemlandet. Det må imidlertid understreges, at sådanne sager vil blive behandlet hurtigt og efter procedurer om åbenbart grundløse asylansøgninger. Det skal endelig tilføjes, at antallet af sådanne sager skønnes at være meget begrænset.«

Justitsministeriet kan henholde sig til det af Direktoratet for Udlændinge oplyste.

Spm. nr. S 148

Til *kulturministeren* (13/11 92) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Kan ministeren oplyse, om det beløb, Højlunds Kulturfond bevilgede til projektet »Iscenesættelse af Aalborg by«, blev givet på et forkert grundlag og i givet fald, om der vil ske en efterregulering af bevillingen, samt om der kan placeres et ansvar, og endvidere oplyse, om det sikres, at der fremover tages højde for, at bevillinger ikke sker på et forkert grundlag?«

Begrundelse

I 1991 bevilgede Højlunds Kulturfond under Kulturministeriet kr. 302.875 til projektet »Iscenesættelse af Aalborg by« under Aalborg Festival 1991. Bevillingen skete under forudsætning af, at den samlede udgift for projektet var kr. 923.388,31, hvilket beløb fremgår af det til Kulturfonden fremsendte regnskab. Det

[Pia Kjærsgaard]

fremgår derimod af Aalborg Festivals årsregnskab, at udgiften for det pågældende arrangement alene var kr. 375.892.

Svar (20/11 92):

Kulturministeren (Grethe Rostbøll):

Kulturfondens bestyrelse har ansvaret for, at fondens bevillinger ydes til de formål, der er anført i fondens vedtægter. Dette ansvar varetager bestyrelsen i forbindelse med ansøgningernes behandling, ved løbende tilsyn med projekterne og ved en efterfølgende regnskabskontrol. Kulturministeriet har ikke noget grundlag for at antage, at Kulturfondens bestyrelse ikke varetager disse opgaver på en betryggende måde.

For så vidt angår byiscenesættelsen under Aalborg Festivalen 1992 kan jeg oplyse, at Kulturfonden henholdsvis den 11. og den 13. november 1992 har bedt Aalborg Kommune redegøre for de regnskabsmæssige forhold i forbindelse med det ydede tilskud. Så snart Kulturfondens bestyrelse har modtaget denne redegørelse, forventer jeg en nærmere orientering om sagen og skal derefter vende tilbage med en supplerende besvarelse.

Spm. nr. S 131

Til *indenrigsministeren* (11/11 92) af:

Poul Nødgaard (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvilke former for regnskabsskik selvejende institutioner er underlagt, samt om det er lovligt at fastsætte en takstpolitik over for kommuner og amter, som medfører årlige driftsoverskud og deraf følgende formuedannelse?«

Begrundelse

Svaret bedes oplyse, om selvejende institutioner kan unddrage sig revision af registrerede eller statsautoriserede revisorer, når institutionernes største indtægtskilde vedrørende takstbetaling kommer fra kommuner og amter.

Svar (17/11 92):

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

I henhold til § 22 i lov nr. 300 af 6. juni 1984 om fonde og visse foreninger, som ændret ved lov nr. 350 af 6. juni 1991, skal fonde aflægge årsregnskab, der skal udarbejdes i overensstemmelse med god regnskabsskik. Regnskabet skal revideres, jf. § 23. I fonde med en egenkapital på 3 mio. kr. eller derover skal mindst én af revisorerne være statsautoriseret eller registreret revisor. I andre fonde kan fondsmyndigheden stille krav herom.

I henhold til § 28 i lov om erhvervsdrivende fonde, jf. lovbekendtgørelse nr. 756 af 18. november 1991, skal en erhvervsdrivende fond udarbejde årsregnskab efter regler i årsregnskabsloven. Regnskabet skal undergives revision af en eller flere revisorer, hvoraf mindst én skal være statsautoriseret eller registreret revisor.

Lovgivningen om fonde gælder dog ikke for fonde, med hvilke en kommune eller amtskommune har indgået aftale til opfyldelse af kommunens eller amtskommunens forpligtelser i henhold til lov om social bistand, såfremt fonden ikke varetager andre opgaver. Det samme gælder selvejende institutioner, der som vilkår for godkendelse eller tilskud fra det offentlige er undergivet tilsyn og økonomisk kontrol af en offentlig myndighed efter anden lovgivning eller bestemmelser udstedt i henhold til anden lovgivning. Endvidere gælder loven om fonde og visse foreninger ikke selvejende institutioner, hvis drift overvejende dækkes af statslige eller kommunale midler, og som er undergivet tilsyn af det offentlige, hvis det i institutionens vedtægt er fastsat, at det offentlige træffer bestemmelse om anvendelse af institutionens midler i tilfælde af opløsning.

Fonde, der er undergivet tilsyn af det offentlige, er således normalt undtaget fra fondslovgivningen, jf. § 1, stk. 2, i henholdsvis loven om fonde og visse foreninger og loven om erhvervsdrivende fonde. I nogle tilfælde varetager en (amts)kommune kasse- og regnskabsfunktionerne for den selvejende institution, som (amts)kommunen har indgået aftale med, og i så fald omfatter den kommunale revision sådanne regnskaber. Kommunalbestyrelsen kan også have betinget et tilsagn om tilskud eller underskudsdækning af, at institutionens regnskaber undergives kommunens revision, eller at revisionen får adgang til at gennemgå institutionens regnskaber.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt det er lovligt at fastsætte en takstpolitik over for kommuner og amtskommuner, som medfø-

[Indenrigsministeren]

rer årlige driftsoverskud og deraf følgende formuedannelse, kan jeg oplyse, at der ikke i lovgivningen er almindelige regler om selvejende institutioners takstfastsættelse over for kommuner og amtskommuner.

Såfremt der ikke i den lovgivning, der vedrører det pågældende område, er regler om selvejende institutioners takstfastsættelse, må takstfastsættelsen, herunder muligheden for oparbejdelse af driftsoverskud, bero på den aftale, der indgås mellem (amts)kommunen og den selvejende institution.

Spm. nr. S 132

Til *indenrigsministeren* (11/11 92) af:

Poul Nødgaard (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvorvidt den offentlige institution Grennessminde i Tåstrup (Københavns Amt) har overført øremærkede skattemidler til Spanien, og i bekræftende fald oplyse, hvor stort et beløb der er tale om, samt hvilke initiativer regeringen agter at tage over for nævnte institution?«

Begrundelse

Svaret bedes indeholde en vurdering af det lovmedholdelige i nævnte transaktion.

Svar (18/11 92):

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Fremskridtspartiets gruppe i Københavns Amtsråd har allerede den 6. oktober 1992 rettet henvendelse til Indenrigsministeriet med en række spørgsmål vedrørende institutionen Grennessminde, herunder spørgsmålet om, hvorvidt institutionen har overført midler til Spanien, samt spørgsmål vedrørende revision af institutionens regnskaber.

Indenrigsministeriet har på den baggrund ved skrivelse af 21. oktober 1992 anmodet Københavns Amtsråd om en udtalelse. Ministeriet har endnu ikke modtaget svar fra amtsrådet.

Jeg kan ikke udtale mig nærmere om sagen, før ministeriet har modtaget og gennemgået amtsrådets udtalelse.

Bortfaldet spørgsmål:

Spm. nr. S 154

Formanden:

Det er meddelt mig, at spørgsmål nr. S 154, der var stillet af Taanquist (S) til socialministeren, den 19. november 1992 er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålet, der dermed er bortfaldet, var sålydende:

Til socialministeren (18/11 92) af:

Taanquist (S):

»Er det korrekt, at en arbejdstager, der kommer til skade under udførelsen af et arbejde for sin arbejdsgiver, ikke kan få anerkendt skaden, fordi han ikke direkte er beordret til at udføre arbejdet?«

Begrundelse

Af artikler i Træindustriforbundets blad Træ nr. 11/1992 og Det Fri Aktuelt den 17. november 1992 fremgår det, at en arbejdstager, der var ansat til forefaldende arbejde, ikke er berettiget til erstatning for en arbejdsskade, han pådrog sig ved at hjælpe en udefra kommende person.

Afslaget er angiveligt begrundet i, at vedkommende ikke direkte var beordret til at udføre det pågældende arbejde.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Forespørgsel nr. F 10:

Forespørgsel til trafikministeren:

»Hvilke overvejelser og planer har regeringen for privatbanernes fremtid, herunder statens fremtidige støtte til drift, anskaffelser og investeringer?«

Af Helge Mortensen (S), Tommy Dinesen (SF) og Sonja Albrink (CD).

(Forespørgslen anmeldt 4/11 92. Fremme af forespørgslen vedtaget 13/11 92).

Formanden:

Jeg skal oplyse allerede nu, at afstemning om eventuelle motiverede dagsordener først vil finde sted i morgen, torsdag den 26. november 1992.

Begrundelse

Helge Mortensen (S):

[Helge Mortensen]

Når de tre partier, der står bag forespørgslen, har spurgt, hvilke overvejelser og planer regeringen har for privatbanernes fremtid, herunder også den fremtidige støtte til drift, anskaffelser og investeringer, har det den baggrund, at der i de senere år har været en enormt stor uro omkring privatbanerne, en uro, der med næsten usvigelig sikkerhed er dukket op i forbindelse med regeringens finanslovforslag, en uro, som er understreget af, at denne diskussion nu, så vidt jeg forstår, har resulteret i tre rapporter, én i maj 1991, én i februar 1992, og netop her til morgen har vi modtaget en ny rapport om privatbanerne.

En stor del af Danmarks jernbanenet hører under det regi, vi kalder privatbanerne, og den uro, der har været, drejer sig om, at der her er et personale, en ledelse, amter og kommuner, brugere og beboere, der år for år har måttet opleve uvished om privatbanernes fremtid og om den politiske støtte eller vilje hertil, der ligger hos regering og Folketing. Først ganske få uger, før et budgetår træder i kraft, kender man de økonomiske vilkår for det næste års drift og kun for det næste års drift.

Denne usikkerhed er naturligvis ikke ønskelig; den er heller ikke rimelig over for dem, der skal disponere på privatbanernes vegne, og dem, der har ansættelse hos privatbanerne.

Men også ud fra et overordnet synspunkt er det vigtigt at få en tilkendegivelse af, hvad regeringens indstilling over for privatbanerne er. Det er som sagt ikke en uvæsentlig del af banenettet, der henhører under privatbanerne: 500 km spor, godt 11 mio. passagerer og for 1 mia. kr. i billetsalg om året. Privatbanerne er en forlængelse af det overordnede DSB-net, og vi vil vel alle erkende, at netop dette med, at privatbanenettet rækker ud i samfundets forskellige led og kroge, gør, at det stimulerer den samlede jernbanedrift.

På baggrund af den uvished, der har været, er det naturligt at høre ministerens besvarelse med hensyn til den fremtid, som jeg tror et flertal i Folketinget ønsker for privatbanerne.

Besvarelse

Trafikministeren (Ikast):

Privatbaneområdet har gennem de senere år været genstand for en række undersøgelser vedrørende banernes økonomi og fremtidige struktur. Jeg finder det hensigtsmæssigt kort at resumere de undersøgelser og overvejelser, som har været foretaget igennem de seneste tre år, således at der ikke er tvivl om, at alle aspekter i denne sag har været undersøgt.

Jeg vil for god ordens skyld først minde om, at staten i henhold til privatbaneloven fra 1984 dækker 70 pct. af privatbanernes driftsunderskud og investeringsunderskud, medens de implicerede amter og kommuner dækker 30 pct.

I rapporten om trafikøkonomi fra 1989, som blev udarbejdet af Finansministeriet, Skatteministeriet, Trafikministeriet og Økonomiministeriet, blev der redegjort for de forskellige transportformer, herunder privatbanerne. På grundlag af forslaget i rapporten nedsatte Trafikministeriet i 1990 en arbejdsgruppe, der skulle undersøge grundlaget, herunder de byrdefordelingsmæssige konsekvenser, for en eventuel overførsel af banerne til amtskommunerne eller de kollektive trafikselskaber.

Arbejdsgruppen afgav sin rapport i 1991. Det stod dengang klart, at der ikke var politisk grundlag for en overførsel af privatbanerne til amtskommunerne eller trafikselskaberne. Ikke mindst fra privatbaneside var der stærk modvind mod en overførsel.

I forbindelse med forhandlingerne forud for vedtagelsen af finansloven for 1992 blev det aftalt, at det statslige tilskud skulle nedbringes ved en reduktion af driftstilskuddet på 4 mio. kr. og en reduktion af investeringstilskuddet på 38 mio. kr. Reduktionen på 38 mio. kr. blev primært opnået ved at udskyde planlagte anskaffelser af nyt rullende materiel til afløsning af privatbanernes nuværende tog. Det blev ved finanslovforhandlingerne samtidig aftalt, at der skulle foretages en undersøgelse af rationaliseringsmulighederne på privatbaneområdet, og der blev med henblik herpå nedsat en tværministeriel arbejdsgruppe i efteråret 1991.

Arbejdsgruppen afleverede sin rapport vedrørende privatbanernes økonomi, den såkaldte APØ-rapport, i februar i år. I rapporten er der opstillet tre modeller for en fremtidig struktur af privatbaneområdet: én, hvor privatbanerne forbliver i den nuværende organisatoriske ramme, idet dog samarbejdet med DSB styrkes, én, hvor banerne samles i regionale enheder, og endelig en model, hvor privatbanerne sammenlægges med DSB. Det fremgår af rapporten, at der kan gennemføres betydelige besparelser bl.a. ved at indføre forenklet drift, idet det dog samtidig nævnes, at der må gennemføres en række investeringer for at opnå de skitserede besparelser.

[Trafikministeren]

Som bekendt har der ikke været politisk opbakning bag gennemførelse af nogen af de tre modeller.

Fra Socialdemokratiets side fremkom der derimod et ønske om, at privatbanerne skulle underkastes endnu en undersøgelse, denne gang af hver enkelt banes økonomi og øvrige forhold. På denne baggrund igangsatte jeg efter sommerferien den ønskede undersøgelse, og resultatet heraf foreligger nu i form af en rapport, som jeg netop har modtaget, og den skulle i løbet af i dag blive oversendt til Folketinget.

Undersøgelsen viser, at privatbanedriften i 1993 kan effektiviseres, således at rammerne i finanslovforslaget kan holdes. I 1994 skønnes det også muligt at overholde finanslovforslagets rammer. Det vil imidlertid derefter bliver meget vanskeligt for ikke at sige umuligt at overholde finanslovens nuværende rammer for budgetårene 1995 og 1996. Dertil kommer, at der må forudses betydelige udgifter til anskaffelse af rullende materiel. Det bemærkes, at der ved undersøgelsen er forudsat et uændret driftsniveau og en bevaring af den nuværende struktur, idet der dog for en række privatbaners vedkommende kan overvejes et nærmere samarbejde med DSB.

Det er min opfattelse, at jeg efter gennemførelsen af den sidste undersøgelse af privatbaneområdet har vendt hver eneste sten vedrørende privatbanernes forhold. Den lange række af undersøgelser har skabt usikkerhed for personalet i lokalsamfundet, som de 13 baner betjener på udmærket vis. Det er derfor vigtigt, at der nu skabes ro om privatbanerne.

En måde at skabe den fornødne ro på kunne være indgåelse af en 4-årig rammeaftale for privatbaneområdet i lighed med ordningen på DSB-området. Regeringen vil derfor lægge op til, at den netop færdiggjorte undersøgelse af de enkelte privatbaners økonomiske rammer danner udgangspunkt for en sådan rammeaftale. Afgørende for den fremtidige privatbanedrift bør være, at den udføres så rationelt som muligt, idet den i øvrigt opretholdes på mindst det nuværende niveau. I en 4-årig aftale vil det være muligt nøjere at vurdere det hensigtsmæssige i en række forslag til endelig samdrift mellem DSB og nogle af privatbanerne, hvad undersøgelsen har afdækket der er mulighed for.

For så vidt angår de fremtidige investeringsplaner kan jeg oplyse, at næsten alle baner har fået lagt nye spor, ligesom værkstedsfaciliteterne er forbedret og moderniseret. Presset på investeringsmidler vil derfor ud over udgifterne til en fornyelse af enkelte baners sikringsanlæg m.v. primært vedrøre udskiftning af banernes rullende materiel i de kommende år. I forbindelse med vedtagelsen af finansloven for 1992 blev det som tidligere nævnt aftalt at udskyde den planlagte udskiftning af det rullende materiel. På finansloven for 1993 er der således allerede afsat midler til en levetidsforlængelse af det eksisterende materiel.

En stor del af privatbanernes tog har imidlertid nået eller nærmer sig en alder, hvor det ikke er økonomisk forsvarligt fortsat at benytte dem. Den seneste undersøgelse af hver enkelt privatbane har tilmed vist, at privatbanernes togpark er i en endnu dårligere forfatning end hidtil antaget. Der vil derfor være behov for en hurtigere reinvestering i nyt rullende materiel end tidligere antaget. Det vil således ikke være økonomisk forsvarligt at afsætte penge til levetidsforlængelse af eksisterende tog bortset fra det, der er absolut nødvendigt.

Der er i den seneste privatbaneundersøgelse opstillet to alternativer med hensyn til anskaffelse af tog. Det kan vi belyse nærmere, når rapporten er kommet frem. Jeg skal for god ordens skyld bemærke, at anskaffelse af nye tog til privatbanerne skal i udbud i henhold til EF-bestemmelserne herom. Ved udformningen af udbudsmaterialet skal det naturligvis sikres, at der anskaffes det bedst egnede tog til opfyldelse af privatbanernes behov. Der skal således lægges vægt på pris, kvalitet, antal pladser, passagerkomfort, miljøbelastning m.v. Udarbejdelse af udbudsmateriale og afholdelse af en efterfølgende licitation vil skønsmæssigt tage 6-12 måneder.

På denne baggrund vil regeringen gerne foreslå, at der som led i en rammeaftale for privatbanerne træffes aftale om investeringsplaner, herunder i hvilket omfang der skal anskaffes nyt rullende materiel, således at omkostningskrævende levetidsforlængelse helt eller delvis undgås.

Jeg har hermed besvaret den stillede forespørgsel.

Forhandling

Helge Mortensen (S):

Jeg vil gerne takke ministeren for besvarelsen. Jeg vil takke ministeren, fordi han besvarer spørgsmålet – det skal ministeren gøre – men jeg synes også, jeg har lejlighed til at sige tak til ministeren for indholdet. Det, vi lige har lyttet til, er noget af det mest positive, en minister i de seneste mange år har sagt om privatbanerne.

Jeg er enig med ministeren på en række af de områder, hvor ministeren tilkendegiver, at der dels er behov for investeringer, dels er behov for fortsat støtte til privatbanernes drift.

Som ministeren også gjorde det, vil jeg tage udgangspunkt i det forhold, at der med den sidste rapport, som vi har fået i dag, er lavet tre rapporter om privatbanernes økonomi. At de to første rapporter ikke har kunnet samle politisk flertal, er også en kendsgerning, men ikke desto mindre har navnlig den forrige rapport – den, der kom tidligere i år – på grund af de tre scenarier, ministeren nævnte, givet anledning til diskussion hos privatbanerne om, hvorvidt man politisk ville vælge den ene eller den anden løsning.

Jeg vil også gerne kvittere for ministerens udtalelser om, at Socialdemokratiet ønskede en gennemgang bane for bane. Historisk set gjorde vi det faktisk, før ministeren igangsatte et udvalgsarbejde vedrørende privatbanernes økonomi. Ved den lejlighed foreslog vi, at man tog en gennemgang af banerne bane for bane, og vi gjorde det, fordi vi ikke tror, der er nogen helt generelle løsninger, som passer til alle 13 privatbaner. Vi tror, at de hver især har både nogle muligheder og nogle begrænsninger i forhold til de løsninger, der eventuelt skal findes på deres fortsatte udvikling som jernbaner, deres fortsatte økonomi som jernbaner og også i samarbejdet med DSB. De har nogle vidt forskellige forudsætninger og fortjener dermed også at få diskuteret forholdene bane for bane, sådan som der nu er lagt op til.

Derfor vil jeg sige til ministeren, at vi er glade for, at ministeren har lyttet til vores råd, selv om det kom lidt senere og har afstedkommet en ekstra rapport på området og måske lidt ekstra forvirring i privatbanemiljøet. Nu er rapporten her, men heller ikke mere end lige præcis. Vi fik den i posten i morges og har haft lejlighed til at skimme den igennem, navnlig dens konklusioner, som venligt nok er anbragt på nogle af de første sider.

Jeg vil sige, at vi i forbindelse med rapporterne og den diskussion, der har været om finanslovene igennem de senere år, har noteret os, at der hos regeringen er en forventning til rationaliseringspotentialet ved privatbanerne, som er urealistisk og navnlig urealistisk i udspillet til sidste års finanslov, hvor regeringen ønskede at skære 60 mio. kr. af støtten bort. Et flertal forhindrede gennemførelsen af denne hasarderede politik over for jernbanerne og over for privatbanerne i særdeleshed. Men det resulterede i, at man udsatte en række også nødvendige anskaffelser, bl.a. påbegyndelsen af anskaffelse af nyt rullende materiel til privatbanerne, og nøjagtig som ministeren konkluderede i forhold til den nyeste rapport, tror jeg, at privatbanerne materielt set står værre, end regeringen hidtil har antaget. Det er en imødekommelse, jeg har registreret, og jeg er enig med ministeren i det synspunkt. Derfor er det også afgørende, at man for alvor får taget fat på fornyelsen af det rullende materiel ved privatbanerne samtidig med, at man får foretaget de nødvendige jernbanemæssige investeringer, som også i en årrække har stået på privatbanernes budget.

Jeg tror derfor, det er vigtigt, at vi fra Folketingets side for det første får fortalt privatbanerne, at vi er indstillet på, at de på det driftsøkonomiske område i en 4-årig periode får ro til at fastlægge deres budget, ved at der er en rammebevilling, der ikke bare rækker frem til næste finanslov, men over en 4-årig periode – et åremål, vi også kender andre steder fra i den politiske beslutningsproces – og at der samtidig gives en mærkbar forøgelse til anskaffelser og investeringer i privatbanerne.

Med hensyn til driften mener jeg selv, den nyeste rapport peger på nogle problemer, bl.a. at der måske ikke er det forventede potentiale til rationalisering, uden at det vil betyde serviceforringelser. Privatbanerne har faktisk igennem mange år drevet banevirksomhed på et relativt beskedent omkostningsniveau. Privatbanerne har i mange år indstillet sig på en drift, hvor personalet i forvejen er reduceret til, hvad en bane kan tåle.

Vi har gennem rammeaftalen for DSB oplevet, at der er sket serviceforringelser. Man kan

[Helge Mortensen]

altid diskutere, om servicen er for flot, men når serviceforringelserne får et sådant omfang, at det går ud over jernbanedriften, at borgerne ikke vil eller ikke tør eller ikke kan køre med togene, er serviceforringelserne gået for vidt. Derfor er jeg af den opfattelse, at når privatbanerne selv siger, de kan tåle en yderligere rationalisering på 2½ pct. om året, er det cirka det omdrejningspunkt, vi kan forvente på driftsområdet, på serviceområdet, og ikke et tal, der lægger yderligere serviceforringelser og dårligere økonomi på privatbanerne.

Med hensyn til anskaffelsen af rullende materiel og investeringerne må jeg sige, at der forekommer mig at være et spring fra den pressemeddelelse fra finansministeren, som jeg så i går, hvor finansministeren siger, at der kan tilføres privatbanerne 120 mio. kr. fra stat og amter over en 4-årig periode, og til det, ministeren selv var inde på, nemlig påpegningen af, at det vil være omkostningstungt at begynde at forny materiellet, men at det er nødvendigt for privatbanerne.

Jeg er enig med trafikministeren, men må sige, at der er langt fra finansministerens pressemeddelelse til, hvad vi skal foretage i forbindelse med privatbanerne. Med hensyn til finanslovforslaget for 1993, hvor der på anlægssiden står 55 mio. kr., mener jeg, at en forhøjelse af dette beløb op i nærheden af de 100 mio. kr. – vi har en forestilling om, at det måske kan være 90 mio. kr. – som statens andel på anlægs- og investeringskontoen er det minimum, vi kan slippe af sted med, hvis der skal være realitet i det, og hvis det også skal have en sådan realitet, at privatbanerne kan skaffe den fornødne togordre, som kommer til at løbe over en længere periode end netop et år.

På baggrund af de forventninger, der må være til, at vi i Folketinget får fastlagt rammerne for privatbanerne, og at vi også kommer med konstruktiv og brugbar økonomi til anskaffelse, skal jeg på vegne af Socialdemokratiet, Det Konservative Folkeparti, Venstre, SF, Centrum-Demokraterne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti fremsætte følgende:

Forslag om motiveret dagsorden.

»Folketinget pålægger regeringen at etablere en 4-års-aftale for privatbanerne, som fastsætter de driftsøkonomiske rammer for banerne.

Som led i rammeaftalen fastsættes en plan for privatbanernes investeringer til anlægsarbejder, herunder indkøb af rullende materiel.

Tinget går herefter over til næste sag på dagsordenen.«

(Dagsordensforslag nr. D 16).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag om motiveret dagsorden: (se foran). Dette forslag indgår nu i forhandlingen.

(Kort bemærkning).

Risgaard Knudsen (S):

Til sidst i sin besvarelse af forespørgslen havde ministeren nogle bemærkninger om licitationsbestemmelserne for indkøb af rullende materiel i EF.

Jeg har til forståelse af disse bemærkninger et enkelt spørgsmål. Jeg understreger, at det er til forståelse af disse bemærkninger fra ministerens side, jeg stiller et spørgsmål. Spørgsmålet skal også ses med baggrund i, at vi endnu ikke skriver den 1. januar 1993. Husker jeg rigtigt, skriver vi i dag onsdag den 28. november ...

Formanden:

25.

Risgaard Knudsen (S):

Undskyld, tak for vejledningen, hr. formand! ... onsdag den 25. november 1992, og mit spørgsmål til forståelse af ministerens bemærkninger lyder: Hvad er det for EF-bestemmelser for indkøb af rullende materiel, der gælder i dag, onsdag den 25. november 1992?

Fischer (KF):

Et kort øjeblik troede jeg, Socialdemokratiet havde udpeget to ordførere i denne vigtige forespørgsel, men det forstår jeg nu man alligevel ikke har gjort.

Jeg skal sige, at den konservative folketingsgruppe naturligvis er indstillet på at sikre privatbanerne en aftale, så der kan planlægges på fornuftig måde i de kommende år, og at vi har forståelse for, at privatbanerne på samme måde som DSB har behov for investeringer i nyt materiel. Heller ikke togmateriel er uopslideligt. Vi har den opfattelse, at der ved anskaffel-

[Fischer]

se af nyt materiel til privatbanerne naturligvis skal tages hensyn til samdriftsmulighederne med DSB, så vi får den størst mulige rationelle udnyttelse af togparken, hvad angår forhold som effektiv drift, service og reparationer.

Den konservative folketingsgruppe forventer naturligvis, at der på privatbaneområdet på samme måde som hos DSB i de kommende år arbejdes med effektivisering og rationalisering af driften, så produktiviteten også på privatbaneområdet kan øges. I den forbindelse må naturligvis indgå mulighederne for øget samdrift med DSB.

Vi har bemærket de forslag til effektivisering og rationalisering i den 4-års-periode, vi her taler om, som er omtalt i den netop fremkomne rapport fra Tilsynet med Privatbanerne. Det skal der mere tid til at vurdere, men øget produktivitet må naturligvis være et af målene med en 4-års-aftale.

Vi er medforslagsstillere til den foreslåede dagsorden, og derfor er det ikke nogen stor overraskelse, at vi anbefaler dens vedtagelse.

Jeg vil sige til hr. Helge Mortensen, der kommenterede en pressemeddelelse i går vedrørende finansministerens indstilling til en 4-års-aftale, at det er helt rigtigt, at finansministeren har tilkendegivet det. Jeg er en lille smule overrasket over, at hr. Helge Mortensen går så tæt ind i tallene her. Det er ikke nogen hemmelighed, at der for tiden foregår forhandlinger om finansloven, så det er vel ikke det helt rigtige sted at detailfile på tallene.

Helge Sander (V):

Forespørgslen i dag vil meget naturligt komme til at bære præg af, at der sideløbende foregår visse afgørende forhandlinger med henblik på næste års finanslov, men det ændrer ikke ved, at vi kan diskutere det principielle og det, det handler om, nemlig privatbanernes fremtidige status. Derfor vil der naturligvis også være stor interesse for debatten i dag ikke mindst i de ydre områder, hvor man har en af de 13 privatbaner. Det er ikke nogen hemmelighed, at privatbanerne er livsnerven i mange af de lokalsamfund, de passerer.

Men det er ikke bare et spørgsmål om drift og økonomi. Her er det i høj grad også et spørgsmål om det personale, som i dag er beskæftiget ved privatbanerne. Det er klart, at den uro, den usikkerhed, der har været gennem de seneste år, ikke er særlig befordrende, og derfor er vi vældig tilfredse med, at vi nu taler om en 4-årig aftale, hvor man ved, hvad man har at rette sig efter. Hvis privatbanerne har rimelige vilkår, kan vi også med god ret forvente, at de har bedre muligheder og forudsætninger for at indrette sig efter de ønsker, de behov og de krav, der stilles.

Vi synes, det er rigtigt, at man går ud fra den nuværende organisatoriske ramme, som det også fremgår af den rapport, vi har fået i dag, hvor de aktuelle privatbaners økonomi danner udgangspunkt for en sådan rammeaftale. Jeg noterede også, at trafikministeren i sit svar nævnte, at disse baner skal opretholdes på mindst det nuværende niveau.

Heller ikke jeg har selvfølgelig kunnet nå at læse rapporten igennem, men jeg må dog sige, at ved ganske kort at gå den igennem og skimme den synes jeg, man kan konstatere, at der på langt de fleste baners område er et større samarbejde med DSB, end jeg personlig umiddelbart havde forventet. Det synes jeg er meget positivt, for det er en nødvendighed, hvis vi skal have en effektiv drift på alle vores baner her i landet.

Jeg har noteret mig med stor tilfredshed, at det bl.a. på Skagensbanen er således, at om sommeren fortsætter nogle af IC3-togene ikke bare til Frederikshavn, men helt op til Grenen. I rapporten her ser jeg også, at på en lang række baner, bl.a. på Høng-Tølløse-banen, er det således, at privatbanen forestår driften, når det gælder personbefordringen, hvorimod det er DSB, der står for godsbefordringen.

Med hensyn til økonomien har vi altså nu et udgangspunkt. Jeg kan ikke lade være med at sige – og det svarer også til nogle af de bemærkninger, jeg tidligere har ladet falde – at pr. definition synes vi selvfølgelig, det lyder vældig godt, når det hedder privatbanerne. Men sandheden er jo altså, at 70 pct. af udgifterne udredes af staten og 30 pct. af amter og kommuner. Men det ændrer ikke ved, at forskelligheden, som bl.a. hr. Helge Mortensen var inde på, absolut har noget positivt over sig, for behovene er forskellige ude i de områder, hvor de private baner opererer. Og selv om noget af det måske er romantik, giver det i hvert fald mulighed for, at man kan indrette sig efter de lokale forhold.

[Helge Sander]

Både i dagens rapport og i den debat, vi har været igennem i de seneste år, har vi talt meget om rationalisering, og jeg synes også, man fra privatbanernes side har været sig sit ansvar bevidst. Man har selv på de møder, der har været arrangeret, tilbudt at se nærmere på en rationalisering. Vi ved også, at på nogle baner har man virkelig taget fat. På en af de strækninger, jeg kender særlig godt, nemlig Vemb-Lemvig-Thyborøn, er det allerede i dag sådan, at alle passagertog er enmandsbetjente. Det vil sige, at ud over at sørge for, at toget kommer frem, er det også togføreren, der forestår billetteringen.

Alt i alt håber vi, at vi kan skabe ro på dette område. Vi anbefaler den 4-årige aftale, og selvfølgelig anbefaler vi også den dagsorden, som vi er medforslagsstillere til.

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til trafikministeren for besvarelsen. Jeg synes også, den var positiv. Der er i hvert fald i det, der er blevet sagt indtil nu, en vis forståelse for de problemer, der er på området.

Jeg vil gerne starte med at sige, at der er noget, der forekommer mig misvisende i denne debat, og det er, at man kalder det privatbaner. Er der noget, der ikke er privat, så er det disse baner. For fremtiden vil jeg kalde dem lokalbaner, for det er jo det, de er.

Når de ikke er private, er det jo, fordi 70 pct. af tilskuddene kommer fra staten og 30 pct. fra amter og kommuner. Men netop det, at de er lokalbaner, gør, at der er et folkeligt engagement bag dem. Jeg har selv siddet i en bestyrelse for en sådan bane for adskillige år siden, og man må sige, at diskussionen var der i hvert fald og interessen for banen, ikke bare som arbejdsplads i et område, men selvfølgelig også på grund af det, der er det vigtigste: Det er noget, der får trafikken op at stå. Det er noget af det, som man har brug for i dagligdagen. Og derfor er det også nødvendigt, at der bliver afsat flere midler til lokalbanerne.

Der har som omtalt været andre rapporter, bl.a. var der én, der lagde op til, at DSB skulle overtage de lokale baner. Vores holdning til dette var, at hvis der bliver tale om et udvidet samarbejde mellem lokalbanerne og statsbanerne, altså DSB, synes vi det er udmærket. Men vi vil ikke være med til at trække noget ned over hovedet på nogen. Vi synes, at et tiltag som f.eks. det på Lollandsbanen, som nu har fået IC3-tog – godt nok kun om morgenen foreløbig – er godt. Forhåbentlig vil et sådant tiltag være med til at få flere kunder tilbage til lokalbanerne, og også til DSB for den sags skyld.

Det er, som om ingen af ordførerne har været inde på, hvad man tænker sig med hensyn til tal. Hr. Helge Mortensen sagde, at man i Socialdemokratiet mener, at vi skal tilbage til det, der skete inden budgetreguleringen, og det er vi fra SF's side enige i. Jeg har tidligere sagt, at vi i SF mener, at noget med 30 mio. kr. til indkøb af nyt materiel oven i det, der er, ville være en god idé. De, der har set på det, siger, at på den måde vil man kunne komme op på en nogenlunde standard inden for en årrække. At der er behov for det, viser også den tykke rapport, der har været omtalt, selv om vi kun har haft mulighed for at skimme den igennem, som det hedder på Christiansborgsprog. Men jeg synes, det fremgår af rapporten, at der i hvert fald er belæg for, at der skal ske noget på lokalbaneområdet.

Jeg mener også, at vi med de besparelser, der har været indtil nu, har nået smertegrænsen, hvis vi vil leve op til nogle af de ting, som vi siger, når vi har de større debatter her i Folketinget. Så er vi jo alle sammen enige om, at mere gods og flere passagerer skal tilbage til banerne, og også til skibsfarten for den sags skyld, fordi det er de bedste og de mest miljøvenlige måder at transportere folk og gods på. Derfor håber vi, at de partier, der står bag dagsordenen, vil bestræbe sig på, når nu vi skal til at diskutere beløbene, at velvilligheden så også er der.

Vi har fra SF's side været inde på – og det har andre også – at dette måske var noget, som man kunne bruge på ABB Scandia, som jo ikke fik de 7-8 mia. kr. til nye S-tog. Her kunne det måske være en hjælp, hvis man kunne udvikle et andet tog. Det, man taler om, er et IC2-tog, altså en skrabet IC3-model.

Som også hr. Risgaard Knudsen var inde på, er det selvfølgelig et spørgsmål, om der kommer nogle bestillinger. Det skal selvfølgelig ikke være en blankocheck til ABB Scandia, for det hører sammen med, at det, man kommer med, kvalitetsmæssigt skal ligge i top og prismæssigt være i orden. Men jeg synes, det er

[Tommy Dinesen]

vigtigt at få at vide, om det skal i licitation, eller om man kan viderebestille med baggrund i de bestillinger, der allerede nu ligger fra DSB på IC3-togene. Det må vi finde ud af inden ret længe.

Den 4-årige rammeaftale, der ligger, synes vi er en god idé, og det er ærlig talt forbavsende, at man ikke har fået den før. Det er rigtigt, at DSB har en 4-årig rammeaftale, og den har vel fungeret nogenlunde. Vi håber, at vi kan tage lokalbanerne sammen med de 4-årige aftaler, der nu skal diskuteres med DSB, for det giver selvfølgelig en betydelig bedre fornemmelse af og mulighed for at planlægge på de lange strækninger, det drejer sig om. Man lægger jo ikke spor fra den ene dag til den anden; dette er langsigtede investeringer, og derfor skal man også have en 4-årig rammeaftale.

Til slut vil jeg sige, at vi håber, der med denne debat bliver ro om banerne, selvfølgelig mest for passagerernes skyld, men også for de ansattes skyld. De er vigtige i dette her, og jeg ved af erfaring, hvor vigtigt det er, at medarbejdere har ro om deres arbejdsplads. Det giver i hvert fald en betydelig større interesse for arbejdet.

Samtidig vil jeg også gerne sige, at jeg tror, det bliver meget svært at spare mere på de ansatte. Det er også blevet sagt af nogle af de folk, der sidder i lokalbanernes bestyrelse. Uanset om de politisk var til højre eller til venstre for midten, gav de udtryk for, at de syntes, det var komplet tåbeligt, at man med lys og lygte leder efter nye arbejdspladser og samtidig fyrer folk, f.eks. inden for transportsektoren, hvor der er et behov for, at der er det tilstrækkelige antal mennesker til at sørge for, at servicen bliver, som den skal være.

Hr. Fischer kunne ikke forstå det, der blev nævnt om en pressemeddelelse, der kom fra finansministeren i går. Jeg må indrømme, at jeg også blev noget forbavset. Efterhånden er det sådan – det er i hvert fald den opfattelse, vi har i SF – at alt, hvad der drejer sig om penge her i Folketinget, efterhånden er lagt hen til en overminister – finansministeren – og det må de andre ministre rette sig efter, hver gang der skal ske et eller andet. Vi synes, det er en uskik. Vi synes ærlig talt, at de forskellige fagministre skulle have større indflydelse på de investeringer, der vedrører deres områder.

Ernst B. Schmidt (FP):

For nogen tid siden havde vi her i Tinget, så vidt jeg husker, var det den 5. november, en debat om trafikproblemer i forbindelse med etableringen af det indre marked. I den debat, hvor jeg deltog som ordfører, beskæftigede jeg mig med motorvejstrafik, fordi jeg konstaterede, at mange ordførere dengang hovedsagelig beskæftigede sig med jernbaner og problemer i den forbindelse, hvad den foreslåede dagsorden jo for øvrigt også tydeligt viste.

I debatten blev det også fremført, at jeg beskæftigede mig for lidt med jernbaneproblemer. Det må jeg indrømme var rigtigt, men tiden var jo knap. Men havde jeg ikke inddraget motorvejstransportens problemer angående motorvejsafgifter og lign., var debatten i alle tilfælde blevet særdeles ensidig.

Jeg er glad for, at der i dag åbnes mulighed for, at jeg på Fremskridtspartiets vegne helt og holdent kan beskæftige mig med jernbaneproblemer og oven i købet med problemer omkring privatbanedrift. Det må jo være Fremskridtspartiets livret, al den stund at vi ønsker privatisering over en bred front.

Men desværre, lad mig slå det fast med syvtommersøm, findes der i realiteten ingen privatbaner i Danmark. At det forholder sig således, fremgår tydeligt af, at staten i henhold til privatbaneloven af 1984 dækker 70 pct. af privatbanernes driftsunderskud, medens amter og kommuner i oplandet dækker 30, så det er faktisk illusorisk at tale om privat i den forbindelse. Men desuagtet har vi altså noget, der kaldes privatbaner, som kører ved hjælp af en eller anden form for offentlig støtte, og som derfor også gennem lovgivningen skal behandles i offentlig regi.

Fremskridtspartiet ønsker ikke at give tilskud. Vi vil klart søge at gøre privatbanerne private; det er Fremskridtspartiets ledetråd. Men indtil det er sket, er partiet selvfølgelig også interesseret i at medvirke til, at disse baner opererer bedst, billigst og sikrest. Når jeg siger sikrest, er det, fordi der er problemer omkring jernbaneoverskæringer. Med den stigende trafik udgør de en større og større risiko, og selv om der ikke bliver flere tog, bliver der i alle tilfælde flere biler. Fremskridtspartiet er indstillet på at prioritere meget højt på dette område med de midler, som nu engang bliver bevilget.

[Ernst B. Schmidt]

Derimod er Fremskridtspartiet langtfra interesseret i større bevillinger til anskaffelse af materiel under de givne regler, og den dagsorden, som nu er blevet omdelt, og hvori partierne pålægger regeringen at etablere en 4-årig aftale for privatbanerne, som fastsætter de driftsøkonomiske rammer for banerne, er vi meget utrygge ved. Vi kan i hvert fald sige så meget, at vi ved, at der kommer et valg, inden de 4 år er gået, og hvis der kom en anden fordeling i dette Ting, kunne det jo medføre, at vi med de tanker, som vi har på det trafikale område, havde større muligheder for at deltage i et flertal. Alene af den grund ønsker vi ikke at støtte den foreslåede dagsorden, men det er ikke ensbetydende med, at vi er fuldstændig ligeglade med, hvad der sker på området. Det fremgår også af det arbejde, som vi gør i Trafikudvalget, at det interesserer os.

Hermed skulle jeg have tilkendegivet retningslinierne for, hvad Fremskridtspartiet vil gøre i anledning af den forespørgsel, vi har i dag.

Arne Melchior (CD):

Dagens absolut gavnlige, men også i en meget rolig atmosfære gennemførte forespørgsel kunne som overskrift have en sætning, som Vorherre en gang imellem siger til mig, når jeg opsender en bøn. Så får jeg en gang imellem det svar: Din bøn er hørt, min søn. Det fremgik jo klart af ministerens svartale, som også jeg kvitterer for, og af den brede enighed om en dagsorden, at det, forespørgerne har ønsket at opnå, allerede er ved at blive gennemført, og det er da en glædelig atmosfære at føre en debat i.

Da den socialdemokratiske ordfører takkede ministeren, sagde han, at det var – jeg tror, at han sagde – mange år siden, at nogen minister havde omtalt privatbanerne så positivt. Jeg kunne ikke dy mig for at slå efter, hvad jeg som trafikminister havde sagt i 1984, da vi ændrede loven om privatbanerne, idet vi ophævede Privatbaneudvalget, og hr. Helge Mortensen vil nok give mig ret i, at jeg dér – den 24. februar 1984 – selvfølgelig også var vældig positiv over for dette banenet, og det vil jeg gerne gentage her.

Jeg er altså komplet uenig med Fremskridtspartiet, som gerne vil gøre disse baner private. Vi kalder dem ganske vist privatbaner, men de er, som hr. Tommy Dinesen så rigtigt gjorde opmærksom på, i bund og grund ikke private.

Det må være helt oplagt, at den pligt, samfundet har til at give alle mennesker og alt gods i dette land rimelig billig, rimelig hurtig og nem adgang til at bevæge sig fra ethvert punkt i landet til ethvert andet punkt, selvfølgelig må omfatte den del af banenettet, som vi altså benævner privatbaner, et navn, der er lige så forkert som udtrykket finanslov. Finansloven er ikke en lov, der ligner nogen anden lov, og er i virkeligheden »kun« et budget. Nu står der i grundloven, at vi skal have en finanslov, og så har vi altså sådan en. Men den bærer sit navn med urette, ligesom privatbanerne gør det.

Jeg vil gerne sige til Fremskridtspartiets ordfører, at hans håb om et andet flertal efter et valg, der fuldstændig skulle kunne omlægge trafikpolitikken her i landet, må han altså noget længere ud på landet med.

Som sagt er det helt nødvendigt, at dette net fungerer. Privatbanerne er et vigtigt led i den almene kollektive trafik, og både disse baners personale og disse baners passagerer, herunder erhvervskunder, har naturligvis krav på, at banerne er i en god stand, at der er en langsigtet planlægning, således at man ved, at dette net har man nu og også langt ud i fremtiden.

I den sammenhæng minder planlægningen lidt om den dagsorden, vi vedtog for nylig vedrørende Århus-Kalundborg-ruten: at man ikke kan markedsføre noget sådant, og at man ikke som kunde eller potentiel kunde kan benytte det, hvis man ikke ved, at der er en tryghed for, at det er noget, der består i lang tid. Derfor finder vi forespørgslen berettiget, og derfor kvitterer vi med tak og glæde for, at regeringen har hørt signalerne fra de tre partier, herunder mit eget, som har stillet forespørgslen.

I fortsættelse af hr. Risgaard Knudsens korte bemærkning vil jeg gerne bede ministeren om, når han kommer herop igen, at forholde sig til, om han ikke kunne sætte nogle af sine dygtige medarbejdere til i døgndrift så at sige at lave det nødvendigt udbudsmateriale, så det kan foreligge og udbud altså ske inden den 31. december i år. Det ville da være meget glædeligt, hvis det kunne lade sig gøre, og det burde kunne lade sig gøre.

Ministeren opregnede en række af de forudsætninger, som skulle indgå i udbudet, altså de

[Arne Melchior]

kvaliteter, som de vognsæt, der skal anskaffes, skal opfylde. Blandt disse savnede jeg adgangsegnethed for handicappede. Jeg beder ministeren om at bekræfte, at det naturligvis vil indgå. Det er nødvendigt for DSB-nettet såvel som for lokaltogs-, altså privatbanenettet, at materiellet er af en sådan art, at handicappede, herunder brugere af kørestol, har let adgang. Dette vil jo også være i overensstemmelse både med de dagsordener og de lovforslag, der er vedtaget her i Tinget tidligere. Derfor forventer jeg helt sikkert, at ministeren vil bekræfte, at han til sin liste føjer også denne kvalitet. Det er noget, vi absolut skylder.

Så vil jeg gerne på CD's vegne takke især hr. Helge Mortensen og hr. Tommy Dinesen for godt samarbejde ved tilblivelsen af denne forespørgsel. Jeg synes, de har gjort et mægtig godt stykke arbejde, og det er da kun glædeligt, at også regeringspartierne, Det Radikale Venstre og Kristeligt Folkeparti har kunnet tilslutte sig dagsordenen.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Vi har efterhånden i Folketinget haft adskillige debatter om trafik og om specifikke emner som f.eks. DSB, og derfor er det vel også rimeligt, at vi sætter fokus på de såkaldte privatbaner, som i realiteten ikke er egentlige privatbaner; det er jo rigtigt.

Fra Kristeligt Folkepartis side har vi i alle disse debatter fremhævet, hvor vigtigt det er, at vi prøver på at tilgodese de forskellige befordringsmåder i Danmark. Det gælder for de gående, for cyklisterne og altså også for togtrafikken. Og vi har pointeret meget stærkt, at vi mener, at togtrafikken ikke skal privatiseres; det gælder DSB, og det gælder også privatbanerne. De skal have mulighed for at fungere selvstændigt på den måde, som de gør i dag, og de skal ikke, som det var på tale engang, ind under amterne. Vi tror nemlig, det fungerer godt, sådan som det er i dag.

Jeg har altid selv syntes, at det er meget spændende at komme ud på privatbanerne. Det er også dejligt at køre med DSB; de har nogle dejlige tog, og man nyder det. Men når man kommer ud på de såkaldte privatbaner, lokalbaner, er det, som om man kommer ind i en anden atmosfære. Folk er meget venlige, det er de selvfølgelig også i DSB, men her er de ligesom lidt venligere og byder én hjertelig velkommen netop på deres strækning. Man har ligesom en fornemmelse af, at de betragter denne del af jernbanen som noget, de gerne vil gøre noget for. Og det er måske også en af grundene til, at i hvert fald en del af disse privatbaner fungerer særdeles godt. Folk bliver glade for at køre med dem, de lader bilen stå, og på mange af disse ruter – det gælder i Nordjylland og i Vestjylland, på Sjælland er jeg ikke så godt kendt – bruger man disse tog frem for andre befordringsmidler, fordi det er komfortabelt og godt.

Så kommer det, som vi har ansvaret for herinde: at sikre, at det også fortsat kan være godt og dejligt at benytte disse tog. Det kan det ikke, hvis materiellet ikke er i orden, og hvis bemandingen ikke er i orden. Vi mener også fra Kristeligt Folkepartis side, at vi skal rationalisere, selvfølgelig skal vi det. Men jeg har her i Tinget sat spørgsmålstegn ved, hvor langt vi skal rationalisere, for det gælder jo også om, at der er folk i togene – her tænker jeg altså ikke på passagerer, men på nogle, der har ansvar. Det er ikke så rart at komme ind i et tog, hvor der kun sidder én foran, og så er man ellers overladt til sig selv. Derfor tror jeg også, man skal sørge for, at der stadig væk er mennesker, bogstaveligt talt mennesker, og ikke maskiner. Man kan jo ikke gå hen og spørge en maskine om noget og få et svar. Derfor er det meget vigtigt, at vi sørger for, at både privatbaner og DSB har det fornødne personale.

Når man skal planlægge – og det skal vi jo alle sammen, ikke mindst i de store virksomheder – er det rart at vide lidt om de nærmeste år; det forstår jeg godt. Derfor mener vi også i Kristeligt Folkeparti, at det er en god idé, at man ved, hvor meget man har over en årrække, måske 4 år, og at man ud fra det kan disponere og gøre noget fornuftigt, i stedet for at man hvert eneste år, når finansloven nærmer sig, skal bekymre sig om, hvorvidt der nu også er penge, og om man nu kan klare tingene. Det er også med i dagsordensforslaget, og vi synes, det er et godt forslag.

Kristeligt Folkeparti håber, at privatbanerne stadig væk må fungere på den måde, som de gør i dag, og være et godt supplement til DSB. Det er vigtigt, at DSB og privatbanerne arbejder sammen – og det gør de jo heldigvis også – så togplanerne passer sammen og man ikke irriteres, fordi man standser i Hjørring, eller

[Inger Stilling Pedersen]

hvor det nu er, og ikke kan komme videre. Men får man dette gode samarbejde i stand, kan det være til glæde både for DSB og for privatbanerne.

J. K. Hansen (S):

For at der nu ikke skal blive diskussion om, hvorvidt Socialdemokratiet har mere end én ordfører, skal jeg sige, at vi har det sådan i Socialdemokratiet – og det er jo ubestrideligt langt det største parti i Folketinget – at har vi noget på hjerte, kommer vi frem med det uden for ordførerrækken. Vi har én ordfører, men vi forbeholder os også vores ret til, at vi som privatister kan komme herop og sige, hvad vi har på hjerte.

Jeg bemærkede i ministerens besvarelse, at ministeren nævnte, at en eventuel togordre fra privatbanerne skulle ud i EF-licitation. Jeg er da enig i, at det skal en sådan ordre fra den 1. januar 1993. Så kunne jeg sige, at andet kan måske næppe nås. Og dog, må jeg sige – det har andre ordførere også været inde på – at det kunne det måske godt, for jeg har bragt i erfaring, at andre EF-lande som f.eks. Frankrig, Italien og Tyskland har haft gruelig travlt med at anbringe store togordrer hos deres nationale togproducenter op til dette skifte, altså den 1. januar 1993. Jeg kunne da spørge ministeren – det kunne jeg gøre her i dag – om ministeren har samme erfaring, som jeg har, nemlig at de store lande så sandelig beskytter deres egen togproduktion. Dette spørgsmål skal jeg nok stille skriftligt i Trafikudvalget til ministeren, så vi kan få det ordentligt belyst.

Men i øvrigt er mit ærinde med at stille dette spørgsmål, at det ikke skal gå helt så galt, som det efter min mening er gået derved, at Danmarks største togordre, nemlig ordren på S-togene, er blevet givet til en udenlandsk togproducent. Derfor vil jeg gerne her i dag spørge den danske trafikminister: Når der skal gives en ordre på en togproduktion til de danske privatbaner, når dette udbud vedrørende materiel til privatbanerne måtte blive aktuelt – og for min skyld må det gerne komme inden den 1. januar 1993, således at man ikke var med i EF-reglerne, på samme måde som Frankrig og Tyskland og Italien gør det – vil ministeren så være behjælpelig med, at en dansk togproducent i hvert fald får en reel chance for at kunne være med?

Jeg håber, det bliver snart.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg vil gerne på Det Radikale Venstres vegne sige, at vi er meget tilfredse med, at der nu fra ministerens side lægges op til en 4-års-aftale om økonomien og driften af de private baner. Det er, som det er sagt af mange før mig, en lang historie; der har været langvarige diskussioner om, hvorledes fremtiden skulle forme sig, og i hvilken takt der kunne blive plads til nye investeringer. Nu har vi rammerne for den ny tid, vi har rammerne for, hvad der er nødvendigt både på driftssiden og på anlægssiden, og i disse timer foregår der forhandlinger om finansloven for 1993, hvor privatbanernes økonomi også er til forhandling.

Af den årsag skal jeg ikke ved denne lejlighed nævne tal – det tror jeg ikke ville være klogt – men der er, forstår jeg, en generel, bred interesse i Folketinget for nu at fastlægge linjerne, og det er meget væsentligt, også nogle linjer, der rummer nogle investeringer, som betyder, at vi får en kontinuerlig fornyelse, optimering af de private baner. Det er nødvendigt; alt andet ville være i modstrid med de erklærede interesser, der også er kommet fra Folketingets flertal, om at styrke den kollektive trafik.

Med disse ord kan jeg også give tilslutning til den foreslåede dagsorden.

Henning Gjellerod (S):

Med formandens tilladelse vil jeg gerne komme med et privat indlæg om en privatbane, som ikke er privat. Et par ord om VLTJ, der står for Vemb-Lemvig-Thyborøn-Jernbane, kendt som »Lidenlund Jernbane«. I Gantriis' tegneserie køres der endnu med damp, og toget er altid forsinket. Nutidens VLTJ er et velholdt skinnelegeme og nogle udmærkede skinnebusser, der kører til tiden. Inden så mange år skal de dog fornys, hvis banen skal fortsætte. VLTJ er også et samvittighedsfuldt og udmærket værksted, der i parentes bemærket sagtens kunne passe flere tog, og det er en enkel og ubureaukratisk administration. Stationerne er gennemgående ubemandede, og togene er enmandsbetjente, som hr. Helge Sander også har gjort opmærksom på.

Banen er infrastruktur i et hjørne af Nordvestjylland, der er ramt af fiskeriets krise og talrige virksomhedslukninger, så arbejdsløshe-

[Henning Gjellerod]

den er fortvivlende. Banen benyttes foruden til persontransport også til godstransport, især til og fra kemikaliefabrikken Cheminova.

Besparelser i en størrelsesorden, der vil være til nytte for staten, vil uvægerlig føre til en nedlæggelse af banen. Spørgsmålet er, om det er klogt – arbejdsløsheden bliver i hvert fald ikke mindre af det.

Det nordvestlige hjørne af Ringkøbing Amt, der udgøres af Lemvig Kommune og Thyborøn-Harboør Kommune, udviser i disse år symptomer på at være udkantsområder. En afvikling af banen vil forstærke disse symptomer.

En københavnsk kommune har også sine problemer med økonomien, dalende beskatningsgrundlag, arbejdsløshed m.v. Næppe mange har vel tænkt sig at afvikle infrastruktur – f.eks. S-togene – af den grund. Ikke engang i Nordvestjylland tænker man på sådan noget.

Af de forhandlinger, der er foregået her i eftermiddag, kan jeg forstå, at der nu skabes ro om privatbanernes drift og fornyelse af togmateriellet. Det vil jeg gerne sige tak for.

Trafikministeren (Ikast):

Hr. Risgaard Knudsen konstaterede, at det i dag er den 25. november 1992, og deri vil jeg gerne give ham ret, men deri ligger også, at der ikke er licitationsregler i EF, der pålægges brugt før 1. januar 1993; dog må man i medfør af Romtraktatens artikel 7 ikke tage særlige hensyn til dansk arbejdskraft, jf. Storebæltsklausulen.

Hr. Arne Melchior talte om udbudsmaterialet. Dertil vil jeg gerne sige, at jeg sandelig heller ikke håber, at privatbanerne i deres udbudsmateriale glemmer de handicappede. Ligesom det har været tilfældet ved alle andre tog-, bus- og bilindkøb i Danmark i de senere år, skal de være handicap- og gangbesværetvenlige.

Hr. J. K. Hansen spørger, om jeg vil være privatbanerne behjælpelig med, at de kan få et udbud eller en licitation, og dertil vil jeg svare ja. Om det så kan nås, ved jeg ikke, da jeg ikke er klar over, hvor langt privatbanerne er i deres forhandlinger om eventuelt køb af tog; det må tiden afgøre.

Hr. J. K. Hansen sagde, at udenlandske firmaer har placeret ordren i deres egne hjemlande. Det er ikke helt korrekt, men det skal jeg gerne svare på skriftligt. Det har været således, at vi aldrig tidligere i Europa har set en forvirring med hensyn til afgivelse af togordrer som den, vi har set i de sidste år. Nordmændene købte deres tog i Tyskland, finnerne i Italien, tyskerne i Belgien, italienerne i Spanien. Men jeg skal sende en total liste over det; så vil hr. J. K. Hansen se, at det ikke er så enkelt, som det har været. Men hvis privatbanerne ønsker det, vil vi selvfølgelig altid gerne hjælpe til med hensyn til udbud.

Helge Mortensen (S):

Der er kun et par spørgsmål, jeg vil tage op her i anden omgang. Det ene er til hr. Fischer, der også refererede pressemeddelelsen fra finansministeren i går. I den forbindelse bliver jeg nødt til at præcisere, at de 120 mio. kr. over 4 år, som både staten og amtet skal finansiere, er for lidt til at skaffe tog til privatbanerne.

Jeg har bemærket, at der i den rapport, som vi fik i morges, i det billigste af de alternativer, der er opstillet, er kalkuleret med, at 26 togsæt inden år 2000 koster et samlet beløb på 700 mio. kr. Kommunernes og amternes andel i dette her vil, så vidt jeg kan beregne, være 210 mio. kr. Så er statens andel 490 mio. kr. for det billigste af de alternativer, der står i rapporten, og derfor er de 120 mio. kr. over 4 år langtfra tilstrækkeligt.

I anledning heraf og af hr. Bilgrav-Nielsens indlæg om, at der i dette øjeblik forhandles om disse rammer, vil jeg gerne sige, at den tilsyneladende udmærkede rapport, som jeg ganske vist ikke har haft lejlighed til at læse, giver os svar på nogle af de spørgsmål, vi har stillet over flere år. På baggrund af, at der er en politisk vilje til at indgå en fornuftig aftale, hvor også antallet af tog til privatbanerne bliver lagt fast, vil jeg tilråde, at vi hurtigst muligt kommer i gang med en drøftelse af en 4-årig aftale om investeringspotentialet, og at man lader det være uafhængigt af nogle øjeblikkelige forhandlinger i Finansministeriet, som vel i det store og hele kun har nogle bruttotal til formål. Det er vel sådan, at vi har lov til at fastlægge en trafikpolitik på grundlag af de oplæg, vi får i Trafikudvalget, og på grundlag af de beslutninger, som der tilsyneladende er enighed om i Folketinget. Og jeg vil stærkt anbefale, at det bliver kursen for de drøftelser, vi skal have i fremtiden.

Tommy Dinesen (SF):

Det sidste, der blev sagt her, er jeg meget enig i.

I øvrigt vil jeg gerne citere fra rapporten, hvor der står – og det er endda stærkt fremhævet:

»Det skal understreges, at der ved anskaffelse af nyt materiel skal udarbejdes udbudsmateriale i henhold til EF's regler om offentligt udbud, licitation, der træder i kraft den 1. januar 1993. Udarbejdelse af udbudsmateriale og efterfølgende licitation forventes at vare fra et halvt til et helt år.«

Det kan jo i værste fald betyde en udskydelse af det, som vi alle sammen er enige om, et stykke tid i hvert fald. Derfor synes jeg – som jeg var inde på det i mit første indlæg – at hvis man kan sige, at IC2-tog er en del af IC3-togene, og at de derfor er så godt som klar, ville det være en god idé at få sagen fremmet og få afgivet de bestillinger forholdsvis hurtigt.

Arne Melchior (CD):

Vore forhandlinger herinde fremstilles ikke sjældent i offentligheden, som om at vi altid skælder hinanden ud og siger slemme ting til hinanden. Vi, som går her til daglig, ved jo, at det er et fortegnet billede. Og nu er jeg anden gang under samme debat i den situation at skulle rose hr. Helge Mortensen, for hans påpegninger af beløbsstørrelserne lød fuldstændig rigtige i mine øren.

Jeg må indrømme, at jeg som andre har fået den rapport i morges, men da jeg havde andre gøremål, har jeg ikke engang fået kigget i den, som altså hr. Helge Mortensen heldigvis har.

Når jeg tager ordet, er det for at lægge den kraft bag ved hr. Helge Mortensens ord, at der er flere partier, der har samme synspunkt. Jeg kan heller ikke forestille mig, at Det Radikale Venstre, hvis ordfører af pligtmæssige årsager har været nødt til at forlade salen, ikke vil se ligesådan på det. Det er ikke noget, jeg kan vide, men det er noget, jeg har lov at antage.

Derfor ville jeg gerne henstille til trafikministeren, at han til de igangværende forhandlinger giver en melding i overensstemmelse med det således fremførte.

Hermed sluttede forhandlingen.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Som tidligere meddelt skal jeg udsætte afstemningen til mødet i morgen, torsdag den 26. november 1992.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 92:

Forslag til lov om ophævelse af lov om udfærdigelse af nye telefonkoncessioner m.m. og lov om udfærdigelse af koncession på anlæg og drift af telefoner i Jylland m.m.

Af kommunikationsministeren (Torben Rechendorff).

(Fremsat 18/11 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Jimmy Stahr (S):

Vi har behandlet lovforslaget i den socialdemokratiske folketingsgruppe, og jeg kan meddele, at vi er blevet enige om at støtte det.

Fischer (KF):

Den konservative folketingsgruppe kan støtte en hurtig vedtagelse af dette lovforslag.

Helge Sander (V):

Fuld tilslutning til lovforslag nr. L 92.

Tommy Dinesen (SF):

Vi støtter forslaget.

Ernst B. Schmidt (FP):

Også Fremskridtspartiet kan støtte forslaget.

Arne Melchior (CD):

Nu skal vi passe på ikke at gøre debatten så hurtig, at fiskeriministeren og fiskeriordførerne ikke når frem, inden deres sag kommer på dagsordenen.

Jeg har ikke meget at tilføje, men skal dog sige, at jeg var imponeret over, at hele den socialdemokratiske gruppe – den er jo stor – har kunnet tilslutte sig dette forslag. I min lille gruppe er det foregået lidt anderledes. Gruppen har faktisk taget ordførerens fremstilling og anbefaling af støtte til efterretning uden yderligere drøftelse eller behandling, og derfor

[Arne Melchior]

er jeg altså også i stand til i lighed med de øvrige ordførere – jeg trækker stadig tiden ud – at give tilslutning til forslaget, hvorved kommunikationsministeren kan føje endnu en skalp til sit bælte.

Kommunikationsministeren (Torben Rechendorff):

Da fiskeriministeren nu er kommet til stede, ser jeg ingen grund til at forlænge debatten, men provokeret af flere ordførere vil jeg gerne takke for den enestående modtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 94:

Forslag til lov om ændring af lov om kvalitetskontrol med fisk og fiskevarer.

Af fiskeriministeren (Kent Kirk)
(Fremsat 18/11 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Peter Christensen (S):

Dette lovforslag om ændring af lov om veterinærkontrol med fisk og fiskevarer er en følge af 5 EF-direktiver. Der er tale om samhandelsdirektivet, tredjelandsdirektivet, muslingedirektivet, hygiejnedirektivet og om bord-direktivet. Baggrunden er realiseringen af det indre marked pr. 1. januar 1993.

Direktiverne indeholder bestemmelser om veterinærkontrol i samhandel inden for EF og med tredjelandesprodukter, der føres ind i EF, om produktion og afsætning af levende toskallede bløddyr, dvs. muslinger, om produktion og afsætning af fiskevarer samt om fiskevarer fremstillet om bord i visse fartøjer.

De fem direktiver gør det nødvendigt med en vis udbygning af den brugerbetaling af kontroludgifterne, der er knyttet til kvalitetskontrollen, og den gældende autorisationsordning samt registrering. I forbindelse hermed anses det for påkrævet, at der sker en vis udvidelse af de gældende regler i loven om brugerbetaling af de med kvalitetskontrol forbundne udgifter. Disse regler har hidtil kun omfattet de af Fiskeriministeriet autoriserede virksomheder.

I lovforslaget foreslås en større brugerbetaling til dækning af de nye faktiske udgifter. Fiskeriministeren kan fastsætte reglerne eller træffe bestemmelser om betaling fra fiskerierhvervets side af de udgifter, der er forbundet med overvågning af de områder og fiskerivarer, der er bestemt til fiskefoder og menneskeføde.

Socialdemokratiet mener, det er rimeligt med en brugerbetaling på dette område. Det er en brugerbeskyttelse, at fødevarer bliver kontrolleret, og det må være i fiskerierhvervets interesse, at varerne er i orden. Der foreslås en teknisk ændring i § 12 fra anmeldelse til registrering, hvilket Socialdemokratiet ikke har nogen indvendinger imod.

Endvidere indebærer lovforslaget en udvidelse af erhvervsrepræsentationen i kvalitetsudvalget fra 7 til 8 repræsentanter. Denne udvidelse tager sigte på udpegning af en fælles repræsentant for landets 3 producentorganisationer.

Så vidt, så godt. Men Socialdemokratiet vil gerne være med til at diskutere udvidelsen af § 18 med et stk. 3, hvor der foreslås betaling for udstedelse af kontrolattester, dvs. sundhedscertifikater. Det er vigtigt, at der bliver tale om en reel betaling for reel kontrol.

Fischer (KF):

Jeg skal meddele, at den konservative folketingsgruppe kan anbefale en hurtig vedtagelse af dette lovforslag, der jo drejer sig om realiseringen af en del af det indre marked pr. 1. januar 1993.

Birthe Hansen (SF):

Jeg kan som den socialdemokratiske ordfører jo holde mig til det, der står i bemærknin-

[Birthe Hansen]

gerne. Dette er en opfølgning af 5 EF-direktiver, og det eneste, der fik mig til at undre mig en lille smule og læse lidt videre vedrørende disse direktiver, var det, der hedder om borddirektivet. Jeg kunne ikke rigtig finde ud af, hvad det var, men konstaterede så, at det var noget med hygiejne og minimumskrav til de fiskevarer, der bliver lavet om bord i skibet. Vi synes, alt det er helt i orden, og det gælder også den ændring, som forudsætter, at 3 brugerorganisationer får yderligere en repræsentant. Endelig kan vi støtte brugerbetalingen, som jo må tjene erhvervet som sådant.

SF tilslutter sig forslaget.

Mejdahl (V):

Da Venstres ordfører i denne sag, hr. Svend Heiselberg, er forhindret i at være til stede, skal jeg tilkendegive Venstres synspunkter.

Lovforslaget er, som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, i det væsentlige affødt af EF-direktiver, men derudover er det vigtigt at få sagt, at lovforslaget er af stor betydning for fiskeribranchen, idet det er vigtigt, at de veterinære kontrolforanstaltninger bliver styrket generelt inden for EF, og at de også bliver styrket over for de varer, som importeres i EF.

Lovforslaget giver også hjemmel til at kræve en øget medfinansiering til udgifter i forbindelse med den individuelle kontrol. Venstre går som bekendt ind for brugerbetaling, men hermed er ikke sagt, at vi ukritisk vil lade brugerbetalingen stige, og slet ikke de steder, hvor det drejer sig om en statslig kontrolvirksomhed uden nogen form for konkurrence.

Men vi støtter lovforslaget, som det er fremsat af fiskeriministeren.

Ernst B. Schmidt (FP):

Da vores ordfører i denne sag, hr. Niels Højland, er forhindret i at være til stede, skal jeg ganske kort fremføre Fremskridtspartiets syn på lovforslaget.

Vi er noget betænkelige ved forslaget om, at der skal betales for overvågningsundersøgelser f.eks. ved forekomst af alger og den slags ting. Selv om vi går ind for brugerbetaling, er det jo et spørgsmål, hvem det er, der bruger de alger. Og jeg kan sige, at vi har sat et spørgsmålstegn ved det lovforslag indtil videre.

Svend Aage Jensen (CD):

Der er ingen tvivl om, at dette lovforslag, hvad angår regelsættet vedrørende de sundhedsmæssige betingelser og kvalitetskontrol af fisk og fiskevarer, er en logisk og nødvendig følge af vort medlemskab af EF.

Anderledes stiller det sig med betaling af udgifterne til denne kontrol. Her kan Folketinget selv bestemme, hvorledes disse udgifter skal dækkes. Ifølge forslaget anser ministeren det for rimeligt, at det er brugeren, der skal betale for denne kontrol. Og set i lyset af de kontrolforanstaltninger, der for landbrugsproduktionsområdet blev gennemført i sidste samling, og som dette lovforslag er en parallel til, ser forslaget fornuftigt nok ud, selv om jeg finder visse punkter ret uklare.

Jeg kan i den forbindelse fra bemærkningerne til lovforslaget nævne, at der skal tilvejebringes hjemmel til at pålægge fiskerierhvervet at bidrage økonomisk til dækning af udgifterne ved gennemførelse af undersøgelser af fisk fra områder, hvor der skønnes at være risiko for, at fiskene kan være forurenet. I sin yderste konsekvens hvor kan det så i dag ikke være tilfældet?

Det ville i den forbindelse måske være hensigtsmæssigt for fiskerierhvervet, om det på forhånd vidste, fra hvilke områder det i fremtiden skal påregne at betale afgift for kontrol af de fangne fisk.

Endelig har jeg mærket mig indholdet af § 26 a, hvor der i sidste afsnit kan læses følgende: »Ved fastsættelsen kan der træffes bestemmelse om såvel afgifternes og betalingernes størrelse som principperne for beregningen og fordelingen samt dækningsgraden.«

Det er bestemt ikke utænkeligt, at der er noget her, som jeg ikke har forstået. Men jeg havde faktisk på baggrund af gebyrsagen fået den opfattelse, at afgifter og gebyrer, som oversteg de faktiske omkostninger ved skat, skulle vedtages ved lov.

Ifølge § 26 a bemyndiges ministeren til at fastsætte såvel afgifternes størrelse som dækningsgraden. Det er muligt, at det er rigtigt, men så er det da noget af en bemyndigelse, og jeg vil tillade mig under udvalgsarbejdet at stille de nødvendige spørgsmål.

Endelig skal jeg gøre opmærksom på, at Kristeligt Folkeparti, hvis ordfører ikke kan være til stede, er enig med mig i disse syns-

[Svend Aage Jensen]

punkter og ligesom vi vil medvirke konstruktivt under det videre udvalgsarbejde.

Fiskeriministeren (Kent Kirk):

Jeg vil gerne takke ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget, og jeg vil også gerne give tilsagn om, at vi vil sørge for at få svaret på eventuelle spørgsmål i udvalget, så alle usikre og uopklarede spørgsmål bliver opklaret så betids, at de i hvert fald foreligger for Landbrugs- og Fiskeriudvalget, inden lovforslaget skal gå til anden behandling.

Men jeg er enig med den socialdemokratiske ordfører, hr. Peter Christensen, i, at det, det drejer sig om, når vi taler brugerbetaling, er, at brugerbetalingen skal være betaling for det, der ydes fra det offentlige, altså en reel betaling for et reelt stykke arbejde.

Det får mig også til at svare hr. Svend Aage Jensen, at de formuleringer, vi opererer med i lovforslagets § 26 a, skyldes en forventning om, at vi skal fastsætte en standardbetaling, for at hele kontrollen fungerer. Derudover kan der være behov for, at kontrollen fungerer på et højere niveau i forhold til enkelte virksomheder, fordi de måske ikke har orden i tingene. Det er i den forbindelse, der kan blive tale om, at der skal betales et ekstra gebyr for den ydelse, som det offentlige yder i sådanne situationer.

Men det bliver nok for meget at komme ind på alle enkeltheder – det kan vi gøre under udvalgsbehandlingen – så jeg takker alle ordførerne for den positive holdning til lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 95:

Forslag til lov om ændring af lov om saltvandsfiskeri.

Af fiskeriministeren (Kent Kirk).
(Fremsat 18/11 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Peter Christensen (S):

Det foreliggende lovforslag indeholder nogle få ændringer til den meget omfattende lov om saltvandsfiskeri, der dækker erhvervs-, lyst- og fritidsfiskeri i de danske farvande. Ændringsforslagene omhandler hovedsagelig nogle ordensregler i fiskeriet, bl.a. bestemmelserne om brug af bundgarnsredskaber, sikring af sejlads m.m. Ministeren foreslår også et omsætningsforbud for lystfiskeri og fritidsfiskeri samt at give havdambrugerne mulighed for at indfange eventuelle undslupne fisk.

Socialdemokratiet har ingen bemærkninger til ændringerne vedrørende brug af bundgarnsredskaber. Vi vil dog under udvalgsarbejdet have konstateret, hvordan de berørte fiskere ser på de ændringer, der her er foreslået.

Når det drejer sig om omsætningsforbud for lyst- og fritidsfiskere, har vi i Socialdemokratiet tidligere udtalt her i Folketinget, at det er noget, vi vil være meget betænkelige ved. Men vi kan forstå, at det er et problem set i forhold til erhvervsfiskernes alt for små kvoter. Så vi er indstillet på at være med til at løse dette problem, men der kunne jo være andre måder at begrænse dette fiskeri på. Lad os også drøfte det under udvalgsarbejdet.

Fiskeriministeren ønsker også at fastsætte regler for lystfiskere, så det sikres, at deres fiskeindsats også står i forhold til det rekreative formål, det jo har. I dag må enhver jo fiske med stang eller lignende lette redskaber, men ministeren mener altså, at der er behov for at regulere dette noget tættere f.eks. ved beskrivelse af de tilladte redskaber.

Ministeren skriver ikke noget om, hvad det er for redskaber, han eventuelt vil tillade. Jeg vil derfor spørge, hvad er det for nogle tanker, ministeren har gjort sig her.

Loven om fiskeri i Randers Fjord m.m. har ingen betydning mere, siger ministeren. Han vil nu med hjemmel i den ny ferskvandsfiskerilov og saltvandsfiskeriloven beskytte Randers Fjord og Gudenåen m.m.

[Peter Christensen]

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han kan bekræfte, at det ikke er meningen, at der skal slækkes på de bestemmelser, der i øjeblikket er for at beskytte fiskene i Randers Fjord og Gudenåsøerne. Gudenåudvalget og Danmarks Naturfredningsforening har netop haft foretræde for Miljøudvalget, og her har man opfordret til at undersøge mulighederne for at forbyde særlig belastende fangstredskaber i såvel Randers Fjord som i Gudenåsøerne.

Jeg vil gerne på Socialdemokratiets vegne opfordre ministeren til at tage godt imod denne henvendelse, når den engang når frem til ministeren, hvis den ikke allerede er kommet.

I Socialdemokratiet er vi indstillet på at medvirke til et så skånsomt fiskeri som overhovedet muligt til gavn for miljøet, men vi er selvfølgelig også indstillet på at sikre borgernes mulighed for at drive fiskeri, når det bliver gjort på en ordentlig og rigtig måde.

Resultatet af udvalgsarbejdet vil være afgørende for Socialdemokratiets stilling til lovforslaget.

Fischer (KF):

Jeg skal meddele, at den konservative folketingsgruppe kan anbefale, at vi vedtager dette lovforslag, der jo indeholder forskellige bestemmelser. Jeg har bemærket hjemmelen til havbrugerne, der skulle give dem mulighed for at indfange undslupne fisk, og det er sikkert helt rigtigt, at man indsætter en sådan bestemmelse. Så kan man altid diskutere, om det er en let sag at gøre det. Det afhænger nok af flere forhold, men dér kan det jo være, at de må inddrage erhvervsfiskerne i sådanne bestræbelser.

Vi mener også, det er rigtigt at få klart adskilt erhvervsfiskeri og fritidsfiskeri med den bestemmelse, der kommer ind i loven, og kan som sagt anbefale vedtagelse.

Mejdahl (V):

Da Venstres ordfører i denne sag, hr. Svend Heiselberg, også er forhindret i at være til stede under dette lovforslags behandling, skal jeg give udtryk for Venstres synspunkter.

Lovforslaget har jo væsentligt det samme sigte som den lov, vi vedtog sidste år på ferskvandsområdet. I det væsentlige er der ikke de store ændringer i forhold til den administration af loven, vi kender i dag, og nok er der tale om en bemyndigelseslov, men det er alligevel således, at fiskeriets berørte organisationer tages med på råd om, hvorledes loven skal administreres.

Det nye er et omsætningsforbud for lystfiskernes fangster. Da der tidligere er vedtaget strenge krav om at vise hensyn til erhvervsfiskere, skal Venstre også anbefale et sådant omsætningsforbud, og da det fra fritidsfiskernes side påstås, at der ikke fanges ret meget med det antal redskaber, en fritidsfisker må bruge, kan det vanskeligt genere nogen, at vi vedtager dette omsætningsforbud.

Med disse ord skal jeg på Venstres vegne anbefale lovforslaget.

Birthe Hansen (SF):

Den eksisterende lov indeholder åbenbart en detaljebeskrivelse, som gør den uklar og svær at forstå, samtidig med at bestemmelserne på visse punkter er forældede, når der ses på de hensyn, som loven skal varetage.

Det fremsatte forslag lægger derfor op til en forenkling samt et ønske om, at de mere detaljerede forskrifter fastsættes administrativt i håb om, at man så hurtigere vil kunne tilpasse reglerne til en given situation. Om det vil blive resultatet, skal jeg ikke vurdere her, men alene sige, at den foreslåede forenkling har vi ikke noget imod.

En reel ændring er der i forslagets § 12 c, som, hvis det vedtages, kommer til at indeholde et omsætningsforbud, der er ønsket for at imødegå de urimelige situationer, hvor lyst- og fritidsfiskere kan lande og omsætte kvoterede fiskearter uanset de meget stramme regler, der gælder for erhvervsfiskeriet på samme område. Godt nok kan man, som det står beskrevet i bemærkningerne, allerede nu fastsætte mængdebegrænsninger. Men da en overvejende del af lyst- og fritidsfiskeriorganisationerne kan tilslutte sig et forbud ud fra den betragtning, at forståelsen og opbakningen vil være større, når der bliver tale om en lovregel, har vi heller ikke noget imod det.

Så er der en opstramning i § 3, stk. 5, og den er vi også positive over for.

Men jeg har et lille praktisk problem, og det er med hensyn til det nye stk. 7 til § 14. Mit spørgsmål er: Når disse fisk undslipper fra havbruget, skal man så ud og indhente tilladelse til at tage dem op, eller har man sikret sig denne tilladelse på forhånd? For hvis det sid-

[Birthe Hansen]

ste er tilfældet, kan jeg godt se, at det kan nytte noget. Men hvis det første er tilfældet – at man først skal ud og indhente tilladelsen – så er fiskene vel sluppet så langt væk, at man ikke mere kan hente dem hjem.

Men som sagt er vi positive over for forslaget.

Ernst B. Schmidt (FP):

Da vores ordfører, hr. Niels Højland, ikke kan være til stede ved behandlingen af dette lovforslag, skal jeg ganske kort meddele Fremskridtspartiets syn på lovforslaget.

Jeg kan sige ganske klart, at det er langtfra Fremskridtspartiets kop te. Vi mener, det er alt for kinesisk og restriktivt i særdeleshed ud fra det syn, som vi jo har på fiskeriet: at det skal være så frit som muligt.

Når man nu har harceleret lidt over § 14, stk. 7, – om man kan tillade havbrugeren at fange undslupne fisk – så må vi godt nok sige: Skulle den passus med i lovforslaget? Jeg synes faktisk, at det er, ja, om man ikke kan sige helt fuldstændig molboagtigt, så i alle tilfælde noget, der ikke kan lade sig gøre. Kunne vi ikke blive fri for at sige, at man må fange undslupne fisk? Hvis de ikke er mærket, så kan man da ikke finde ud af, hvad det er for nogle fisk. Og hvis man nu fanger nogle forkerte, hvad så?

Vi er negative over for forslaget.

Svend Aage Jensen (CD):

Centrum-Demokraterne har meget forståelse for fiskeriministerens ønske om, at der på linje med vedtagelsen på ferskvandsområdet skal ske en tilsvarende ændring af regelsættet på saltvandsområdet. CD er enig heri og forstår, at det af funktionelle årsager er nødvendigt med en bemyndigelseslov, hvad angår fiskeredskabernes afmærkning, placering og eventuelle fjernelse samt fastsættelsen af regler for registrering af bundgarnspladser.

Ligeledes har vi noteret os, at ministeren kan fastsætte reglerne for tildeling af disse fiskepladser. Regelsættet er ikke nedfældet i lovforslaget, men må formodes efterfølgende at fremkomme i form af bekendtgørelse eller cirkulære.

Hvad angår den del af forslaget, der vedrører lyst- og fritidsfiskeri, er CD helt enig i, at et sådant fiskeri ikke må drives kommercielt. Der er her tale om fiskeri hovedsagelig til eget forbrug og som led i en rekreativ aktivitet.

Eftersom Kristeligt Folkeparti ikke kan være til stede i dag, kan jeg hermed meddele, at indlægget også dækker Kristeligt Folkepartis synspunkter, og de vil ligesom CD deltage positivt i det videre udvalgsarbejde.

Fiskeriministeren (Kent Kirk):

Jeg vil gerne igen benytte lejligheden til at takke ordførerne for den positive måde, som man har behandlet lovforslaget på.

Til hr. Peter Christensen kan jeg sige, at vedrørende omsætningsforbudet er det jo et spørgsmål – som fru Birthe Hansen også var inde på – om at sikre den rigtige balance imellem erhvervsfiskeriet og fritids- og lystfiskeriet. Vi har desværre været ude i situationer, hvor vi på det erhvervsfiskerimæssige område har været nødt til at kvotere så langt ned, at man kunne sige, at det, lystfiskerne har kunnet fange i deres redskaber, faktisk er kommet op på samme niveau, som vi har måttet kvotere erhvervsfiskerne på. Så opstår der konflikter imellem erhvervsfiskere og fritids- og lystfiskere, for det er lidt svært for en erhvervsfisker at få at vide, at han kun må fange 100 kg tunger i en uge, hvis så en skolelærer i weekenden kan gå ud og fange nøjagtig den samme mængde, uden at der er restriktioner for det. Det vil være uhensigtsmæssigt, hvis vi via vore almindelige regler i saltvandsfiskeriloven er nødt til nu også at begynde at regulere fritidsfiskeriet og lystfiskeriet med ugekvoter osv. Derfor vil et omsætningsforbud løse dette problem.

Endelig er der også den fordel ved det, at så har vi nogle klare definitioner. Hvad er erhvervsmæssigt fiskeri? Hvad er bierhvervsmæssigt fiskeri? Og hvad er lystfiskeri og fritidsfiskeri? Det sidste er fiskeri til eget forbrug.

Vedrørende muligheden for at kunne lave redskabsregler for lystfiskeri sker der også en udvikling. Hidtil har vi kunnet regne det som værende et fiskeri med krog eller pilk eller fiskestang. Men der sker også en effektivisering inden for dette fiskeri. Det, det så drejer sig om, er, at hvis der sker en for voldsom effektivisering, så man lige pludselig med ét redskab kan bruge måske 10 eller 20 eller 30 kroge, så kan det være hensigtsmæssigt, at man har mulighed for at lave nogle begrænsninger på en sådan udvikling. Men det er klart, at den bemyndigelse kun skal bruges i samråd med organisationerne.

[Fiskeriministeren]

Til fru Birthe Hansen kan jeg sige vedrørende havbrugerne, at det er selvfølgelig meningen, at en havbruger kan søge en permanent tilladelse. Problemet er, at havbrugerne i dag ikke må bruge f.eks. et redskab, der kan bruges af en erhvervsfisker, hvis vedkommende lige pludselig mister en masse havørreder, der smutter ud under en storm. Så svømmer de væk. De er måske i området, men den eneste, der ikke kan fiske efter dem, er havbrugeren, mens alle andre, der har tilladelse til at fiske, kan fiske efter dem. Vi synes, det er rigtigt at få sat på plads, at man kan give en havbruger en sådan tilladelse.

Det er egentlig også et svar til hr. Ernst B. Schmidt: Det er da urimeligt, at manden, der mister fisken, ikke har mulighed for at fiske efter den, mens alle andre i området har mulighed for det.

Men som sagt: Igen vil vi gerne fra mit Fiskeriministeriums side medvirke positivt under udvalgsbehandlingen. Så er jeg sikker på, at de forskellige usikkerhedsspørgsmål, der kan være, kan afklares inden anden behandling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af lovforslag nr. L 100:

Forslag til lov om bemyndigelse til optagelse af indenlandske statslån.

Af finansministeren (Henning Dyremose).

(Fremsat 18/11 92).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erling Olsen (S):

Under de givne omstændigheder kan Socialdemokratiet ubetinget støtte lovforslaget.

Mejdahl (V):

Vi glæder os over, at Danmarks økonomi er så sund og stærk, at vi overhovedet kan tillade os at føre en sådan politik, som nødvendiggør, at finansministeren skal have en bemyndigelse til at optage indenlandske statslån i den størrelsesorden, som der er ansøgt om her i lovforslaget.

Finansministeren og Folketinget ville komme i svære vanskeligheder, hvis vi sagde nej til lovforslaget. Den vanskelighed vil vi ikke bidrage til.

Jeg skal derfor på Venstres vegne anbefale lovforslaget.

Kim Behnke (FP):

Når Folketinget har behandlinger af forslag helt ned til få tusinde kroner, så kan man have en folketingssal, der er fyldt af interesserede lyttere, man kan have en presseloge, der er proppet til randen med interesserede journalister, som gerne vil følge med i, når få tusinde kroner i små og mindre sager skifter hænder her i folketingssalen.

Man har fra et herværende dagblad, nemlig Jyllands-Posten, oven i købet haft den frækhed på et tidspunkt under en udenrigspolitisk debat at tage et billede af folketingssalen og bringe det på forsiden af næste dags avis for at fortælle, at så lidt interesse var der hos folketingsmedlemmerne for den udenrigspolitiske situation.

Jeg havde i dag lyst til at tage et billede af Folketingets presseloge og publicere det og meddele den danske befolkning, hvor lidt interesse man har fra journalisternes side for det meget, meget væsentlige, måske et af folketingssamlingens mest væsentlige punkter: lovforslag nr. L 100 fra regeringen.

Men selv fra regeringen har man ladet sig ikke underrepræsentere – det ville være uforskammet at sige – nej, man har ladet sig revaluere, i og med at man har ladet dette meget vigtige punkt varetage af fiskeriministeren, og det forstår jeg sandelig godt, for det er en sag, der er så kedelig og så ubehagelig for regeringen og må være det, at man ikke har villet lade finansministeren stå til ansvar personligt, men

[Kim Behnke]

har overladt det til en kollega at forsvare dette fuldstændig urimelige og befolkningsfjendske forslag.

Det, det drejer sig om, er, at Folketinget nu bliver bedt om nok en gang at give finansministeren hjemmel til at gå ud og belåne staten på vegne af den danske befolkning, sætte den danske befolkning i gæld oven i købet for 75 mia. kr. Det betyder, at med renter og renters rente vil den danske befolkning som konsekvens af det her forslag komme til at betale ikke bare 100 eller 200, nej, i størrelsesordenen 500 mia. kr., inden gælden om 10, 15 eller 20 år er betalt tilbage – med den politiske udvikling, vi har i Folketinget i øjeblikket.

Egentlig burde vi fra Fremskridtspartiets side støtte det. Vi burde sige: Jamen lad da regeringen føre økonomien så langt ud i skoven, lad flertallet i Folketinget ødelægge dansk økonomi så meget, at befolkningen langt om længe vågner og får flyttet deres kryds på stemmesedlen.

Men sådan er vi ikke i Fremskridtspartiet. Vi ser faktisk med stor alvor på den økonomiske udvikling, der er i samfundet.

Vi kunne også ud fra en anden betragtning sige: Lad dem bare låne løs, for med den lånoptagelse ekskluderer regeringen Danmark fra det fine selskab i ØMU-samarbejdet, det økonomisk-monetære samarbejde i EF. Vi vil, når denne lånoptagelse er eksekveret, have overtrådt 60 pct.-grænsen, og dermed har Danmark diskvalificeret sig selv til at kunne deltage i Den Økonomiske og Monetære Unions tredje fase i EF, og det vil i sig selv også være glimrende.

Nej, det, der gør, at vi siger nej og anbefaler alle at sige nej til det her forslag, er for det første, at hver gang man går ud og låner penge, malker man risikovillig kapital ud af det danske marked til skade for danske erhvervsdrivende. Den smedemester, som i morgen skal hen og låne penge til et nyt projekt, den store eksportvirksomhed, som skal låne penge, skal betale en endnu højere rente. De får endnu flere problemer i pengeinstitutterne, når de skal låne penge, for staten har været der, finansministeren har været der og opsuget kapital i form af udstedelse af statsobligationer.

Derudover betyder renteomkostningen, at denne lidt kedelige konto placeret bagest i finansloven, som der aldrig stilles ændringsforslag til, nemlig rentekontoen, den vil med gøgeungeeffekten puffe snart folkepensionister ud, som skal betale mere eller skal betale for deres hjemmehjælp, snart parcelhusejere, som skal betale mere osv. osv. Som gøgeunge vil den puffe den ene sag efter den anden ud af finansloven, fordi man ikke kan mætte denne rentekonto, uanset hvor hurtigt man skovler penge i gabet på gøgeungen.

Derfor – med disse meget velvalgte og velunderbyggede argumenter – skal vi fra Fremskridtspartiets side anbefale hele Folketinget at stemme nej til det her forslag, nej til gældsætningen og sige, at her er tiden, her er situationen, hvor vi siger stop. Hertil og ikke længere. Det er urimeligt, at man fortsætter med at gældsætte det danske samfund, vores børn og børnebørn i det omfang og i den hastighed, som tilfældet er i øjeblikket.

Finansministeren (Kent Kirk, fg.):

Jeg vil også gerne her takke for den positive holdning fra de fleste af ordførernes side. Jeg er glad for, at man støtter det her, og så må jeg selvfølgelig afvise det, som hr. Kim Behnke har sagt vedrørende en devaluering fra regeringens side. Det er hverken devaluering eller revaluering, at jeg er til stede, men det er et spørgsmål om en arbejdsdeling, og det er også dejligt at kunne konstatere, at udlandet heldigvis ikke har det sorte syn på dansk økonomi, som hr. Kim Behnke giver udtryk for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er ikke mere på dagsordenen.

[Første næstformand]

Socialministeren (Else Winther Andersen) har meddelt mig, at hun ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Ændring af reglerne om forsorgshjem m.v.).

(Lovforslag nr. L 111).

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Socialministeren (Else Winther Andersen):

Jeg skal tillade mig at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om social bistand. (Ændring af reglerne om forsorgshjem m.v.).

(Lovforslag nr. L 111).

Lovforslaget indeholder følgende elementer:

1. En tilpasning af institutionsområdet til den stedfundne udvikling med mulighed for mere fleksible institutionsløsninger.
2. En understregning af sammenhængen med andre institutions- og botilbud.
3. Indførelse af ensartede betalingsregler på hele § 105-området.
4. Opretholdelse af selvmøderprincippet.
5. Forslag om en finansieringsomlægning.
6. Ophævelse af mødre- og svangrehjem som selvstændige institutionstyper.

Tilpasning af institutionsområdet til den stedfundne udvikling

Siden bistandslovens ikrafttræden den 1. april 1976 er der sket væsentlige ændringer i brugersammensætningen på forsorgshjemmene og de øvrige § 105-institutioner, nye brugergrupper er kommet til, gennemsnitsalderen er faldende, og problemerne er blevet tungere og mere behandlingskrævende.

Der er derfor behov for en udvikling og mere målrettet udnyttelse af bistandslovens institutioner og for etablering af mere fleksible institutionsløsninger. Der er endvidere behov for, at arbejdet med udslusning af brugerne af § 105-institutionerne koordineres og gøres mere målrettet med henblik på, at de svageste grupper i samfundet, så vidt det er muligt, kan hjælpes tilbage til en normal tilværelse. Endelig er der behov for, at kommunerne inddrages i dette samarbejde for at skabe bedre sammenhæng mellem § 105-institutionernes tilbud og de øvrige kommunale og amtskommunale tilbud med hensyn til aktivering, revalidering, beskæftigelse og botilbud, herunder en styrkelse af mulighederne for at kunne oprette mindre boenheder.

Sammenhængen med andre institutions- og botilbud

I lovforslaget understreges, at det i forbindelse med en visitation til § 105-institutioner må indgå, hvilket bo- og omsorgstilbud der bedst opfylder vedkommendes behov. Hvis der er behov for behandling eller et mere langvarigt ophold, kan plejehjem efter bistandslovens § 112, stk. 2, bofællesskaber efter bistandslovens § 68 eller dag- og døgntilbud efter lovens §§ 66 og 96 for børn og unge måske være en bedre løsning.

Ændret brugerbetaling

For at sikre ensartede betalingsregler for alle uanset institutionstype og for at modvirke dobbeltforsørgelse foreslås det, at personer, der har ophold på en § 105-institution, skal betale for kost og logi fra første dag. Beboere, der forsørges af det offentlige, vil efter ændringen fremover få udbetalt deres pension eller bistandshjælp under et ophold på en § 105-institution, men skal samtidig betale en fast takst pr. dag. Betalingen for opholdet betales af beboeren ud af pension/kontanthjælp m.v.

Selvmøderprincippet

Regeringen lægger vægt på, at selvmøderprincippet opretholdes. Det foreslås derfor, at opholdet i de første 30 dage finansieres af henholdsvis staten med 50 pct. og af amtskommunen med 50 pct.

Forslaget om en statslig medfinansiering i den første måned af selvmødernes ophold skyldes hensynet til at opretholde et tilstrækkeligt antal »akutpladser« på forsorgshjem m.v. Med det foreliggende forslag vil kommunerne få mulighed for at tage stilling til opholdets hensigtsmæssighed, herunder tage stilling til andre mere hensigtsmæssige tilbud, før de inddrages i finansieringen.

Senest efter 30 dage skal betalingskommune og amt ifølge forslaget have foretaget en egentlig visitering af beboeren.

[Socialministeren]

Det skønnes, at en karensperiode på 30 dage er tilstrækkelig til at klare det opklaringsarbejde, der er tale om. Selv om en visitation ikke er foretaget, overtager kommune og amt under alle omstændigheder finansieringen efter 30 dage.

Finansieringsomlægning

Den nuværende ordning med 75 pct. statsrefusion bevirker, at amter og kommuner har begrænsede udgifter ved at lade beboere blive på forsorgshjem, mens alternative foranstaltninger, der kunne være bedre for klienten, er dyrere for både amter og kommuner.

Ud fra disse hensyn foreslås derfor en finansieringsomlægning, således at kommunerne inddrages i ansvaret omkring brugerne af § 105-institutionerne og således, at kommunerne ligesom på det øvrige amtskommunale institutionsområde skal betale 50 pct. af udgifterne og amtskommunerne 50 pct.

Kommunernes og amternes merudgifter ved omlægningen vil i henhold til Det Udvidede Totalbalanceprincip blive kompenseret over bloktilskuddene. Den kommunale sektor vil således under ét ikke blive økonomisk belastet ved omlægningen, men der vil dog – ligesom ved andre omlægninger – kunne blive tale om byrdefordelingsmæssige forskydninger. Disse byrdemæssige forskydninger er især til ulempe for København. De byrdefordelingsmæssige konsekvenser vil blive forsøgt kompenseret ved at inddrage de økonomiske konsekvenser af omlægningen i Finansieringsudvalgets arbejde vedrørende særlige udgifter i Københavns og Frederiksberg Kommuner. Skulle der opstå krav, som ikke kan tilgodeses på denne måde, vil disse i givet fald blive finansieret ved træk i den (amts)kommunale blok, således at finansieringsomlægningen fortsat ikke medfører økonomiske forskydninger mellem staten på den ene side og (amts)kommunerne på den anden side.

Mødre-svangrehjem

Der er i dag kun ganske få mødre-svangrehjem. Det foreslås, at særbestemmelser om mødre-svangrehjem ophæves, da samme formål kan opnås med de foreslåede ændringer af § 105-reglerne.

Dette lovforslag er et led i en række initiativer, som regeringen agter at iværksætte for hurtigst muligt at afhjælpe hjemløsheden og den sociale nød i storbyerne, herunder for de psykisk syge. Jeg skal herved henvise til de forslag til umiddelbare indsatser, som jeg har haft lejlighed til at præsentere for Folketinget.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg anbefale forslaget til Folketingets hurtige og velvillige behandling.

Meddelelser fra formanden:

Første næstformand (Henning Rasmussen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Finansudvalget (24/11 92):
Udtræder: Pia Gjellerup (S)
Nyt medl.: Lykketoft (S)
Udtræder: Peter Brixtofte (V)
Nyt medl.: Mejdahl (V)

Kirkeudvalget (24/11 92):
Udtræder: Pia Gjellerup (S)
Nyt medl.: Bjarne Laustsen (S)

Landbrugs- og Fiskeriudvalget (24/11 92):
Udtræder: Pia Gjellerup (S)
Nyt medl.: Bjarne Laustsen (S)

Skatteudvalget (24/11 92):
Udtræder: Poul Nielson (S)
Nyt medl.: Bjarne Laustsen (S)
Udtræder: Peter Brixtofte (V)
Nyt medl.: Mariann Fischer Boel (V)
Udtræder: Mariann Fischer Boel (V)
Ny stedf.: Helge Sander (V)

Udvalget vedrørende Grønlandslove (24/11 92):
Udtræder: Peter Brixtofte (V)
Ny stedf.: Bente Grønfeldt (V)

Det Politisk-Økonomiske Udvalg (24/11 92):
Udtræder: Peter Brixtofte (V)
Nyt medl.: Fogh Rasmussen (V)

Udenrigsudvalget (24/11 92):
Udtræder: Duetoft (CD)
Ny stedf.: Mimi Jakobsen (CD)

[Første næstformand]

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 26. november 1992, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 15.17