

[Knud Damgaard.]

at boligministeren bør overveje, om man ligesom også fra bankers og sparekassers side kan inspirere til, at der kommer mere drift i dette her.

Bendix (KF):

Jeg skal heller ikke kaste mig ind i en længere diskussion med de andre ordførere, men nøjes med en enkelt bemærkning i relation til det, ministeren sagde, hvor ministeren som jeg henviste til energidebatten, som vi skal have om kort tid, og sagde, at i forlængelse af energidebatten ville der nok være god basis for at starte en ny kampagne af en eller anden karakter i retning af, at vi skulle isolere og spare osv.

Dér skal jeg bare sige den ene ting, at jeg jo ikke som ministeren er økonomisk liberalist og tror altså derfor ikke på, at alting går af sig selv. Jeg føler mig temmelig overbevist om, at når vi har haft denne energidebat, så bliver der behov for, at vi fastlægger nogle retningslinjer, nogle bestemmelser i adskillige love, hvor vi simpelt hen stiller krav om en bedre energiøkonomi. Jeg tror ikke, vi kommer uden om på lidt længere sigt at gribe til temmelig præcise foranstaltninger i forbindelse med den samlede energi-problematik, og det skal forslagsstillerne da også have med på vejen.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagenes overgang til anden (for forslaget til folketings beslutnings vedkommende sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til folketingsbeslutning om at nedsætte priserne på abonnementskort til DSB [af Morten Lange m. fl.].

(Forslaget til folketingsbeslutning (nr. XXIII) findes i tillæg A. sp. 1573, fremsættelsen i tidenden sp. 1851).

Forslaget sættes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Abonnementskort hos DSB har i mange år været særdeles billige og ret anvendt og har givet DSB indtægter pr. km, der ligger langt under produktionsomkostningerne. I finansåret 1973-74 vil DSBs indtægter fra abonnementskort udgøre ca. 117 mill. kr. Som gennemsnit betaler hver abonnent hos DSB ca. 660 kr. pr. år, hvilket svarer til 1 kr. 32 øre pr. tur, såfremt rejseforbruget sættes til 500 ture, hvad der svarer til 250 arbejdsdage à 2 ture.

Den nævnte turpris, 1 kr. 32 øre, kan f. eks. sammenlignes med benzinprisen, som i sommeren 1973 lå på 1 kr. 40 øre til 1 kr. 50 øre pr. l. Benzinprisen er nu yderligere steget til vel over 2 kr. pr. l, uden at dette har medført markante stigninger i salget af DSB-abonnementskort. Dette indicerer, at en nedsættelse af abonnementskortprisen med 10 pct., hvilket altså vil svare til 13 øre pr. tur, næppe kan tillægges nogen trafikskabende effekt hos DSB. En nedsættelse af abonnementskortprisen på 10 pct. må således påregnes at kunne medføre et indtægts-tab for DSB i finansåret 1974-75 på ca. 13 mill. kr. Nedsættelsen vil alene blive til gunst for dem, som allerede i dag rejser på DSB-abonnementskort, medens alle øvrige vil skulle bidrage hertil på grund af DSBs forringede resultat.

Forslaget vil således ikke have den tilsigtede effekt, og på baggrund heraf kan jeg ikke gå ind for det fremsatte forslag til folketingsbeslutning.

Knud Damgaard (S):

Ja, en generel nedsættelse af priser på abonnementskort vil stort set fylde med sig, at hvad brugeren tjener på gyngerne, det sætter han til på karrusellerne.

Vi mener i socialdemokratiet, at hvis man skal fastsætte priser på abonnementskort, så må det ske under hensyn til to forhold, nemlig de sociale virkninger og prioriteringen af den kollektive trafik. Begge hensyn tilsiger først og fremmest at kigge på forholdene i hovedstadsområdet, hvor denne drøftelse forhåbentlig kan medvirke til, at det eksisterende trafikudvalg fremmer forhandlingen om disse forhold.

Ipsen (FP):

Fremskridtspartiets indstilling til det fremsatte forslag vil være, at såfremt priserne skulle sættes ned, skulle det medføre en stigning i antallet af abonnementskort. Dette tror vi umiddelbart ikke vil ske, men vi vil se på forhandlingerne i udvalget.

Ivar Hansen (V):

Jeg vil gerne sige, at forslagsstillerne anfører i begrundelsen for forslaget, at man ønsker at styrke den kollektive trafiksmuligheder med denne nedsættelse af abonnementspriserne. Det kunne naturligvis sætte en debat, en principiel debat, i gang om den kollektive trafik og de forpligtelser og forretningsmæssige synspunkter, der skal lægges til grund også for den kollektive trafik, men jeg mener ikke, det er det rigtige tidspunkt ved denne lejlighed at sætte en sådan debat i gang, og derfor skal jeg nøjes med at anføre to ting. For det første, at vi har den opfattelse i venstres folketingsgruppe, at DSBs abonnementskort i forvejen er billige, som allerede anført af ministeren. For det andet, at de for så vidt er blevet endnu billigere i den aktuelle situation derved, at den private trafik som følge af olieprisstigninger er blevet betydelig dyrere i løbet af de sidste måneder.

Vi mener med disse begrundelser og også andre, at vi må afvise forslaget til folketingsbeslutning, som det er fremsat.

Gudme (RV):

Den helt aktuelle anledning til fremkomsten af denne buket af lovforslag og forslag til folketingsbeslutning er jo ligesom ved at dufte lidt væk, men tilbage bliver stadig behovet for en diskussion om DSBs takster. Det behov har vi sådan set haft igennem længere tid, idet vi ved de jævnlige forhøjelser gennem finansudvalget, som vi møder år efter år, måske nok har savnet en lidt mere principiel stillingtagen til, hvordan DSBs takster skal fastsættes. Vi har haft et eller to tilløb hertil i trafikudvalget, men nogen egentlig linje er vi ikke nået frem til. For

øjeblikket gør man jo det, at man nogenlunde i takt med prisudviklingen i almindelighed, haltende lidt bagefter, fastsætter taksterne og forhøjer taksterne både på billetter og kort nogenlunde ensartet procentuelt. Med den anledning, som hr. Morten Langes forslag nu giver, vil jeg imidlertid gerne på min gruppes vegne lige trække et par hovedsynspunkter frem.

Vi vil for det første gerne fastslå, at vi meget positivt ønsker at støtte den kollektive trafik, og det vil sige, at ved enhver rimelig anledning til at give den kollektive trafik et fortrin for den individuelle trafik er vi åbne og imødekommende.

For det andet ligger der i vort ønske om at støtte den kollektive trafik også dette, at vi allerede for længst har accepteret, at DSB ikke kan være en institution, hvor indtægter og udgifter går lige op med hinanden, eller rettere sagt at indtægterne ved salget af kort og billetter m. v. kan modsvare de udgifter, der er. Vi har accepteret, at der må et betydeligt samfundstilskud til, for at man kan drive DSB, således at der kan blive tale om priser både på kort og billetter, der er sådan, at den mindrebemidlede del af befolkningen har mulighed for at udnytte den kollektive trafik uden at skulle betale for dyrt for det.

For det tredje har vi den opfattelse, at faste kunder er en god ting, når man skal foretage en rationel trafikplanlægning inden for DSB. Man kan nemmere foretage en udnyttelse af sit materiel, man kan bedre vide, hvornår man har brug for at have tog, og hvornår man skal sætte de store tog ind, når man har en stor skare af faste kunder. Faste kunder får man bl. a. ved at udstede abonnementskort og ved at give andre former for rabatter, der medfører, at disse folk vender tilbage uge efter uge, dag efter dag. Har man én gang løst kort, går man tilbage for at benytte toget eller rutebilen.

Disse 3 synspunkter fører til, at vi ikke er umiddelbart velvillige over for en nedsættelse af korttaksterne med 10 pct., for den tror vi ikke rigtig på. Om den i sig selv bat-

[Gudme.]

ter så meget, er nok et tvivlsomt spørgsmål, som også trafikministeren før var inde på det, men vi er velvillige over for at benytte denne anledning til at drøfte takstpolitik i udvalget om offentlige arbejder og dér se, om ikke netop abonnementerne og mængderabatterne er noget, der, skal vi sige det på den måde, ved en kommende forhøjelse af DSBs takster kan blive holdt nede. Men direkte at foretage en nedsættelse i dag tror vi ikke lige er gagen.

Gerda Møller (KF):

Selv om den alvorlige energisituation, vi har haft, er mindre alvorlig i øjeblikket, vil vi da gerne fra det konservative folkepartis side stadig væk være med til at spare på energien og træffe de foranstaltninger, der er nødvendige hertil, men vi mener ikke, at det foreliggende forslag til folketingsbeslutning har den tilsigtede effekt. Vi tror egentlig, det mindre er priserne end den service, som kunderne eller abonnenterne skal have, som får flere abonnenter til. Jeg tror, at skal man have flere abonnenter, så må man koncentrere sig om, ligesom man nu heldigvis er begyndt på i hovedstaden, selv om det først skal have virkning fra efteråret, at forbedre den kollektive trafik, således at vi får flere afgange, altså kortere intervaller, vi får bedre vogne, hvad enten det nu er busser eller tog, at køre i. Så tror jeg, at abonnenterne nok skal komme. Vi kan altså ikke sige, at vi er særlig velvillige over for det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Ib Larsen (CD):

Jeg ved ikke, hvordan man hos SF har fået den idé, at man ved at nedsætte priserne på abonnementskort hos DSB med 10 pct. skulle kunne få flere til at benytte togene. I sin fremsættelse sagde hr. Morten Lange, at en sådan nedsættelse måtte formodes at give så meget større tilgang af passagerer, at et væsentligt provenutab kunne undgås.

Jeg er ked af at måtte skuffe hr. Morten Lange med, at benyttelsen af den kollektive transport ikke har noget at gøre med, hvor meget det koster at benytte den, i hvert fald ikke altid. Forsøg i udlandet — endda med helt gratis kollektiv transport — har givet det resultat, at den individuelle transport alligevel steg i samme periode, og den meget

billige ordning, som man f. eks. har i Storstockholmsområdet, har heller ikke givet nedgang i den private bilisme.

Det er derfor helt andre ting, der skal til, hvis man vil have en tilgang til den kollektive trafik, og jeg er enig med hr. Morten Lange i, at det ville være prisværdigt. I København skal man indskrænke den individuelle trafiks kørsels- og parkeringsmuligheder i visse dele af byen og samtidig gøre den kollektive trafik mere attraktiv og hyppig.

Jeg vil gerne slutte med at rose generaldirektør Hjelt og DSB for deres initiativ med 1 tog i timen mellem København og Århus og andre større provinsbyer. Denne nyskabelse træder i kraft med den nye køreplan i år med moderne tog med bedre komfort, 6 sæder mod før 8, bedre siddeforhold, kioskvogn osv. Det er den form for initiativ, der vil kunne få folk til at benytte den kollektive trafik.

Det vil imidlertid være nødvendigt med større investeringer fremover, men samfundsøkonomisk vil det være bedre end en alt for stor udbygning af vort vejnet.

Flygaard (DR):

Retsforbundet kan ikke medvirke til gennemførelsen af det foreliggende forslag til folketingsbeslutning. Vi mener, at statsbanerne må drives ud fra et driftsøkonomisk synspunkt, og vil i hvert fald gerne give tilslutning til synspunkterne om at få en nærmere undersøgelse af det driftsøkonomiske grundlag for DSB, herunder også den takstpolitik, man fører.

I relation til det konkret foreliggende forslag vil jeg gerne spørge ministeren, hvilken pris man egentlig skulle have på abonnementskortene i dag, hvis det var således, at den skulle være fastsat ud fra en driftsøkonomisk eller ud fra en omkostningsmæssig betragtning.

Endelig vil jeg gerne med hensyn til spørgsmålet om at drive socialpolitik via statsbanerne give udtryk for, at det er mit partis opfattelse, at man ikke skal drive socialpolitik over statsbanerne. Hvis der ligger en social opgave, må den løses særskilt, for derved får man jo netop fat i specielt de sociale problemer. På denne måde ved at køre det over DSB får man jo også virkninger ind af ikke-social karakter.

[Flygaard.]

Med disse bemærkninger skal jeg afvise det foreliggende forslag til folketingsbeslutning.

Bracher (KrF):

Vi kan ikke rigtig se, at en nedsættelse af priserne på abonnementskort med 10 pct. skulle afbøde konsekvenserne af oliekrisen. En sådan nedsættelse, der jo, som ministeren sagde, vil give et indtægtstab på 13 mill. kr., vil ikke lokke flere bilister til at sætte bilen og tage toget i stedet for. De mange abonnementsstilbud, som DSB har, udnyttes i stor udstrækning, og der er ingen grund til at tro, at en nedsættelse som den foreslåede vil forøge antallet af abonnenter.

Ved en kommende takstforhøjelse vil der sikkert være brug for en sådan nedsættelse, og dér vil vi stille os positivt over for et lignende forslag. Vi vil til enhver tid være positive over for alt, der kan afbøde konsekvenserne af oliekrisen, men da vi ikke kan se, at dette forslag har en sådan virkning, vil vi ikke kunne gå ind for det.

Knud Jespersen (DKP):

Nu er det jo ikke et særlig revolutionært forslag, dette her, og derfor forstår jeg heller ikke trafikministerens afvisning af det på den måde, som tilfældet var. Man kan godt give sig til at måle ud i kilometer, men det minder jo om den gamle historie, at hvis 1 mand er 1/2 time om at slå et søm i et bræt, hvor længe er 16 mand så om det. Man kan lave de regnestykker frem og tilbage, lige så tåbeligt man vil, men det afgørende er, at hvis ikke man begunstiger den kollektive trafik, både hvad service og priser angår, så gør man noget forkert. Der er ingen tvivl om, at hvis man satte taksterne i vejret, så ville passagerantallet falde til et minimum, for så bliver det lige så billigt at befordre sig på anden måde.

Vi er principielt af den opfattelse, at man aldeles ikke bør kunne tjene noget på at befordre folk til og fra deres arbejde eller mellem landsdelene, men at den kollektive trafik skal udbygges, og den skal udbygges på en sådan måde, at det bliver billigt, godt, hurtigt og bekvemt at færdes med den kollektive trafik.

På denne baggrund kan vi naturligvis gå ind for den overordentlig beskedne nedsæt-

telse, som forslagsstillerne har i tankerne. Beskedenhed er jo noget, der ikke altid har præget dette folketing, men jeg må sige: denne beskedne sænkning, denne beskedne forbedring, burde man være et skarn hvis man afviste.

Ordføreren for forslagsstillerne (Morten Lange) (SF):

Ja, jeg kan jo så konstatere, at dette folketing har en majoritet af skarn, og det er jo bekymrende. Men nu skal jeg ikke så meget dvæle ved det som ved noget andet.

Dette forslag er fremsat den 7. februar 1974 på et tidspunkt, hvor vi endnu havde en hel del trafikrestriktioner for den private bilisme og havde energikrisen sådan som et spøgelse, som nogle måske synes er lidt mere nærliggende i dag. Jeg gad vide, om de synes rigtigt. Men det synes de i hvert fald, og det følelsesmæssige spiller jo nu engang en rolle her i livet.

Hvis nu ministeren for offentlige arbejder og statsbaner og takstbilletter og sådan noget havde set situationen på det tidspunkt, da han fik dette venlige og beskedne forslag forelagt, så havde situationen jo i virkeligheden været den, at timen var kommet til en helt kraftig og præcis propaganda for, at nu skulle der ske et skift i transportformen her i Danmark, så vidt det kunne lade sig gøre, og at DSB gerne skulle give sin part.

Det var jo på de tider, da der var en hel del mennesker her i Danmark, som lavede fornuftige reformer i retning af at dele biler til byen og spekulere på, om de ikke hellere skulle lade bilen stå ude ved den fjerne S-togsstation osv., osv. Der var en vilje i befolkningen til at gå ind på en ny form, og den slags viljer bliver jo ikke hængende evigt i luften.

Vi har stadig væk noget af denne situation, men det er bare meget muligt, at vi i dag skulle have foreslået 25 og ikke 10 pct., fordi den psykologiske baggrund er en smule ændret. I virkeligheden forekommer det mig, at der er gået alle tiders chance fra ministeren i retning af at gøre sig til helt for den kollektive trafik ved at gribe ind på det rette tidspunkt med en sådan beskeden ændring og en passende statslig propaganda bag ved det. Jeg mener dog stadig væk, at der er muligheder i den retning, og der kommer

[Morten Lange.]

skam nok flere i den kommende tid. Ministeren for de forrige forslag var så flink før at tale om det vigtige i en propaganda fra statens og fra samfundets side om, at man skal gøre sådan og sådan, og jeg synes i virkeligheden, at dette egner sig særdeles vel til at tage med i denne omgang, stadig væk set i forsyningsituationens perspektiv. Men det er for mig vigtigt at få understreget, at en sådan ændring i takstpolitikken, anvendt på den rigtige måde og med den rigtige baggrund, efter min opfattelse helt uvægerligt vil føre til en omlægning af trafikvanerne her i landet. Det er bare ikke nok at ændre på takstpolitikken, den skal følges op både med en offentlig propaganda og naturligvis også med et sæt restriktioner. Og det er dér, vi konkluderer: det var da sørgeligt, når vi nu alligevel havde restriktionerne, hvorfor benyttede vi så ikke lejligheden?

Så vil jeg endvidere afsluttende for mit vedkommende om hele buketterne sige: det var med vilje, vi lagde sådan et samlet oplæg frem. Og når man synes, at det ene er beskedent og det andet er stort osv., ja, så er det, fordi vi har prøvet på at vægte det hele. Jeg vil gerne sige tak til de ordførere, der har prøvet på at holde fast på denne linje så godt som muligt, for den måde, vi har hakket maden ud på, har ikke gjort det særlig nemt. For socialistisk folkeparti har hvert enkelt af disse forslag ikke været en mærkesag, men vi har gennem dette forsøg gerne villet prøve på i dette folketing samlet at anskue en række problemer, som kommer ned over os, et beskedent udsnit af dem, men dog et udsnit. Jeg håber, at man under udvalgsbehandlingen vil holde fast ved, at der er en sammenhæng i disse ting, at det er et forsøg på en samlet analyse af en situation, der er kommet ind over os. Det vil nok gøre, at man bliver lidt mere venlig over for et eller andet, som man synes normalt ikke ville passe én. Vi har gjort det med dette sigte, og jeg håber, at udvalgsbehandlingen vil holde det fast.

Ministeren for offentlige arbejder (Damsgaard):

Ganske kort, idet jeg er næsten sikker på, at hr. Morten Lange overdriver værdien af de 10 pct.s nedsættelse i henseende til at

føre mere fra individuel over til kollektiv trafik. Det er jeg også tilhænger af, fordi det vil være samfundsøkonomisk godt, men jeg tror ikke, at dette lille tiltag ville gøre så forfærdelig meget i henseende til det, jeg før nævnte om, hvor billigt det er i forvejen. Og så er vi vel nok heller ikke helt enige om, hvordan driftsøkonomien bør være i DSB. Jeg har indtryk af, at hr. Morten Lange måske ikke synes, det betyder så forfærdelig meget, hvor stort underskuddet er i DSB. Den opfattelse har jeg i hvert fald ikke.

Må jeg så sige til hr. Flygaard, der spurgte mig direkte, hvilken pris disse abonnementskort skulle op på, hvis den skulle fastsættes ud fra driftsøkonomiske betragtninger: det må jeg tilstå at jeg ikke på stående fod kan give svar på. Kortene er billige i øjeblikket, men det må vel kunne beregnes på en eller anden måde, og jeg vil gerne bede om, at jeg må afgive det svar senere til udvalget om offentlige arbejder.

Ordføreren for forslagsstillerne (Morten Lange) (SF):

Ministeren for offentlige arbejder er jo også minister for kirkelige anliggender, så derfor vil jeg tillade mig at bruge et billede, som måske gør mine oplæg i sagen mere forståelige. Hvis man skal nå Peters fiskedræt, hvilket jo er en spændende ting, så når man det nemmest, hvis der i forvejen er godt med fisk på drift hen imod nettet. Og det var det, der her ved det jordiske fiskedræt var tilfældet ved DSB, dengang vi havde en række restriktioner. Hvis altså i dette tilfælde ministeren for offentlige arbejder havde været på tærerne på det rette tidspunkt, hvor der var en bevægelse, som gik i den retning, man ønskede, så havde man kunnet udbygge den med en relativt beskedent jagen på.

I dag er situationen lidt strammere, da er jeg skam bange for, at vi nok skulle bruge 25 pct., men det kan vi jo snakke om i udvalget. Men man har altså simpelt hen ikke benyttet sin viden om fiskestrømmenes betydning, hvad enten det er i den himmelske eller den jordiske version, til at tage en chance, hvor man kunne nå et resultat, som der jo har været pisket på fra alle gode åndelige profeter i mange herrens år uden ret meget resultat. Hvorfor i alverdens riger og

[Morten Lange.]

lande tog man så ikke chancen, da den var der, f. eks. den 7. februar om eftermiddagen, da dette forslag forelå?

I øvrigt skal jeg gerne sige til ministeren for offentlige arbejder, at der jo er to ting i denne sag. Der er DSBs anlægsudgifter, som nok i nogen grad må ses på linje med anlæg af veje og andet godt, som jo ligger, om jeg så må sige, i én skuffe, og så er der driftsudgifterne. Vi skulle måske nok, inden vi går videre i diskussionen om takstpolitikken, se lidt nærmere på, hvordan den ene og hvordan den anden part kommer ind i billedet. Man kan jo ikke helt rykke alting ud af markeds- og prismekanismen, men det har man jo i virkeligheden gjort i et ganske betydeligt omfang ved den private transport, hvad angår vejanlæggene, så jeg tror nok, at vi kan snakke lidt om det, uden at vore sådan naturlige modsætningsforhold på det jordiske område kommer alt for meget til udtryk. Vi skal bare have en lille bitte smule klart, at hvad angår driften, er der naturligvis en vis forbindelse mellem udgifter og indtægter, som det kan være svært helt at se bort fra. Anlæggene skal vi da se i en lidt anden sammenhæng, men det kan vi jo komme tilbage til ved en senere lejlighed.

Jeg er stadig væk bekymret over, at de himmelske erfaringer ikke blev brugt på det jordiske perspektiv.

Flygaard (DR):

Jeg vil gerne takke ministeren, fordi han vil svare på det stillede spørgsmål, og jeg er da selvfølgelig indforstået med, at man ikke på stående fod kan give sådan et svar, men at der skal foretages visse beregninger.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling

vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Grete Hækkerup):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Der er ikke mere på dagsordenen.

Kulturudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af lov om Statens Kunstfond. Eksemplarer vil blive omdelt.

Skatte- og afgiftsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om ændring af toldloven. Eksemplarer vil blive omdelt.

Retsudvalget har afgivet betænkning over forslag til lov om atomanlæg (nukleare anlæg). Eksemplarer vil blive omdelt.

Medlem af folketinget Ipsen har meddelt mig, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af en ensartet lovgivning omfattende ansættelsesforhold for alle lønmodtagergrupper.

Medlemmer af folketinget Ib Christensen, Flygaard, Grønborg, Mølgaard og Poul Westergaard har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ophævelse af lov om Statens Kunstfond.

Medlemmer af folketinget Honoré, Bracher, Chr. Christensen og Jens Møller har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om presens brug.

Skriftlig fremsættelse af forslag.

Forslagsstilleren (Ipsen) (FP):

Jeg tillader mig herved at fremsætte forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af en ensartet lovgivning omfattende ansættelsesforhold for alle lønmodtagergrupper, idet jeg henviser til forslagens tekst og de ledsagende bemærkninger.

Ordføreren for forslagsstillerne (Ib Christensen) (DR):

Jeg skal herved fremsætte forslag til lov om ophævelse af lov om Statens Kunstfond.

Den offentlige sektor er siden 1960erne ekspanderet i et sådant omfang, at et betydeligt befolkningsflertal anser det for uholdbart og uacceptabelt. Blandt de ting, der har vakt størst folkelig harme, er Statens Kunstfonds virksomhed.