

[Simonsen.]

Hvad bemanningen angår, gør det samme synspunkt sig gældende. Vi lægger megen vægt på, at der ved kommunernes overtagelse af ansvaret herfor bliver skabt mulighed for, at kommunerne kan sikre en rimelig bemanning, uden at den bliver ufor-svarlig.

Som nævnt i finansministeriets redegørelse må de administrative forenklinger, som hurtigt kan gennemføres, følges op af en omlægning af de nuværende procenttilskud til tilskud efter f. eks. objektive kriterier eller bloktilskud.

Ikke mindst på ældreområdet er der et stærkt behov for en harmonisering af tilskuddene. Det er således direkte uhensigtsmæssigt at have en mere end dobbelt så høj refusionsprocent for plejehjem end for kollektivbeboelse og beskyttede boliger for ældre. Det gælder på dette som på alle de øvrige områder, at refusionssystemet må tilpasses bestræbelserne på at etablere og drive institutioner i overensstemmelse med en moderne socialpolitisk målsætning.

Ud fra det synspunkt, at dette forslag falder i takt både med kommunalreformen, socialreformen og bestræbelserne på at sikre den mest hensigtsmæssige anvendelse af det offentliges midler, skal jeg med disse bemærkninger anbefale forslaget til folketingets hurtige og velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål om fremme af forespørgsel til ministeren for offentlige arbejder af Guldberg m. fl.

(Forespørgslen (nr. I) findes i tidenden sp. 609).

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

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om skoleskibsafgift.

(Lovforslaget (nr. 22) findes i tillæg A. sp. 315, fremsættelsen i tidenden sp. 474).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Jørgen Peder Hansen: Det foreliggende lovforslag drejer sig om en ændring af rederihvervets bidrag til driften og vedligeholdelsen af skoleskibet „Danmark“. Jeg finder, at argumentationen for denne ændring er rimelig, ikke mindst på baggrund af at skibets sejlplan fremover vil blive ændret og skoleskibet herefter en del af året på et enkelt togt går ind på linje med vores sømandsskoler i uddannelsen af unge, som første gang skal til søs.

Det skal blive interessant at følge denne virksomhed nøjere. Jeg tror nok, at skoleskibet „Danmark“ ofte kalder på minderne om en svunden tid i vor sejlskibshistorie. Af og til møder man det synspunkt, at det måske var bedre at tage skibet ud af drift og lade uddannelsen ske ad andre og, som det siges, mere tidssvarende baner. Jeg vil gerne hertil sige, at jeg finder, at der stadig bør være en plads for skoleskibet i vort uddannelsesmønster. Vi skal ikke glemme, at det frembyder blot én mulighed for unge, som vil til søs; flere andre findes jo ved siden af, og selv sagt giver også disse udmærkede muligheder for en virkelig god og omfattende uddannelse. Det er væsentligt, uanset hvor uddannelsen finder sted, på så tidligt et tidspunkt som muligt at give de unge en klar fornemmelse af, at der kræves meget af en sømand, også ved siden af den rent faglige kunnen. De unge skal vide, at det om bord i et skib er en selvfølgelig forudsætning at kunne tænke og handle både hurtigt og selvstændigt, når det kræves. Derudover stilles der betydelige krav til evnen til samarbejde, vel i højere grad her end de fleste andre steder, og den unge skal leve op til et nært tillidsforhold baseret på, at hver enkelt virkelig mestrer sit job.

Jeg tror, skoleskibet „Danmark“ frembyder gode muligheder for en uddannelse efter disse retningslinjer.

Jeg skal på socialdemokratiets vegne anbefale lovforslaget til en hurtig gang gennem tinget; det kan for min skyld udmærket ske uden udvalgsbehandling.

Henning Andersen: Efter forslag fra Søfartens Uddannelsesråd er skoleskibet „Danmark“'s sejlplan nu ændret fra 3 togter å 6 måneder over en 2-årig periode til ét

[Henning Andersen.]

togt af 6 måneders varighed for navigations-elever og et 4 måneders togt for sømandsskoleelever årligt.

Baggrunden for dette lovforslags hovedindhold i forhold til den nugældende lov, nemlig at afgiften nedsættes fra 60 øre til 50 øre pr. registerton netto, er skoleskibets ændrede sejlplan, idet det ville være urimeligt at pålægge rederierhvervet udgifterne til togtet for sømandsskoleeleverne, da dette område altid har været fuldt ud dækket af staten.

Rederierhvervet er pålagt en lang række afgifter, hvoraf skoleskibsafgiften er den mindste. Men det burde nok være sidste gang, man kommer med et lovforslag af denne art. I særdeleshed når man sammenligner skoleskibet „Danmark“ med det materiel, man i dag anvender i dansk skibsfart, må man vist med rette sige, at udviklingen er løbet fra skoleskibet „Danmark“ som uddannelsessted.

Når dette er sagt, bør det dog nævnes, at skoleskibet stadig er et godt sted at opholde sig for de unge mennesker, idet lang erfaring har vist, at det både er opdragende og karakterdannende at have haft et togt med skoleskibet „Danmark“. Ligeledes bør det nævnes, at skibet er en god reklame for vort land på mange områder; så kan det diskuteres, om rederierne skal være med til at betale dette.

Med disse ord skal jeg på det konservative folkepartis vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling.

Jens Peter Jensen: Medens flere af de lovforslag, der hidtil er fremsat af den nuværende regering, må siges at være politisk kontroversielle, er det foreliggende forslag fra den højtærede handelsminister af en helt anden karakter, og derfor tør jeg spå det en let gang igennem tinget. Venstre vil for sit vedkommende meget gerne medvirke til lovforslagets vedtagelse.

Må jeg føje til, at jeg synes, det er interessante og gode oplysninger, der gives i handelsministerens skriftlige fremsættelse. Jeg hæfter mig særlig ved, at tilgangen til statens sømandsskoler for tiden er meget stor. Jeg synes, det er glædeligt, at et traditionsrigt dansk erhverv, der tillige i høj grad er et valutaskabende erhverv, har så god til-

gang af ungdom. I denne sammenhæng oplyses det, at en del grønlandske drenge i de senere år har søgt uddannelse på sømandsskolerne. Også dette finder jeg er en glædelig udvikling. Der er jo her store forbilleder at hente fra et andet nordatlantisk område, nemlig fra Færøerne. Færingerne har jo som navigatører og på andre pladser inden for skibsfarten en meget fornem position inden for dansk skibsfart, og det er tilfredsstillende, at dette forhold nu synes at virke inspirerende på grønlandsk ungdom.

De givne oplysninger om ændringer i skoleskibet „Danmark“s uddannelsesprogram finder jeg særdeles positive, og det samme kan jeg sige om de planlagte kurser på sømandsskolerne for befarent dæksmandskab; selv om dette betyder, at man beslaglægger kapacitet på skolerne, tror jeg, det er virkelig nyttigt, at man får sådanne kurser iværksat.

Jeg kan ganske tiltræde den betragtning, at da udgifterne ved driften af statens sømandsskoler fuldt ud dækkes af statskassen, så bør også udgifterne ved skoleskibets togt med sømandsskoleelever dækkes af statskassen. Dette princip er i overensstemmelse med den hensigt, der er nedfældet i det bebudede initiativ fra venstre om lærlingeuddannelsen inden for erhvervslivet i øvrigt. Der sker en reduktion i redernes afgift fra 60 øre til 50 øre pr. netto registerton, og provenuet vil kunne dække $\frac{1}{3}$ af udgifterne mod hidtil halvdelen. Danmarks Rederiforening har erklæret sig indforstået med at yde dette bidrag, og man skønner, at væksten i tonnagen vil kunne inddække de stigende omkostninger i de kommende år, således at man kan fastholde afgiften på de 50 øre. Det synes jeg lover en tilfredsstillende udvikling.

Jeg er også glad for den administrative forenkling, der ligger i, at man nu kun opkræver beløbet én gang om året. Endelig vil jeg notere med tilfredshed oplysningen om, at skoleskibet „Danmark“ netop har gennemgået hovedsyn og nu er i så god stand, at der næppe skulle blive tale om ekstraordinære vedligeholdelser i de første år.

Jeg kan altså på venstres vegne anbefale forslaget, og jeg kan føje til, at skulle nogen ønske en udvalgsbehandling for at se på enkeltheder, så har vi ikke noget imod at medvirke hertil på en positiv måde.

Elmholt: Også jeg kan på det radikale venstres vegne tilsige forslaget en velvillig behandling. Som nævnt i forslagets bemærkninger bevirker ændringen i skoleskibets sejlplan, at der sker en nedsættelse af afgiften fra de i den nuværende lov stipulerede 60 øre til 50 øre pr. registerton netto. Også vi synes, det bør hilses med tilfredshed i en tid, hvor en større og større del af udgifterne til uddannelsen bæres af staten, at rederierhvervet stadig er parat til at tage sin part af driftsudgifterne. Det er i øvrigt også mit indtryk, at netop ophold på skoleskibet har en særdeles gavnlig virkning på udviklingen af de karakteregenskaber, som har gjort dansk søfart internationalt anerkendt. Hertil kommer, at skoleskibet på en tiltalende måde repræsenterer Danmark i det fremmede og derved skaber en goodwill, som i værdi formentlig langt overgår dets driftsudgifter.

Ifølge lovforslaget kan chefen for skibstilsynet eftergive afgiften, men det fremgår ikke af bemærkningerne, i hvilken udstrækning dette sker, og efter hvilke kriterier det foregår. Samtidig har vi for det radikale venstres vedkommende enkelte spørgsmål, vi gerne vil stille, og derfor ser vi gerne et enkelt udvalgsmøde.

Men som sagt, det radikale venstre medvirker gerne til gennemførelsen af dette lovforslag.

Vivike: Jeg skal ikke sige særlig meget, for jeg kan tilslutte mig det, der blev sagt af hr. Jørgen Peder Hansen, og vi er velvilligt indstillet over for forslaget. Nu ønskes der altså udvalgsarbejde, og så tager vi også det. Det var måske klogt, om vi aflagde et besøg på fuldskibet. Det ligger jo her ude i havnen, og jeg regner ikke med, det stikker af de første par dage.

Handelsministeren (Erling Jensen): Må jeg have lov at takke for den meget velvillige modtagelse af lovforslaget om skoleskibsafgift.

Hr. Jørgen Peder Hansen anstillede over-

vejsler over, i hvilket omfang det kun var minderne fra en svunden tid der kendetegnede skoleskibet. Jeg takker for hans vurdering, som jeg er enig i, at skoleskibet „Danmark“ i meget høj grad tager hensyn til de særlige krav, der stilles til søfolk i vore dage, og er i stand til at kombinere, skal vi sige sit historiske udseende med en moderne søfartsuddannelse.

Må jeg sige til hr. Henning Andersen, at jeg er enig i hans vurdering af, at ændringen i afgiften fra rederne ene og alene skyldes skoleskibets ændrede sejlplan og derfor også har en helt konkret og praktisk og rimelig baggrund. Det er rigtigt, når hr. Henning Andersen siger, at rederierhvervet kan have sine overvejelser om de byrder, der pålægges erhvervet, men jeg understreger, at i denne situation har rederne efter omstændighederne erklæret sig indforstået med den foreslåede afgift.

Hr. Jens Peter Jensen glædede sig over, efter at han en lang periode — i ca. en måneds tid — havde mødt adskillige politisk kontroversielle forslag, nu at have fået ét, han helt og holdent kunne tilslutte sig. Det er også jeg glad for. Jeg beder hr. Jens Peter Jensen og andre være opmærksom på, at jeg kan ikke love, at handelsministeriet og dets repræsentant i regeringen udelukkende vil fremsætte forslag, der ikke er politisk kontroversielle, men jeg er da glad for, når det kan ske, og når det kan møde en sådan velvilje, som det har været tilfældet i dag.

Jeg bekræfter hr. Jens Peter Jensens udtalelse om, at tilgangen til søfarterhvervet er blevet meget betydelig, og jeg er enig med hr. Jens Peter Jensen, når han konstaterer, at vi ser den glædelige udvikling, at grønlandske unge i stadig stigende tal anvender de syddanske sømandsskoler og får en uddannelse, som kan gøre dem bedre egnede til at løse den del af de grønlandske problemer, der er knyttet til søfart og fiskeri. Jeg vil også gerne understrege hr. Jens Peter Jensens positive betragtninger om udviklingen af en kursusvirksomhed, der

[Handelsministeren.]

skaber en stadig stigende efteruddannelse for søfartens folk og derved gør dem stadig bedre egnede til at klare den nye situation i et i høj grad valutagivende erhverv. Jeg takker for betragtningen om, at der her også er tale om en administrativ forenkling for både redere og samfund og de organisationer, der skal beskæftige sig med denne lovs administration.

Jeg er enig i hr. Elmholts betragtninger om, at skoleskibet „Danmark“ foruden at være et fornuftigt uddannelsessted også på en helt fortrinlig erhvervsmæssig og turistmæssig måde repræsenterer Danmark i det fremmede. Jeg vil gerne besvare hr. Elmholts spørgsmål derhen, at når man gerne vil fastholde dispensationsadgangen, så er det motiveret i, at et skib i en periode kan være oplagt, taget ud af drift, og så ville det være urimeligt, om dette skib kom til at betale for den periode, hvori det slet ikke har været anvendt. Det kan også have været oplagt i en hel periode, og det er et af de mest typiske eksempler, hvor dispensationsadgangen træder i kraft.

Endelig takker jeg for hr. Vivikes helt positive holdning. Jeg håber ikke, at de øvrige herrer misforstår mig, hvis jeg siger, at hr. Vivike har et helt særligt kendskab til den problematik, der her er rejst, og derfor er jeg taknemlig for hr. Vivikes meget positive holdning.

Jeg videregiver altså dette forslag, og hvis der ønskes udvalgsarbejde i folketinget, og hvis man ønsker yderligere spørgsmål besvaret dér, så gør vi meget gerne det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om Lønmodtagernes Garantifond.

(Lovforslaget (nr. 26) findes i tillæg A, sp. 417, fremsættelsen i tidenden sp. 480).

Lovforslaget sattes til forhandling.

K. J. Mortensen: Forslaget til lov om Lønmodtagernes Garantifond er på en måde en genfremsættelse af det socialdemokratiske forslag, der blev behandlet den 2. december 1970. Ved første behandling fik dette forslag en ret god modtagelse, idet bl. a. den daværende arbejdsminister udtalte ifølge Folketingstidende 1970-71 sp. 1836:

„Regeringen er enig i den generelle målsætning, som lovforslaget er udtryk for“,

ligesom hr. Simonsen udtalte, at målsætningen i forslaget på mange måder var rigtig og rimelig. Vi fik alligevel ikke lovforslaget færdigbehandlet i sidste samling, bl. a. fordi man fra de daværende regeringspartiers side ønskede at overføre forslaget til et udvalg, der behandlede spørgsmål vedrørende feriepenge.

Selv om der er en vis forbindelse, finder vi fra socialdemokratiets side ikke, at dette forslag om Lønmodtagernes Garantifond skal afvente afslutning af arbejdet i det andet udvalg, og derfor har arbejdsministeren nu fremsat sit forslag om en løngarantifond.

Forslaget adskiller sig fra det tidligere forslag på adskillige punkter. Det er ikke alene cifrene, der er byttet om. Sidste år hed det lovforslag nr. 62, i år hedder det lovforslag nr. 26. En hel del af de bemærkninger, der blev fremsat i udvalget vedrørende de påståede fejl og mangler ved det første forslag, er der taget hensyn til. Bl. a. er der i lovforslagets § 1 givet en nærmere forklaring på, i hvilke tilfælde garantifonden skal træde til.

Ligeledes er der i det nu fremsatte forslags § 3 stadfæstet, at den højeste udbetaling fra fonden kan blive på 25.000 kr. til en enkelt lønmodtager.

Det må vist også betragtes som ganske udmærket, at der i forslaget er bemærket, at fonden kan foretage en a conto-udbetaling, såfremt det endelige krav ikke er færdigdokumenteret, hvilket naturligvis kan tage nogen tid i forbindelse med opgørelse efter konkursbo etc.; fonden skal naturligvis have en rimelig frist til at gennemgå de krav, der indgår, og undersøge, om de er korrekte.

Med hensyn til bidragets størrelse er dette