

[Første næstformand]

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:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 19:

Forespørgsel til industriministeren [om Dankortet].

Af Lilli Gyldenkilde (SF) m.fl.
(Forespørgslen anmeldt 1/3 83).

Første næstformand (Knud Østergaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 75:

Forslag til lov om udvidet ytringsfrihed for offentligt ansatte.

Af Glistrup (FP) m.fl.
(Fremsat 1/12 82. Første behandling 28/1 83. Betænkning 10/2 83. Anden behandling 1/3 83).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget
forkastedes, idet 13 stemte for, 129 imod.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 47:

Forslag til folketingsbeslutning om fremrykning af bygning af 2 færger til Århus-Kalundborg-overfarten. (Styrkelse af beskæftigelsen på danske skibsværfter).

Af Erling Jensen (S) m.fl.

(Fremsat 18/1 83. Første behandling 28/1 83. Betænkning 18/2 83).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 1 ændringsforslag af ministeren for offentlige arbejder (se nedenfor).

Ændringsforslag

Til teksten

Af ministeren for offentlige arbejder:

Efter 1. pkt. indsættes som nyt punktum:
»Bygning af færgerne udbydes til danske værfter på den måde, DSB sædvanligvis anvender.«

Bemærkninger

Til begrebet »licitation« er knyttet en række lovbundne regler vedrørende tilbudsafgivelse, tilbudsmodtagelse og valg af tilbud, der er specielt rettet mod arbejder inden for bygge- og anlægsvirksomheden.

Ved »åben licitation« vil udenlandske skibsværfter også kunne afgive tilbud, der skal behandles på lige fod med tilbud fra danske værfter.

Licitation har ikke været anvendt af DSB ved anskaffelse af færger.

Ændringsforslagene sattes først til forhandling.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Socialdemokratiet indstiller beslutningsforslaget til uændret vedtagelse. Vi ønsker ikke at medvirke til, at denne ordreafgivelse på 2 færger skal forsinkes yderligere og dermed bidrage til masseafskedigelser på vore mest truede værfter.

Regeringspartierne plus regeringens ene støtteparti, fremskridtspartiet, har foreslået, at ordrene skal gives ved åben licitation, hvilket vil indebære, at også udenlandske værfter kan give tilbud på bygningen af disse to færger. En vedtagelse af et sådant ændringsforslag vil totalt forrykke intentionerne i det af socialdemokratiet fremsatte beslutningsforslag, der jo netop tager sigte på at styrke danske værfter, hvorfor forslaget med

[Erenbjerg]

en sådan ændring vil være fuldstændig meningsløst.

Ministeren for offentlige arbejder har stillet et i sammenligning med dette ændringsforslag...

Første næstformand (Knud Østergaard):

Jeg vil sætte pris på, at man kan høre, hvad ordføreren siger.

Erenbjerg (S):

... mere fornuftigt ændringsforslag, idet dette forslag vil sikre ordren til danske værfter. Vi kan imidlertid ikke støtte forslaget, idet det vil forrykke tidspunktet for ordreafgivelse med op til 7 uger, hvilket vil betyde masseafskedigelse, og at lukning af værfter vil blive effektueret. Vore mest truede værfter opererer med en meget, meget snæver tidshorisont, og derfor ønsker vi beslutningsforslaget ført ud i livet og ordren afgivet så hurtigt som muligt.

Hahn (CD):

Efter at ministeren for offentlige arbejder nu har stillet sit ændringsforslag uden for betænkningen, skal jeg meddele, at det konservative folkeparti, venstre og centrumdemokraterne ikke længere står som medforlagsstillere til det i betænkningen stillede ændringsforslag. Vi anbefaler ministerens forslag til vedtagelse.

Dohrmann (FP):

Som det fremgår, er der stillet 2 ændringsforslag. Det ene er ifølge betænkningen støttet af de fleste regeringspartier samt af fremskridtspartiet. Derudover har ministeren uden for betænkningen stillet et ændringsforslag gående ud på, at ordren skal forbeholdes danske værfter.

Jeg vil gerne benytte lejligheden til at advare ikke alene mod det, der ligger bag selve forslaget, men også imod de tanker, ministeren her gør sig. Hvis man tror, at danske værfter kan klare sig med danske ordrer, så kommer man nok til at tænke sig om en ekstra gang. Hvis danske værfter – hvad vi alle sammen naturligvis håber – skal overleve, så er det helt sikkert, at de skal have nogle ordrer fra udlandet. Hvis vi fra dansk side forbeholder det arbejde, vi skal have udført herhjemme, for egne værfter, så er det helt klart,

at vi medvirker til, at man ude i den store verden gør nøjagtig det samme, og det er i øvrigt det, skiftende danske regeringer, danske værfter og en lang række organisationer i EF og andre steder har protesteret kraftigt imod. Det er ikke de to færger, man taler om her. Det er simpelt hen et spørgsmål om at få de billigste tilbud hjem og om, hvorvidt man skal begynde at favorisere. Hvis man tror, at lille Danmark kan udkonkurrere udenlandske værfter ved at give statssubsidier, så synes jeg, at man skulle tage at kigge til Sverige, hvor jeg har hørt, at det, man giver i direkte og indirekte tilskud pr. skibsværftsarbejder, er noget med 510.000 kr. pro persona.

Jeg ser da allerhelst, at ordren bliver i Danmark, men det nytter ikke noget; man må følge spillets regler. Gør man ikke det, bliver vi isoleret. Derfor skal man stemme for vores ændringsforslag og få det udbudt i åben licitation.

Tommy Dinesen (SF):

Fra SFs side kan vi i den givne situation og på grund af de mange arbejdspladser, som står på spil, støtte det socialdemokratiske forslag. Det ville se noget mærkeligt ud, at man, når man fremsætter et forslag, som skal afhjælpe værftsproblemerne og bevare de mange arbejdspladser – især Helsingør og Nakskov er afhængige af værfterne – udbød ordren i licitation, hvilket ville forsinke det i lang tid. Derfor støtter vi socialdemokraternes forslag.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Først om ændringsforslagene. Jeg synes ærligt talt, at denne sag efterhånden har været vendt og drejet så mange gange, at jeg mener, jeg havde fuldstændig ret, da jeg ved den sidste behandling, vi havde af beslutningsforslaget, sagde, at der er tale om ren og skær forhalingstaktik fra ministeriets side i denne sag.

Det har lige fra starten været diskuteret, om færgerne skulle placeres på 2 bestemte værfter eller de ikke skulle. Det har også været diskuteret, om man skulle starte forhandlinger med de pågældende værfter om den pris, færgerne skulle leveres til. Ikke desto mindre har der i udvalget udspundet sig en lang diskussion om, hvorvidt man normalt brugte åben licitation eller man ikke gjorde

[Anne Grete Holmsgård]

det. Jeg har i hvert tilfælde fået det indtryk i udvalget under den lange behandling, at det normale er åben licitation. I det ændringsforslag, regeringspartierne har stillet til afløsning af deres tidligere ændringsforslag, står der nu, at licitation ikke har været anvendt af DSB ved anskaffelse af færger. Hvis det var tilfældet, kunne man lige så godt have oplyst det med det samme.

Sagen er, at der øjensynlig under alle omstændigheder skal forhandles med et værft om ordren. I bemærkningerne til ministerens ændringsforslag står der, at åben licitation giver mulighed for, at man også forhandler med et udenlandsk værft. Så vil jeg gerne have et klart svar fra ministeren: havde man tænkt sig at forhandle med et udenlandsk værft, eller havde man tænkt sig at forhandle med et dansk værft? Hvorfor har man ikke oplyst de ting meget tidligere? Hvorfor er man blevet ved med at forhale sagen?

Hr. Dohrmann var heroppe og sige, at det var naivt, hvis man troede, at man gennem statstilskud kunne udkonkurrere udenlandske værfter. Jeg forstår simpelt ikke, at hr. Dohrmann kan stå og sige den slags ting. Hele skibssektoren med undtagelse af de færger, som bygges af staten, får statssubsidier, så det klodser, gennem skibskreditfonden. De eneste, der ikke får den slags tilskud, er færgerne, bortset fra et enkelt tilfælde, hvor en færge blev bestilt af en privat og dermed fik tilskud gennem skibskreditfonden og bagefter blev solgt til det offentlige. Alle de andre får statstilskud, og derfor er det noget nonsens at stå og sige. De statstilskud er faktisk så store, at danske værfter på en lang række områder har været konkurrencedygtige.

Det er rent i skoven, når hr. Dohrmann står og snakker om en sammenligning med de svenske værfter. Det, vi snakker om her, er et værft, der skal bygge nogle specialskibe, nemlig færger, hvorimod det, de svenske værfter i almindelighed bygger, er store tankskibe, hvor de konkurrerer med Japan.

Jeg kan i hvert tilfælde sige, at vi ønsker ikke at støtte de ændringsforslag, der er stillet. Vi mener, det er vigtigt, at ordren bliver placeret på henholdsvis Helsingør Værft og Naskov Skibsværft, og vi mener, at DSB nok er i stand til at fremlægge en pris. Det er ikke et spørgsmål om store, rundhåndede statstilskud. Det er et spørgsmål om, hvorvidt man fra flertallets side herinde er villig til at

forsøge at hjælpe på en akut situation, der kan have helt katastrofale følger, hvis der ikke bliver hjulpet på den nu.

Man står og værger for sig. Hvad er det for et beløb, det drejer sig om? Ja, måske drejer det sig slet ikke om noget ekstratilskud. Måske drejer det sig om 10 eller 15 mill. kr., hvor man ellers ville stå med nogle udgifter, som var 10 gange så store. Man ville stå med et værft, som i hvert tilfælde er lukket, nemlig Helsingør Værft. Man ville stå med en hel by, hvor skattegrundlaget falder katastrofalt.

Jeg vil da gerne have at vide af regeringen, hvad man alternativt havde tænkt sig at gøre for at sikre beskæftigelsen for de nuværende ansatte på Helsingør Værft og hos underleverandørerne. Når man øjensynlig ikke agter at gå ind i en forhandling med Helsingør Værft om placering af ordren, inden det er for sent, hvad er det så, man havde forestillet sig at gøre? Det vil jeg gerne have et svar på. Ville man bare lade værftet lukke og lade folk gå ud i massearbejdsløshed, eller har man et eller andet i ærmet, som man vil lægge på bordet for at sikre beskæftigelsen i området?

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg skal om de to ændringsforslag, der nu skal til afstemning, sige, at det radikale venstre lige fra første færd har været tilhænger af, at vi anvender de regler, vi sædvanligvis anvender her i landet, når der skal bygges skibe. Det har vi kaldt for lukket licitation eller licitation beregnet specielt for danske værfter, eller hvordan man nu vil udtrykke det. Derfor har vi ikke kunnet støtte det ændringsforslag om åben licitation, som er stillet af fremskridtspartiet, og som en overgang har haft støtte af regeringspartierne.

Det er årsagen til, at jeg i udvalget har stillet spørgsmål 20 og spørgsmål 21. Det første spørgsmål lød, om ikke det ville være mere i overensstemmelse med gældende praksis, hvis ændringsforslaget havde følgende ordlyd:

»Bygningen af færgerne udbydes til danske værfter på den måde, DSB sædvanligvis anvender.«

Ministeren har i sit svar bekræftet, at dette ville være det sædvanlige, og at det ville være helt i overensstemmelse med hidtidig

[Bilgrav-Nielsen]

praksis. Ministeren har så selv stillet det ændringsforslag uden for betænkningen, som ellers ville være kommet fra det radikale venstre. Det er vi tilfredse med at ministeren har gjort, og dermed står regeringen altså bag dette ændringsforslag.

Jeg vil godt spørge med hensyn til den tidsfaktor, der nu åbenbart spiller en vis rolle, om ministeren kan sige lidt mere eksakt, end tilfældet er i besvarelsen af spørgsmål 21, hvor stor den egentlige og reelle tidsforskel er mellem den form, som vi nu er enige om ændringsforslag om, altså mellem den sædvanlige form, hvorefter samtlige danske værfter kommer ind i billedet, og den form, socialdemokratiet stiller krav om, nemlig at kun 2 værfter inddrages. Jeg synes, det ville være rart for den følgende debat, om vi kunne få ministerens mening om dette spørgsmål.

Erling Jensen (S):

Som ordfører for forslagsstillerne skal jeg bekræfte, at vi ikke kan tilslutte os noget af de stillede ændringsforslag. Jeg bemærkede med undren, at samtlige regeringspartier oprindeligt tilsluttede sig det af fremskridtspartiet stillede ændringsforslag. Jeg forstår, at det var en misforståelse, der skyldtes manglende kendskab til reglerne, en misforståelse, som ministeren nu har rettet ved at fortælle med det ændringsforslag, han stiller, at en åben licitation i byggemæssig forstand har han aldrig haft i tankerne.

Det er jeg glad for at få bekræftet. Så går jeg også ud fra, at det tidsinterval, ministeren har redegjort for at en sådan procedure ville medføre, er det samme som det, ministeren tidligere har meddelt. Hvis det er den samme procedure, ministeren hele tiden har haft i tankerne, så må forsinkelsen desværre også være den samme.

Når man nu stiller et ændringsforslag, hvor man taler om en sædvanlig procedure, så er det stadig væk et udtryk for, at en række partier ikke har forstået, at dette er en usædvanlig sag, en usædvanlig katastrofesituation for 2 værfter og for 2 bysamfund. Der er desværre ikke tid til sædvanlige procedurer i katastrofesituationer. Vi har ønsket dette beslutningsforslag for at få den hurtigst tænkelige beordring, og den hurtigst tænkelige beordring kan kun ske, hvis man finder an-

dre procedurer og hurtigere procedurer end det, de to ændringsforslag går ind for, hvorfor vi stemmer imod dem.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg vil gerne sige til hr. Bilgrav-Nielsen, at jeg finder det svar, han refererede til, og som jeg har afgivet til udvalget om offentlige arbejder, meget eksakt i sin tidsangivelse.

Jeg skal svare på hr. Bilgrav-Nielsens spørgsmål, at der ikke vil være nogen tidsforskel mellem den metode, som er kaldt sædvanlig i mit ændringsforslag, og en henvendelse til kun 2 skibsværfter, idet den 7 ugers periode til afgivelse af tilbud, der er tale om, jo er lige lang, enten det er 2 eller 5 eller 7 værfter, der sætter sig ned og regner på det. Det er altså den tid, det normalt tager værfterne. Det er muligt, at nogle kan gøre det på 6 uger. Det er meget komplicerede og omfattende ting, det er ikke kun at afskrive et tidligere tilbud på en færge. Det er den tid, det erfaringsmæssigt tager – jeg vil ikke hænges op på dage. Hvert værft har lige megen tid, uanset om det er 2 eller 5 værfter, der bestemmer sig for at ville regne på det og afgive tilbud, så perioden bliver altså ikke forlænget af, at det er 5 værfter samtidig der sidder og regner. Det var svaret til hr. Bilgrav-Nielsen.

Det er i og for sig også svaret til hr. Erling Jensen: der er ikke nogen forskel. Jeg kan bedyre, at der fra min side ikke er spildt nogen tid. Jeg har allerede for nogle uger siden sat DSB i gang med – det viste sig, at de allerede var gået i gang af egen trang og på egen foranledning – det forberedende arbejde, som jeg tidligere opgav ville vare 4 uger fra beslutningsøjeblikket. Dette tidsrum er allerede nu reduceret med 2 uger, idet vi har været i gang i 2 uger – igen vil jeg ikke hænges op på dage – med de forberedende arbejder i forventning om det flertal, som jo havde manifesteret sig her.

Der er altså fra DSBs og fra ministeriets side gjort, hvad der kan gøres, for ikke at spilde tid, og der er hverken ved den ene eller ved den anden fremgangsmåde nogen tid at vinde. Derfor skal det ikke lægges op, som om det er af ligegyldighed med hensyn til arbejdspladser og disse vigtige interesser, at man vælger den ene fremfor den anden

[Ministeren for offentlige arbejder]

metode. Det er ikke det, det drejer sig om. Forskellen mellem det, socialdemokratiet har tænkt sig, og det, regeringen har tænkt sig, ligger ikke i tidsfaktoren, men udelukkende i metoden.

Tommy Dinesen (SF):

Man kunne jo se på dette som en form for gensudvikling for at hjælpe de to betrængte skibsværfter og de områder, det drejer sig om.

Den situation, vi godt kan komme i nu, er, at f.eks. Lindøværftet giver et tilbud, der er betydelig lavere end de andres. Det er værftet i stand til, fordi det har pengene. Det ville se noget mærkeligt ud, hvis man på et senere tidspunkt sagde: vi vil ikke have det billige tilbud. Så står man igen i den situation, at man skal til at lave noget nyt, og det er en af grundene til, at vi støtter det socialdemokratiske forslag.

(Kort bemærkning).

Erling Jensen (S):

Kan ministeren bekræfte, at hans optimistiske vurdering af den procedure, han anbefaler, er ganske anderledes end den vurdering, ministeren tidligere har givet os?

Dohrmann (FP):

Hr. Erling Jensen har jo en fortid som minister. I ministerperioden hørte man endda, at hr. Erling Jensen ofte blev rost. Jeg vil gerne spørge hr. Erling Jensen, hvordan det egentlig ville gå dansk industri, dansk landbrug, en lang, lang række danske virksomheder, hvis man i udlandet begyndte at anvende den form for licitation eller støtte – der er jo tale om støtte – hr. Erling Jensen her gør sig til talsmand for. Tror han virkelig, at lille Danmark vil kunne klare sig over for de store udenlandske koncerner og lande? Det vil jeg meget gerne have et svar på.

Jeg vil gerne sige til fru Anne Grete Holmsgård, at det da er rigtigt, at VS hjælper ØK ½ år, måske 1 år, med hensyn til beskæftigelsen; man holder måske gang i Nakskov Skibsværft det længere. Men samtidig risikerer man, at udlandet reagerer på den måde, at man indfører noget tilsvarende dér, og det kan være ensbetydende med, at det kommer til at gå ud over værfter, som ellers kører nogenlunde rimeligt, f.eks. Aalborg Værft og

Frederikshavn Værft. Derfor har fru Anne Grete Holmsgård da ret i, at VS' støtte til ØK sikkert kan hjælpe det over ½ års eller 1 års krise, men konsekvensen kan blive, at man må fyre danske arbejdere i Ålborg og Frederikshavn og andre steder i landet.

Det lyder jo meget pænt, at det skal udbydes til danske værfter, og ministeren siger, at så får man de rigtige priser frem. Vi har fået et bilag 21, hvori ministeren skriver, at de danske værfter skal spørges. Gælder det samtlige danske værfter, der har kapacitet til at udføre en sådan ordre? Jeg vil også godt have ministeren til at svare på, om han virkelig mener, at et værft, hvis ministeren allerede har truffet sin beslutning om, hvor ordren skal placeres, så vil komme med det rigtige tilbud. Jeg mener, at hvis der kommer et tilbud fra ministeren om, at værftet kan få lov til at oplyse sin pris, så vil det ikke gøre sig ret megen umage. Man vil i hvert fald ikke sidde og regne ret mange timer på det, hvis man har en mistanke om, at ministeren allerede har truffet sin beslutning. Jeg vil også godt spørge ministeren, om han har nogle bestemte værfter i tankerne, for alle muligheder står jo åbne – efter det, der her er beskrevet.

Jeg synes, at det er meget, meget betænkeligt, at ministeren er slået ind på den linje, for det går ikke i længden. Man finder ikke frem til den rigtige pris, og man vil på længere sigt komme til at skade dansk industri.

(Kort bemærkning).

Erling Jensen (S):

Fremskridtspartiets betragtninger om offentlig, åben licitation af hensyn til samkvemmet med udlandet har jeg meget let ved at besvare. Der foreligger et svar fra ministeren, der er offentligt tilgængeligt, og som bekræfter, at noget sådant ikke er påkrævet. Det, der kan få fremskridtspartiet til at føre sig så stærkt frem, er formentlig, at samtlige borgerlige partier en overgang stod bag fremskridtspartiets ændringsforslag. Det gør de ikke mere. Jeg må sige, at jeg tiltror ministeren, at han ikke på noget tidspunkt har tænkt sig en åben, offentlig licitation med inddragelse af udenlandske værfter, og at der altså oprindeligt er sket en fejltagelse ved stemmeafgivningen.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Hr. Dohrmann kan naturligvis godt betragte det som en støtte til ØK og til Lauritzenkoncernen, hvis der rent faktisk er tale om en anden pris end den, DSB ellers havde forventet at skulle give, men det har det ikke været muligt at finde ud af, fordi vi hele tiden i udvalget er blevet bibragt det indtryk, at ordren skulle udbydes i almindelig licitation, og at man ikke skulle forhandle. Jeg vil i hvert tilfælde sige, at der er vigtige egnspolitiske argumenter i denne sag for, at man placerer ordren de to steder, og at man ikke begynder at forhandle med f.eks. Lindøværftet, som ikke har en forhistorie og erfaringer med hensyn til at bygge færger.

Jeg vil godt gentage mit spørgsmål til regeringen: hvad havde man tænkt sig at gøre alternativt for at sikre beskæftigelsen i Helsingørmsområdet og i Nakskovområdet? Hvis man nu begynder at forhandle med 5 forskellige værfter og, lad os sige Lindøværftet så – for at stå stærkere på markedet fremover – underbyder den pris, DSB måske ville mene var rimelig – for DSB ved godt, hvad der er rimeligt, og hvad der ikke er rimeligt – hvad vil man så gøre for at sikre beskæftigelsen i de to byer i de to regioner?

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Jeg skal over for hr. Erling Jensen bekræfte, at det er min fulde overbevisning, at den udformning, som ændringsforslaget i første omgang havde fået, var udtryk for en teknisk fejl. Ikke andet. Der skal ikke være nogen dramatik i den sammenhæng. Jeg er kun glad for, at det lykkedes at rette fejlen i tide.

Jeg vil gerne sige som svar til hr. Dohrmann, at udbuddet vil gælde alle danske værfter, som har kapacitet til at bygge færger, og at det er dem selv, der bestemmer, om de vil afgive tilbud, og hvordan de vil udforme det. Det er helt oplagt, at jeg ikke har taget stilling, og at jeg har ikke startet nogen stillingtagen. I betragtning af sagens omfang og karakter vil det naturligvis ikke blive en almindelig administrativ afgørelse, men en regeringsafgørelse, hvordan tilbuddene til sidst skal sorteres.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget i betænkningen forkastedes, idet 12 stemte for, 125 imod. Ændringsforslaget uden for betænkningen vedtoges med 73 stemmer mod 65.

Forslaget som helhed sattes derefter til forhandling.

Forhandling

Erenbjerg (S):

Igen har vi fået et bevis på, at indre splid har lammet regeringens handlekraft. Vi har hidtil forstået såvel på ministeren for offentlige arbejder som på industriministeren, at de har haft megen forståelse og megen sympati for at fremrykke ordrene på disse to færger til Århus-Kalundborg-overfarten.

Nu vil det flertal uden om regeringen, der viste sig ved førstebehandlingen af forslaget, forhåbentlig igen vise sig og ordrene fremrykkes. Men der er nu lidt malurt i bageret. De masseafskedigelser, der kunne have været reduceret betydeligt ved en hurtig handling her fra folketingets side, vil nu blive effektueret. Nu er der 10.000 mennesker, der i længere tid må gå i uvished om deres fremtidige arbejdssituation – en uvished, der ud fra nogle menneskelige aspekter er uheldig, men også ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel synes det at være en noget uklog foranstaltning. 10.000 menneskers dagpenge i kortere tid er et enormt ressourcespild, idet disse mennesker med en anden beslutning her fra folketingets side ville have været i stand til at udføre et produktivt stykke arbejde – og vel at mærke et stykke produktivt arbejde, der alligevel på et senere tidspunkt skal udføres.

Nu vel, nu er beslutningen truffet, og jeg skal så inderligt, som det er mig muligt, henstille til ministeren for offentlige arbejder i videst muligt omfang at tage hensyn til beskæftigelsessituationen, når ordrene skal placeres.

Vi skal anbefale, at man stemmer for beslutningsforslaget ud fra nogle menneskelige, egnsudviklingsmæssige, trafikpolitiske, beskæftigelsesmæssige og samfundsøkonomiske hensyn.

Hahn (CD):

[Hahn]

På vegne af de konservative, venstre, kristeligt folkeparti og centrum-demokraterne skal jeg meddele følgende:

Vi må acceptere, at der er et flertal, som vil bygge disse to færger på nuværende tidspunkt. Derfor vil vi undlade at stemme. Men som anført i betænkningen mener vi ikke, at det er økonomisk forsvarligt at igangsætte de to færger på nuværende tidspunkt, da de nu sejlene færger på ruten er i stand til at klare sejladserne i nogle år.

Vi regner med, at det flertal, som gennemtrumfer denne belastning på statsbudgettet, vil føle sig forpligtet til at medvirke til at finde og gennemføre kompenserende besparelser, således at denne beslutning ikke fører til et forøget underskud på de statslige budgetter.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Efter at vi nu har stemt om ændringsforslagene, har vi alligevel hørt hr. Erenbjerg påstå heroppefra, at der er truffet en beslutning, som vil forsinke ordreaftagelsen. Ministeren har udtrykkeligt sagt, at det bliver der ikke tale om. Den procedure, der nu skal følges, er den sædvanlige og vil ikke tage længere tid end den, som socialdemokratiet har forlangt i sit betænkningsskildring.

Men o.k., jeg forstår godt hr. Erenbjergs behov for at køre løbet til ende, om jeg så må sige. Hvad er det for et løb, hr. Erenbjerg har kørt? Hvis man skulle være i tvivl, kan jeg anbefale, at man læser Ny Dag fra den 18. februar i år. Forsiden ser sådan ud. Her har hr. Erenbjerg mobiliseret en lokal journalist, en lokal redaktør og sågar borgmesteren i Nakskov. Og hvad er det, hr. Erenbjerg har villet med denne aktion? Fortælle, at det radikale venstre er løbet fra et tilsagn om at støtte, at der ikke skulle afholdes den sædvanlige licitation, følges den sædvanlige procedure ved ordreaftagelsen. Dette er en usand påstand, som hr. Erenbjerg ikke er i stand til at dokumentere. Hr. Erenbjerg har givet skytset til en journalist, en chefredaktør og en borgmester, som har fyldt deres avis med en historie, der ikke er to sandfærdige ord i. Hvad vil hr. Erenbjerg med det? Hr. Erenbjerg har én chance for at undgå, at dette hæfter sig ved ham resten af hans politiske tid, og det er heroppefra at beklage, at han har opført sig, som han har.

Dohrmann (FP):

Til regeringspartierne ordfører, hr. Hahn, vil jeg gerne sige, at hvis man mener, man er i færd med at gennemføre noget, der er uforvarsomt, så stemmer man selvfølgelig imod – man indtager ikke den vattede holdning, at man undlader at stemme.

Jeg vil også godt benytte lejligheden til at sige et par ord til hr. Erenbjerg, ordføreren for socialdemokratiet. Det, der mangler i hele denne sag, er en garanti for, at henholdsvis Nakskov og Helsingør skibsværfter kan fortsætte, såfremt de får de to færger, som man nu vil have bygget. Det har vi overhovedet ingen garanti for. Derfor er det, som jeg tidligere har været inde på, kun beskæftigelsesarbejde, man foreløbig har gjort sig til talsmand for.

Vi mener fortsat ikke, at der er behov for at bygge de to færger. De, der besejler ruten for øjeblikket, kunne have holdt mange år endnu.

Hvis man har den opfattelse, at vi kan komme ud af krisen ved at bygge flere færger – som ganske vist ser lidt pænere ud end de gamle – så var der mange ting, man kunne gå i gang med. Man kunne f.eks. begynde at rive Nationalbanken ned herovre og så bygge en ny. Jeg er helt sikker på, at de beholdninger, der ligger derovre, kunne man have henede i kælderen under Christiansborg. Den eneste risiko ville vel være, at der gik ild i de kopier af lånoptagelser, der ligger derovre.

At tro, at man kommer ud af en krise ved at bruge flere penge, er tåbeligt. Derfor vil vi naturligvis stemme imod dette forslag.

(Kort bemærkning).

Erenbjerg (S):

Jeg kan på vegne af Ny Dag, Nakskov, takke hr. Bilgrav-Nielsen for den reklame, han dér giver vores avis. Jeg vil anbefale hr. Bilgrav-Nielsen, at han ikke bare en enkelt dag læser Ny Dag, men gør det til sin daglige læsning, hvorved hans politiske horisont måske ville kunne blive udvidet ganske betydeligt.

Jeg forstår på hr. Bilgrav-Nielsen, at min politiske fremtid afhænger af hr. Bilgrav-Nielsen. Jeg er i den situation, at jeg ikke rigtig er klar over, om det var en trussel eller det var et løfte fra hr. Bilgrav-Nielsens side.

[Erenbjerg]

Når vi har taget stilling, som vi har, har vi selvfølgelig gjort det ud fra det svar, som vi fik fra ministeren i første omgang. Jeg har tillid til, at de svar, som vi får fra ministeren, står til troende. Af dette svar fremgår det klart, at en licitation ville forrykke dette ordreaftværelsespunkt med 2 måneder og dermed have beskæftigelsesmæssige følger.

Når vi har vovet den påstand, haft den opfattelse, at det radikale venstre har skiftet opfattelse, hænger det selvfølgelig sammen med, at ved afstemningen om finansloven for 1983 gav det radikale venstre udtryk for, at det ønskede at støtte denne ordreaftgivelse. Jeg vil gerne citere fra folketingets forhandlinger 1982-83, sp. 5041:

»Men sagen må ikke forsinkes. Det er vigtigt, at vi fremmer den nu...«

Det var et citat af en tale, som hr. Bilgrav-Nielsen holdt her i folketinget den 28. januar 1983.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Sagen bliver ikke forsinket, det har ministeren givet klar besked om i dag. Men hvad hr. Erenbjerg gik uden om også i denne omgang, var, at hr. Erenbjerg til den pågældende avis har sagt, at det radikale venstre i udvalget har meddelt, at vi støttede kravet om, at to værfter skulle have tildelt ordrene uden almindelig procedure. Det har vi aldrig givet tilsagn om; derfor har vi heller ikke skiftet standpunkt. Jeg anmoder om, at vi får en klar undskyldning for det, hr. Erenbjerg har foretaget sig.

(Kort bemærkning).

Erenbjerg (S):

Vi har intet som helst at undskylde, for det har været vores klare opfattelse, det har været den klare opfattelse hos deputationer i udvalget, at hr. Bilgrav-Nielsen helt klart ville støtte, at disse ordrer blev placeret uden en forudgående licitation.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Jeg har været udsat for megen pression i denne sag, arrangeret af hr. Erenbjerg, men jeg har ikke på noget tidspunkt over for noget menneske givet tilsagn om, at vi ville

støtte, at man ikke skulle følge de hidtidige procedurer. Hr. Erenbjerg er nu i den situation, at han er nødt til at henvise til anden og tredje person. Han er ikke i stand til at dokumentere sin påstand.

Anne Grete Holmsgård (VS):

Først lidt om færgerne. VS synes, det er udmærket, at der bliver bygget to nye færger til Kalundborg-Århus-overfarten, selv om vi gerne havde set, at det havde været tre, fordi man dermed kunne have opnået en mere regelmæssig drift på den overfart, der faktisk bliver brugt af et ganske betragteligt antal mennesker, som i dag står på nakken af hindaften op til weekenderne og op til højtiderne.

Dernæst om værfterne og om, hvor ordrerne skal placeres. Man kan selvfølgelig godt stå her og sige både fra regeringens side og fra det radikale venstres side, at der ikke bliver tale om nogen forsinkelse, forstået som forsinkelse i tidsrummet, fra man påbegynder forhandlingerne, og indtil de er afsluttet. Det er ikke dér, humlen ligger. Det tager formentlig de 7 eller 8 uger, som vi har fået oplyst. Det, der er interessant i sagen, er, at man nu går i gang med at forhandle med måske 5 forskellige værfter. De ansatte på Helsingør Værft og Nakskov Skibsværft aner ikke, om de er købt eller solgt, inden man har gennemgået hele forhandlingsproceduren og man så til sidst fra regeringens side har taget stilling til, om man vil tage imod et tilbud, som måske ligger 10 mill. kr. under, hvad Nakskov Skibsværft kunne tilbyde, eller man ikke vil gøre det, om man alligevel i sidste ende vil foretage et politisk valg af, hvor ordrene skal placeres.

Det er jo det, denne sag drejer sig om. Den drejer sig reelt ikke om 10 mill. kr. eller 15 mill. kr. eller 20 mill. kr. fra eller til på færgerne. Den drejer sig om, hvorvidt man politisk vil sige ja eller nej til, at man går ind og placerer to færger, som der i øvrigt er flertal for skal bygges, på nogle bestemte værfter, som er ude i nogle meget store problemer. Det ene værft ligger i et egnsudviklingsområde, og for det andet værft vil det give nogle fantastiske økonomiske problemer for Helsingørområdet – og det vil oven i købet give staten en ganske betragtelig merudgift – i det øjeblik værftets nybygningsafde-

[Anne Grete Holmsgård]

ling måske bliver nødt til at lukke, idet der ikke er særlig store chancer for, at ret mange af de nuværende beskæftigede på værftet eller hos underleverandørerne vil være i stand til at få et arbejde igen, medmindre de ligefrem skal flytte fra Helsingørområdet.

Jeg mener ikke, det er pragtfuldt, hvis man skal give et mindre tilskud for at få placeret ordrene på nogle bestemte værfter, men jeg mener, der er så vigtige hensyn at tage til beskæftigelsen i denne situation, at det er ret oplagt, at man må vælge af politiske årsager og af beskæftigelsesmæssige årsager at placere de to ordrer i henholdsvis Helsingør og Nakskov.

Det, jeg kan få ud af det, regeringen har sagt – den har ikke sagt det helt åbent – er, at man i virkeligheden ønsker at lade den fri liberalisme rense ud i værfterne, og det kommer formentlig først til at gå ud over Helsingør Værft. Jeg tror heller ikke på, at Helsingør Værft var garanteret overlevelse i mange år fremover, selv om man placerer en ordre dér, men jeg mener, at det giver nogle muligheder for, at værftet kan overleve. I det øjeblik man ikke vil placere ordren dér, er det i hvert tilfælde helt sikkert, at så lukker nybygningsafdelingen.

Jeg vil gerne for tredje gang gentage mit spørgsmål til ministeren: hvis nybygningsafdelingen på Helsingør Værft lukker – og det er hele livsnerven i værftet – hvad har regeringen så tænkt sig at tage af initiativer for at sikre beskæftigelsen for de nuværende ansatte på Helsingør Værft og de ansatte hos de underleverandører, som også vil blive hårdt ramt af en lukning af nybygningsafdelingen? Hvad er det, man havde tænkt sig af initiativer? Er det eneste initiativ, man havde tænkt sig at tage, at udbetale arbejdsløshedsunderstøttelse og så i øvrigt læne sig tilbage og forsøge at bilde os alle sammen ind, at vi er inde i et mægtigt opsving, i hvert tilfælde lige i starten af det, om bare 2 år går det pragtfuldt, og så er der ingen, der overhovedet behøver at tage sig af, at der bliver 2.000, 4.000, måske flere, arbejdsløse ekstra i Helsingør foruden dem, der kommer til i Nakskov.

Tommy Dinesen (SF):

Når hr. Dohrmann siger, at de færges, der sejler på ruten Århus-Kalundborg, kan holde

mange år endnu, synes jeg, hr. Dohrmann skulle prøve at bruge en søndag eller en fredag og tage med over. De færges kan simpelt hen ikke holde i flere år, og det er en fantastisk dårlig service, der er. Det er netop derfor, folk bl.a. gerne vil have en bro. Det er, fordi servicen er så dårlig. Men det er jo også det, hr. Dohrmann gerne vil.

Jeg vil godt spørge ministeren – hvis ministeren har tid et øjeblik: hvad vil der ske, hvis der kommer nogle meget billige tilbud, som ligger under det, Helsingør og Nakskov f.eks. kan tilbyde? Hvad vil der ske, hvis f.eks. Lindø går ind i det? Det har der været tale om.

Jeg kan slutte af med at sige, at man får den opfattelse, at de borgerlige ordførere her mener, at der er for mange værfter her i landet. Hvis det er det, I mener, så synes jeg ærlig talt, I skulle sige det.

Erling Jensen (S):

Ingen kan være i tvivl om, at når socialdemokratiet har fremsat dette forslag til folketingsbeslutning, er det for at bistå Helsingør Værft og Nakskov Værft i en ekstraordinær situation – på samme måde som vi gjorde det i 1977. Der har været så meget tale om, at sådan noget hjælper ikke. Vi tror ikke, at to færges løser værfternes situation permanent, men i 1977 skabte vi altså den bro over vanskelighederne, der har betydet, at begge værfter har kunnet fortsætte i 5 år, og at alene Helsingør Værft har haft en valutaindtjening i denne periode på mere end 1½ mia kr.

Det er altså vores hensigt at bistå værfterne. Vi har aldrig ønsket, at de skulle få ordrene foræret, vi har ønsket, man skulle finde den rigtige pris på dem, men at man i denne ekstraordinære situation netop måtte tilgodese de to værfter.

Vi har peget på værfternes ekspertise, vi har peget på værfternes medarbejderstab, vi har meget stærkt peget på den beskæftigelsesmæssige konsekvens. Det har været os en dyb skuffelse, at regeringspartierne har interesseret sig så usigeligt lidt for denne beskæftigelsesmæssige konsekvens. Det er vel karakteristisk, at under hele denne debat har kun centrum-demokraterne af de fire regeringspartier fundet anledning til at ytre sig. Mere væsentlig er sagen altså ikke for dem.

[Erling Jensen]

Det ville være en ulykke, hvis man efter det, man kalder en sædvanlig procedure, endte i at ville udnytte to værfters meget, meget vanskelige situation for at spare 10-15 mill. kr. på to skibe og lukke op for at betale en lille milliard kroner til 10.000 arbejdsledige om året i en situation, hvor man i forvejen har omkring 300.000 ledige.

Der var en enkelt bemærkning fra CD om pengene. Den havde jeg troet vi blev forskånet for i dag efter regeringens sidste udspil. Jeg har forstået, at der er et milliardbeløb til disposition til udlodning. Ingen kan være i tvivl om, at det milliardbeløb så vi gerne anvendte til investeringer.

Vi må affinde os med, at der nu efter afstemningen om ændringsforslagene foreligger en flertalsbeslutning om, at man skal anvende den såkaldte sædvanlige procedure. Vi understreger bare over for ministeren, at hvis ikke jeg har taget helt fejl af hr. Bilgrav-Nielsens holdning - bortset fra hans private skænderi med en af mine kolleger - så ligger der i den, at hr. Bilgrav-Nielsen som vi, og det vil sige et flertal i denne sag, ønsker, at beordringen skal foretages så hurtigt, som det overhovedet er teknisk og praktisk muligt. Jeg beder ministeren bekræfte, at det også er hans indstilling.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg har ofte fra denne talerstol rost den tidligere industriminister, hr. Erling Jensen, men jeg skal sige til hr. Erling Jensen, at fordi man ikke er minister mere, behøver man jo ikke at sænke sit niveau generelt.

Hr. Erling Jensen står heroppe og slår ud med begge arme - og mere, måske, hvis det var muligt - og giver det udseende af, at man er i stand til at redde beskæftigelsessituationen på et par værfter. Men hr. Erling Jensen glemmer, at det ikke alene er i Naksø og Helsingør der er nogle erhvervsvirksomheder, der er i vanskeligheder som følge af den socialdemokratiske politik. Hvad med alle de andre virksomheder, i titusindvis? Hr. Erling Jensen har været med til at stemme for en politik, der gør, at der er mennesker, der går ledige. Hvorfor skal mennesker i Herning, i Ringkøbing, i Sønderborg og rundt omkring i landet betale til disse værfter? Skal vi ikke i Danmark prøve på at have

et demokratisk system, hvor alle har samme rettigheder? Hvis vi skal følge hr. Erling Jensens tankegang, skal vi sige til hver eneste erhvervsvirksomhed, der ikke er i stand til selv at skaffe sig ordrer, at så har de sandelig krav på at få nogle ordrer fra det offentlige.

Jeg vil gerne spørge hr. Erling Jensen helt konkret: er samtlige øvrige danske erhvervsvirksomheder ikke lige så berettigede til at få ordrer fra det offentlige, når de ikke kan klare deres egen situation, som de to erhvervsvirksomheder, hr. Erling Jensen her så varmt taler for? Hvis hr. Erling Jensen ikke er enig i det, hvorfor er det så således, at nogle borgere har større rettigheder i dette samfund, end andre har?

(Kort bemærkning).

Erling Jensen (S):

Hr. Askjær Jørgensen har, undskyld jeg siger det, som sædvanlig misforstået, hvad jeg sagde. Jeg har ikke på noget tidspunkt foreslået, at man skulle betale til disse to værfter. Jeg har hver eneste gang, jeg i denne sag har taget ordet, sagt, at prisen skulle være en normal pris, en rimelig pris, ikke en foræring.

Jeg finder ikke, at hr. Askjær Jørgensen med noget udgangspunkt i, hvad jeg tidligere måtte have sagt i denne sag, både mens hr. Askjær Jørgensen har haft fornøjelsen at sidde her og før den tid, kan påstå, at jeg er uinteressert i at bistå virksomheder, der er i en midlertidigt vanskelig situation. Det mener jeg er samfundets forpligtelse. Jeg troede, at hr. Askjær Jørgensen lå på det andet, mere liberale hold, men det skal jeg ikke blande mig i i denne situation.

Når hr. Askjær Jørgensen beklager, at jeg er kommet ned på et lavt niveau, efter at jeg ikke længere er minister, må jeg have lov at sige, at det er vel heller ikke nødvendigt, fordi man ikke har været og ikke kan tænkes at blive minister, at man bliver på det samme lave niveau som hidtil.

Svend Heiselberg (V):

Jeg må sige til den tidligere industriminister, hr. Erling Jensen, at skibsværftsindustrien er jo inde i en verdensomspændende dyb krise, og derfor vil det være helt utænkeligt og også uforsvarligt, at vi skulle begynde at redde de forskellige værfter ved at give dem

[Svend Heiselberg]

ordrer, uden at man går ud i licitation. Vi har andre værfter i Danmark, som er i vanskeligheder, end netop de to værfter, som den tidligere industriminister har peget på. Der er værfter i Nordjylland, Frederikshavn og Ålborg, der er Lindøværftet, og andre kunne måske nævnes – værfter, som er interesserede i og har behov for at få et stykke arbejde, i hvert fald få mulighed for at give tilbud på det. Der er ingen, der siger, når arbejdet udbydes i licitation, at hverken Helsingør eller Nakskov kan få de ordrer ind. Det betyder altså, at man skal forsøge at være billigst. Det er de konkurrenceforhold, erhvervslivet generelt har at arbejde under. Det bliver de to skibsværfter også i den givne situation nødt til at indstille sig på.

(Kort bemærkning).

Anne Grete Holmsgård (VS):

Det er til hr. Svend Heiselberg. Det har været kendt i mange år, at der er problemer i skibsværftsindustrien; det er jo ikke første gang, der er et værft, der er ude i en krise, og det er formentlig heller ikke sidste gang, der er et værft, der kommer ud i en krise. Men jeg synes, det ville være rart at få at vide f.eks. af hr. Svend Heiselberg eller af en repræsentant for et af de andre regeringspartier eller måske fra ministeren, som ikke har villet sige noget endnu: hvad er det for nogle overvejelser, man gør sig om den branche, der hedder skibsindustrien? Hvad havde man tænkt sig at komme med af forslag, der på en eller anden måde kan give et bud på, hvordan man kan sikre beskæftigelsen? Gør man sig overhovedet nogle overvejelser, eller står man bare og venter på, at værfterne skal udkonkurrere hinanden, sådan at der er et par stykker tilbage, der er kapitalstærke nok til at køre videre? Har man nogle bud på, hvad man vil gøre for at sikre den beskæftigelse, der er inden for skibsværftsbranchen nu, eller hvad vil man gøre?

Dohrmann (FP):

Jeg tror, det er forkert at sige, at socialdemokraterne befinder sig på lavere niveau, end de plejer at gøre, i dette spørgsmål. Nej, det er det sædvanlige socialdemokratiske, billige forsøg på stemmekøbspolitik. Socialdemokratiet har jo haft regeringsmagten, så det har skylden for hovedparten af de ulyk-

ker, der er sket. Først ødelægger man vilkårene, og bagefter kommer man så springende som den store redningsmand. Nu er det Helsingør og Nakskov skibsværfter, man vil favorisere. Når man så har favoriseret dem, er man med til at skade Lindø, Ålborg, Frederikshavn og alle de andre værfter. Når de så er kommet ned på knæene, skal man bare se. Så kommer socialdemokraterne springende igen og ønsker dem gang at optræde som de store redningsmænd. Det er det sædvanlige stemmefiskeri, vi har oplevet fra socialdemokratiet gang efter gang, og derfor er det på deres sædvanlige niveau, de befinder sig.

Jeg vil også sige til VS, som ellers gang efter gang har plæderet for, at man ikke skulle give støtte til hverken det ene eller det andet: tænk jer dog om en ekstra gang og spekuler lidt over, hvem man egentlig støtter i dette spil. Vi er da alle sammen enige om, at det er en katastrofe, at vi har så mange arbejdsløse. Også fremskridtspartiet ønsker fuld beskæftigelse i Helsingør og Nakskov og alle andre steder, men man skal ikke gøre det på bekostning af andre og oven i købet andre, som måske er i stand til at producere billigere, end det her er tilfældet.

Bilgrav-Nielsen (RV):

Man må jo sige, at ringen er ved at være sluttet, når hr. Erling Jensen først i et tidligere indlæg erkender, at der nu ikke er nogen tidsmæssig forskel på, om man følger de sædvanlige procedureregler eller den fremgangsmåde, som hr. Erling Jensen ønsker, og han så samtidig siger, at vi skal gøre, som vi gjorde i 1977. Så er ringen sluttet. For hvad gjorde den socialdemokratiske regering i 1977? Da placerede den tre skibsordrer efter anvendelse af den sædvanlige procedure, og den ene kom til Helsingør.

Det, vi har ment i det radikale venstre, er præcis at følge den fremgangsmåde, som man valgte i 1977, og vi har nu fået bekræftet, at det ikke tager længere tid. Så synes jeg godt, vi kunne stoppe her. Vi har daglige demonstrationer af, at socialdemokratiet i andre sager ønsker at placere sig helt anderledes radikalt, end da man var i regering. Det er ikke nødvendigt, at man også bruger denne sag til det.

(Kort bemærkning).

Erling Jensen (S):

Når hr. Bilgrav-Nielsen fra denne talerstol beskylder andre – ikke mig, men andre – for uvederhæftighed, skulle hr. Bilgrav-Nielsen være omhyggelig med sine citater. Jeg anbefalede ikke 1977-ordningen. Jeg fortalte, hvad den var resulteret i. Vi befinder os i dag i en langt, langt mere akut situation end i 1977.

Når hr. Bilgrav-Nielsen siger, at jeg har erkendt, at den nu foreslåede procedure er lige så hurtig, så ved hr. Bilgrav-Nielsen udmærket, at det har jeg ikke. Det har hr. Bilgrav-Nielsen, og det må hr. Bilgrav-Nielsen til sin tid tage ansvaret for sammen med ministeren.

Jeg mener at have fået at vide på et tidligere tidspunkt af ministeren, at anvendelse af den sædvanlige procedure ikke kunne undgå at tage længere tid, og jeg har lidt svært ved at forstå det stemningsskift, der er sket, men jeg er glad for det, for jeg lægger i det et tilsagn fra ministeren om at gøre alt, hvad der er tænkeligt muligt, for at fremskynde proceduren.

Det har jeg også forstået på hr. Bilgrav-Nielsen var hans ønske, og jeg synes, det havde været mere positivt, om han havde bekræftet det end at ville lægge op til slagsmål om denne sag, som han i modsætning til mange andre partier med borgerlig observans hidtil har været rimeligt positiv over for.

(Kort bemærkning).

Bilgrav-Nielsen (RV):

Hr. Erling Jensen kan godt stoppe sine sværds slag. De har ingen virkning. Alle ved nu, at den procedure, som vi har tilskyndet til blev anvendt i denne situation, som tidligere er anvendt, da hr. Erling Jensen var minister, viser sig ikke at give nogen tidsmæssig forskydning. Hvorfor så al den diskussion?

Det radikale venstre har fra første færd allerede før jul sagt: vi støtter fremrykningen af bygningen af to færger, og vi vil gøre alt, hvad vi kan for, at det gennemføres hurtigst muligt. Det står selvfølgelig ved magt, og vi har fået bekræftet, at proceduren ikke er nogen hindring for det.

Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):

Hr. Tommy Dinesen spurgte mig om, hvordan der ville blive disponeret, hvis der kom tilbud af en eller anden bestemt tænkt størrelsesorden eller anden indretning. Dertil må jeg på ny oplyse, at jeg ikke i fantasien har leget med mulighederne. Der er tale om et almindeligt udbud, og der vil blive taget stilling, alt efter som hvordan tilbuddene indkommer. Det vil være helt forkasteligt af mig eller af regeringen på nuværende tidspunkt at tage stilling til noget sådant. Dette må også være svar til hr. Erling Jensen, der var inde på samme spørgsmål.

Hr. Erling Jensen harcelerede over, at det kun var CD, der havde taget del i debatten. Det synes jeg er meget urimeligt. Da der er tale om et fælles standpunkt, har man altså bestemt sig til at lade sig repræsentere ved én ordfører, som udtrykkelig gjorde opmærksom på, at han tillige talte på de andre partiers vegne, og det er da ikke unaturligt, at man valgte ordføreren fra det parti, som ressortministeren tilhører.

Det må altså klart tilbagevises, at kollega-partierne i regeringen skulle interessere sig mindre for denne sag end nogen anden, ligesom jeg må tage meget alvorlig afstand fra hr. Erling Jensens forsøg på på ny at tage patent på, at det var ham eller hans parti, der ene eller mere end andre interesserede sig for beskæftigelsen her i landet. Der kan her som på andre områder være tale om forskellige metoder, man tror fører til det bedst mulige resultat, ikke for en enkelt by, men for branchen, for landet som helhed, men der skal ikke insinueres, og det klæder ikke hr. Erling Jensen at gøre det, at der er nogle partier, der er mere interesseret i det spørgsmål end andre. I hvert fald er regeringen fuldt så interesseret i det som hr. Erling Jensen og hans parti.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslaget til folketingsbeslutning vedtoges med 76 stemmer mod 9; 53 stemte hverken for eller imod.

Første næstformand (Knud Østergaard):

Om denne vedtagelse vil der nu blive givet meddelelse til ministeren for offentlige arbejder.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 132:

Forslag til lov om fonde.

Af Ole Espersen (S) m.fl.

(Fremsat 28/1 83).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Justitsministeren (Ninn-Hansen):

I januar i år afgav et udvalg under justitsministeriet en betænkning om fonde. Betænkningen indeholdt bl.a. forslag til lovgivning om fonde, herunder erhvervsdrivende fonde, legater, stiftelser og andre selvejende institutioner.

Det er et stort og vanskeligt område, der i denne betænkning er taget hul på, og det er et nyt område rent lovgivningsmæssigt. Sagen er jo den, at vi hidtil ikke har haft lovgivning på fondsområdet. Fonde, hvis fundatser ikke er stadfæstede, reguleres som hovedregel alene af de regler, der ifølge oprettelsesdokument og fundats gælder for fondens virksomhed, og de er ikke undergivet offentligt tilsyn. Der er dog en langvarig tradition for, at der kan opnås offentlig godkendelse eller stadfæstelse af en fonds fundats med den virkning, at fonden undergives et løbende offentligt tilsyn.

Gennem de senere år er der oprettet et stigende antal fonde. Det er især i tilknytning til erhvervsvirksomheder, at der er blevet oprettet fonde. Årsagen hertil er antagelig først og fremmest de gældende beskatningsregler. Fonde er i skatte- og afgiftsmæssig henseende i dag undergivet relativt lempelige regler. Også muligheden for at løse generationsskifte på en relativt enkel måde spiller givet ind, idet alternativet ofte vil være, at erhvervsvirksomheden splittes op ofte med skadelige følger for virksomheden. Endelig varetager mange fonde almennyttige formål, som stifteren specielt ønsker at støtte.

Vi ved ikke, hvor mange fonde det drejer sig om. Bortset fra de stadfæstede fonde ved vi heller ikke noget om størrelsen af de eksisterende fonde eller de formål, som fondene skal tjene.

Som det også anføres i betænkningen, kunne det have været ønskeligt, om vi havde haft disse oplysninger. Der er dog ingen tvivl

om, at fonde i dag spiller en betydelig samfundsmæssig rolle i kraft af deres antal, de betydelige økonomiske værdier, de administrerer, og ikke mindst de almennyttige formål, fonde ofte støtter og tilgodeser.

Det er derfor naturligt at overveje, om der bør etableres øget offentlig indsigt i og kontrol med disse fonde. Det var denne opgave, udvalget om fonde i 1978 fik tillagt. I udvalget har såvel offentlige myndigheder, erhvervslivets organisationer, Advokatrådet og revisorer som andre særlig sagkyndige været repræsenteret.

Jeg finder, det er særdeles glædeligt, at der har været enighed i udvalget om, at der bør lovgives på dette område om indholdet af de væsentligste punkter i en sådan lovgivning. Det gælder forslaget om, at alle fonde skal registreres, og forslaget om et vist offentligt tilsyn med fondene. Der er således foreslået regler om fondes kapital, ledelse, regnskabsaflæggelse, revision, overskudsanvendelse og ændringer af fundats.

I det store og hele kan jeg tilslutte mig udvalgets synspunkter og dermed de forslag, der i dag skal behandles her i folketinget. På grund af områdets vanskelige og uprøvede karakter fandt jeg det imidlertid vigtigt at få en udtalelse over betænkningen fra de berørte myndigheder og organisationer. Da jeg har sympati for, at der bliver gennemført en lovgivning så snart som muligt, blev betænkningen sendt til høring med en frist til den 1. april i år, altså – må man jo sige – den aller-kortest muligt frist.

Selv om jeg altså er positiv over for, at der gennemføres en lovgivning så hurtigt, som det forsvarligt lader sig gøre, mener jeg, det er vigtigt at se høringssvarene, før vi her i folketinget tager endelig stilling til den konkrete udformning af lovgivningen på dette særdeles vigtige område. Jeg er indstillet på at tilstille retsudvalget høringssvarene, efterhånden som de indkommer.

I det foreliggende lovforslag har man i § 43 foreslået, at fonde skal anmeldes til registrering inden 6 måneder efter lovens ikrafttræden. I betænkningen blev der foreslået en frist på 1 år. Jeg mener ligesom forslagsstillerne, det er vigtigt at få et overblik over de bestående fonde så hurtigt som muligt. De administrative og økonomiske konsekvenser af et lovforslag er imidlertid ikke behandlet til bunds i betænkningen, hvorfor jeg har