

4) Første behandling af lovforslag nr. L 173:

Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Ændret afgiftsberegning).

Af Rahbæk Møller (SF) m.fl.
(Fremsat 5/2 86).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det lovforslag, som SF har fremsat, er en revideret udgave af et forslag, som partiet ved flere tidligere lejligheder har fremsat. Efter dette skal registreringsafgiften af biler beregnes efter, hvor langt bilen kan køre på 1 liter brændstof. Efter det foreliggende lovforslag skal afgiften for halvdelen vedkommende beregnes efter bilens brændstofforbrug, mens den anden halvdel skal betales efter bilens værdi.

Af bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at forslagsstillerne helst så hele værdielementet fjernet. Efter SFs mening er det vigtigste grundlag for beskatning bilens brændstofforbrug.

Naturligvis er det vigtigt, at folk køber benzinøkonomiske biler, men det opnår vi jo allerede efter det nuværende system. Her beskatter vi benzinforbruget særskilt gennem benzinafgiften, og så er det vel at mærke det faktiske benzinforbrug, vi beskatter. Efter SFs forslag skal afgiftsberegningen ske efter bilernes brændstofforbrug målt efter ECE-normen, det vil sige efter det teoretiske brændstofforbrug.

Det er imidlertid lige så vigtigt, at vi indretter motorbeskatningen sådan, at vi også tilskynder folk til at købe billigere biler i stedet for dyre biler, og de billige biler har som oftest det mindste brændstofforbrug. Det opnår vi med den nuværende registreringsafgift, der beregnes efter bilens værdi efter en progressiv skala.

Endelig har vi jo vægtafgiften, der fremmer de mindre tunge biler. Det er også dem, der normalt har det mindste brændstofforbrug.

Jeg er derfor absolut ikke enig med forslagsstillerne i, at benzinøkonomien ikke spiller nogen rolle, når man køber en bil. Det er da ikke ligegyldigt for bilkøberne i dag, om en bil kører 10, 15 eller 20 km på

literen. De energiøkonomiske aspekter er således i høj grad tilgodeset i vort nuværende afgiftssystem.

SF har jo i sit forslag ikke gjort meget ud af at behandle de provenu- og valutamæssige følger af forslaget. Det forstår jeg godt. Af bilaget til forslaget fremgår det jo, at der for hovedparten af de mest solgte biler vil ske en væsentlig nedsættelse af afgiften. SFs forslag vil i flere tilfælde gøre det mere økonomisk fordelagtigt at anskaffe sig dyrere, men benzinøkonomiske biler. Det vil naturligvis medvirke til at forringe betalingsbalancen.

Endelig afviger SFs forslag markant fra det grundlæggende princip i det danske skattesystem, at der skal betales skat efter evne. SF har selv i bilaget til forslaget anført, at netop de biler, der nu er billigst, vil stige kraftigt i afgift. Er det virkelig SFs mening at afskære befolkningsgrupper, der ikke har råd til at købe en bil i hundredtusindekronersklassen, fra at erhverve sig nye biler?

Regeringen kan af de grunde, jeg har nævnt, ikke støtte det foreliggende forslag.

Camre (S):

Vi har med interesse set dette lovforslag fra SF, og vi synes bestemt, der er interessante elementer i det, nemlig det forhold, at man i selve registreringsafgiftsberegningen søger at lette afgiften for biler, som er særlig energiøkonomiske. Det er i øvrigt interessant at mærke sig, at det i ganske særlig grad er de japanske biler, der vil nyde fordel af lovforslaget, mens fordelene ikke synes helt så åbenbare for europæiske, heller ikke mindre europæiske modeller. Men for det første tvivler jeg på, at dette forslag skulle være provenuneutralt, for man kan ikke gå ud fra, at købernes adfærd vil være den samme, når prisrelationerne imellem de forskellige bilmodeller forrykkes så relativt meget, som der er tale om her. Eksempelvis skulle en Skoda beregnet på 1983-priserne stige med godt 13.000 kr., en Lada 1200 S, som er en af de billige biler, skulle stige med hele 38.000 kr., nærmere betegnet fra 48.000 kr. til 86.000 kr., og samtidig får man altså disse forskellige forskydninger i størrelsesordenen 3.000-10.000 kr. i retning af billigørelse af en række mindre bilmodeller.

Man må nok også indvende imod forslaget, at den forholdsvis billige og energiøko-

[Camre]

nomiske bil får en forholdsvis meget stor nedsættelse, som selvfølgelig kan være interessant ud fra ønsket om at spare på energien, men samtidig må man erindre sig, at den meget lille og lette vogn mange gange indebærer en ringere sikkerhed, en ringere beskyttelse, for såvel andre trafikanter som dem, der befinder sig i køretøjet.

Vi mener fra socialdemokratiets side ikke, at det eksisterende registreringsafgiftssystem er det eneste mulige eller det eneste rigtige, og vi vil gerne være med til at diskutere en omlægning ud fra det hensyn at ramme de underlødige og stærkt benzinfbrugende køretøjer og at fremme de sikre og de mindre energiforbrugende, men jeg tror som sagt, at dette lovforslag kræver en meget betydelig beregning, før man kan sige noget eksakt om, hvilke virkninger det i øvrigt vil have.

Hagen Hagensen (KF):

Også i denne sag skal jeg på min partifælle hr. Aagaards vegne fremkomme med nogle bemærkninger til det fremsatte lovforslag. Jeg understreger straks, at vi ikke kan støtte dette, og jeg kan henvise til de bemærkninger, som skatteministeren har gjort, og hvor jeg særlig finder grund til at markere, at forslaget, som det foreligger, i nogle tilfælde vil gøre det økonomisk fordelagtigt at anskaffe sig dyrere, men benzinoekonomiske biler, og det medvirker til, at man forringer betalingsbalancen. For nærværende er vi naturligvis meget ømme over, at betalingsbalancen ikke på nogen måde belastes yderligere, så allerede af den grund er der forhold, som vi slet ikke kan drøfte nu. Jeg ser hen til den dag, hvor betalingsbalancen er kommet således i orden, at vi kan drøfte hele spørgsmålet om tyngden af afgifterne på biler, men det er ikke noget, vi kan gøre i dag.

I øvrigt er det morsomt, synes jeg næsten, at lægge mærke til, at bemærkningerne fra SFs side siger, at det nuværende afgiftssystem alt i alt har medført en stor import af især østeuropæiske biler, der er billige i indkøb, men som har et stort energiforbrug og en ringe sikkerhed. Jeg troede ellers, det var lande, som man holdt af at have med at gøre osv., så jeg undrer mig lidt over, at man har anført dette i bemærkningerne.

Birthe Rønn Hornbech (V):

Vi finder da også i venstre, at det er vigtigt, at der spares på benzinen. Dertil har vi også benzinafgiften, som betales efter det faktiske benzinfbrug. Sådan vil det ikke være efter dette forslag, hvor der er tale om en teoretisk udregning, for enhver ved jo, at brændstofforbruget afhænger meget af, hvordan man kører en bil.

Jeg vil også følge ministeren op og spørge forslagsstillerne, om man har tænkt sig, at befolkningsgrupper, som kun har mulighed for de billige biler, nu skal afskæres fra at have biler. Og hvad vil SF i øvrigt gøre ved betalingsbalanceunderskudsproblemerne, som forværres efter dette forslag?

Vi kan være enige i den intention, at man skal spare på brændstoffet, men jeg må sige på venstres vegne, at forslagsstillerne ikke har overbevist os om – og der er heller ingen dokumentation for det – at dette lovforslag skulle være bedre end de regler, vi har i forvejen.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg tvivler meget stærkt på, at det vil være muligt at putte flere skattelove ind i systemet lige netop nu, men det er selvfølgelig én ting.

En anden ting er, at jeg da gerne vil være med til at drøfte, om vi kan finde et bedre registreringsafgiftssystem. Det, jeg gerne ville have taget ind i et nyt registreringsafgiftssystem, er miljøhensynet. Nu siger alle meningsmålinger, at folkeafstemningen formentlig giver os et solidt ja – jeg synes ikke, det er det rigtige resultat, men jeg accepterer det – og vi må vist konstatere, at det vil være muligt for os, hvis det bliver ja, at lave en registreringsafgift, hvor miljøhensynet i højere grad end i dag indgår i registreringsafgiften, og det ville jeg meget gerne have.

Jeg kan godt se, at SF har forsøgt at tage miljøhensyn; de har taget hensyn til energiforbrug og alt sådan noget, men en af de biler, de jo virkelig rammer ud efter, er Lada 1200, og man kan sikkert sige meget ondt om den, bl.a. det, at det er en bil lavet i et socialistisk land – det kan jeg forstå at der er nogle der synes er dårligt – men den har miljømæssigt set én fordel: bilen kan køre på blyfri benzin, og det er da i høj grad et miljøhensyn, som burde tages i agt, når man laver et nyt registreringsafgiftssystem.

[Bernhard Baunsgaard]

Jeg tror ikke, at SF har været tilstrækkelig langt nede i følgerne af det system, de foreslår, og derfor tror jeg ikke, vi skal gennemføre deres forslag. Men når vi nu engang har fået gennemført nogle bedre miljøregler, hvad vi jo nu for fremtiden kan gøre, hvis det bliver et ja ved folkeafstemningen, hvad jeg desværre er nødt til at acceptere at det bliver, har vi i hvert fald den fordel, at vi nu virkelig kan tage miljøhensyn, fordi vi nu kan bestemme selv.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg noterede mig, at hr. Bernhard Baunsgaard mener, at vi af miljømæssige hensyn skal sige ja til EF, og det har jeg da ikke noget imod.

Dette lovforslag har på den ene side nogle ganske gode intentioner, som det er værd at overveje, nemlig at få folk til at købe biler, der bruger så lidt energi som muligt, og så må det vel også forudsættes, at man i SF ønsker at arbejde videre med dem, som også miljømæssigt er de rigtige; det behøver de jo ikke at være, fordi de bruger mindre benzin.

Et forslag af lignende art behandlede vi i sin tid under skatteminister Kampmann. Vi var såmænd langt inde i drøftelserne om, hvorvidt det kunne lade sig gøre, men vi var nødt til at sige, at vi af sikkerhedsmæssige årsager hellere måtte lade være, for som det allerede er sagt: hvis folk skal tage for meget hensyn til benzinforsbruget, vil man få de lette og lidt usikre biler, i alt fald ikke så sikkerhedsmæssigt gode biler som de lidt tungere. Derfor er det lidt betænkeligt at betænde den vej uden at sikre sig en vis standard af bilerne. Så måtte vi have visse forlangender om en vis styrke og en vis tyngde i bilerne for at have den nødvendige sikkerhed.

På den anden side synes vi, det er lidt urimeligt at straffe dem, der kører i de østeuropæiske biler – de har såmænd straf nok i forvejen – på bekostning af dem, der nu har råd til at købe biler til 100.000 kr. og op til 150.000 kr., og som farer hele Europa rundt i bilen, mens de, der har en østeuropæisk bil, selvfølgelig ikke har den til at fare Europa rundt i, men kun har den, fordi de bor så uheldigt, at de nødvendigvis skal køre på arbejde, eller for at besøge deres gamle forældre et par gange om året eller måske for at komme ind til byen et par gange om året.

Det er det, de bruger den bil til. Så selv om den bil bruger lidt mere benzin end en Mazda 626, hvad den jo vitterlig gør, tror jeg, at det på årsbasis er dem, der kører i Mazdaen, der belaster benzinforsbruget i landet betydeligt mere end dem, der kører i Ladaen. Men nu vil SF altså, at de fattige, som kører i Ladaen, skal betale 38.000 til dem, der har råd til at købe Mazdaen. Er det socialist? Synes SF, det er socialist? Vi synes det ikke.

Ove Jensen (FP):

En gennemførelse af forslaget vil betyde, at de billigste biler, bortset fra Citroën 2 CV, vil stige betydeligt i pris. Jeg sagde »bortset fra Citroën 2 CV«. Skoda, Lada osv. vil i alt fald stige betydeligt i pris, og der er jo mange steder, især i de tyndtbefolkede områder af landet, hvor en bil simpelt hen er en nødvendighed, for at man kan komme til og fra arbejde. Der er også mange, der har så lav en indkomst, at de kun har mulighed for at købe en af de billigste modeller på markedet, som jo er de østeuropæiske Skoda og Lada, og for dem vil forslaget være en klar forringelse i forhold til gældende lovgivning. Den prisstigning, der vil blive på de i dag billige biler, vil for mange betyde så meget, at de simpelt hen ikke vil have råd til at købe en bil. Det vil altså være en klar forringelse.

Fremskridtspartiet kan ikke støtte lovforslaget, og vi tror i øvrigt ikke, der er meget at lave om ved registreringsafgiften, medmindre man er indstillet på at begynde at sænke den, og det er der mig bekendt ingen partier her i folketinget der er indstillet på.

Thoft (SF):

Jeg skal takke for denne førstebehandling; især vil jeg sige tak til hr. Camre for den venlige modtagelse.

Jeg skal kort kommentere nogle af de indvendinger, som er rejst.

Det er helt klart, at de østeuropæiske billige, men stærkt benzinforsbrugende biler, det, hr. Camre kaldte de underlødige biler – jeg ved ikke, om de er specielt underlødige, men de er i hvert fald dårlige sikkerhedsmæssigt og dyre i drift – vil blive dyrere med det registreringsafgiftssystem, vi har foreslået.

Det blev sagt, at det, folk ser på, ikke er benzinforsbruget. Hr. Ove Jensen gjorde det meget klart, at det, folk kiggede på, var pri-

[Thoft]

sen: hvad er den billigste på markedet? Og jeg har forstået på mange ordførere, at man ikke rigtig ved, om det er det ene eller det andet, folk lægger vægt på, når de køber bil, men det er formentlig en sum af begge dele.

Det, vi ønsker med forslaget, er at komme disse underlødige biler – om jeg så må sige – til livs. De koster i dag med det afgiftssystem, vi har, for lidt, mens andre biler, som sikkerhedsmæssigt og benzinforgbrugs mæssigt er i orden, efter min bedste opfattelse koster for meget.

Hr. Hagen Hagensen var meget bekymret for betalingsbalancevirkningen af dette forslag, men hvis det virkelig bekymrede hr. Hagen Hagensen, at folk købte mange biler, fordi det belastede betalingsbalancen, ville man vel ikke for nogle år siden have afskaffet loftet for afskrivningen på de dyrere biler, sådan som man gjorde. Det har jo betydet, at stort set alle landets direktionsbiler er blevet skiftet ud i de senere år, fordi de nye afskrivningsregler for disse biler er langt mere gunstige. Men det er jo en helt anden snak. Jeg synes imidlertid, at hr. Hagen Hagensens bekymring for betalingsbalancen havde været langt mere på sin plads ved den lejlighed.

Vores hensigt har ikke været at ødelægge betalingsbalancen eller at mindske statens provenu ved afgifterne. Vores hensigt har alene været at sikre, at der blev taget miljøhensyn, når folk købte biler, og det gør der ikke i dag, fordi de østeuropæiske biler ligger langt, langt lavere i pris end de fleste af de lidt mere sikre og noget mere ressourcebesparende biler.

Det har heller ikke været vores hensigt at umuliggøre for folk, der bor på landet langt væk fra offentlige trafikmidler, at købe biler. Jeg erkender, at især på landet, og hvor der ikke findes offentlige trafikmidler, er det at have bil nødvendigt for at kunne klare sig i det moderne samfund, men der er altså mulighed for at købe biler i det, vi kunne kalde mellemklassen – det drejer sig om Nissan, det drejer sig om Fiat, det drejer sig om Peugeot, der ligger i prisklassen 70.000–80.000 kr., og disse biler vil ikke blive dyrere, men tværtimod en lille smule billigere. De vil også blive billigere i forhold til de østeuropæiske, der er noget dyrere i benzinforgbrug.

Jeg er ked af, at de enkelte ordførere ikke har forstået det – hvad skal vi kalde det? – miljøhensyn, som har båret dette forslag, og

jeg må jo forudse med den forholdsvis negative modtagelse, forslaget har fået, at det nok vil blive syltet i udvalget og ikke komme længere.

Jeg skal dog som en sidste bemærkning sige til hr. Bernhard Baunsgaard, der gjorde opmærksom på, at der var én fordel ved de østeuropæiske biler, og det var, at de kunne køre på blyfri benzin, at det er da mit håb, at vi løbet af meget få år får sikret katalysatorer på bilerne, sådan at vi får rensset udstødningen effektivt. Det er også sådan, at SF har til hensigt at fremsætte et forslag om, at biler, der får påmonteret katalysatorer, der renser udstødningsskeden, registreringsafgiftsmæssigt og vægtafgiftsmæssigt skal slippe billigere, netop fordi vi synes, at miljøet bør komme i forreste række på dette område.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Det blev nævnt af hr. Thoft og også af andre ordførere, at specielt de østeuropæiske biler er meget billige. Det hænger jo sammen med det forhold, at registreringsafgiften i den form, den har i øjeblikket, er lavere for den første del af en bils værdi og for meget billige biler. Det får mig til at spørge skatteministeren om et forhold i den forbindelse.

Det er jo således, at vi specielt har været under kritik fra EF for den måde, vores registreringsafgiftsskala er indrettet på, og argumentet har været, at det er en skala, som fordelene den almindelige vesteuropæiske bil til fordel for den meget billige østeuropæiske. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om han har til hensigt – eller måske føler sig presset til – at ændre på skalaen på grund af denne kritik fra EF, og i givet fald, i hvilken retning ministeren vil være indstillet på at ændre på skalaen.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Jeg skal bestemt ikke bestride, at viljen har været god hos SF, da de udarbejdede dette forslag, for formålet med det var jo at tage miljøhensyn. Men man har bare overset, at de vestlige biler, som tilgodeses ved dette, er de moderne biler, der i det store og hele kræver blyholdig benzin, og at man derfor, hvis man gennemfører SF-forslaget, opnår den

[Bernhard Baunsgaard]

modsatte virkning af den, man tilsigter, idet man tvinger alle til at købe biler, der ikke kan bruge den miljøvenlige, den blyfri, benzin, og det er jo uheldigt, det må man da indrømme.

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Jeg vil gerne sige til hr. Camre, at vedrørende spørgsmålet om henvendelsen fra EF-Kommissionen føler regeringen sig ikke på nogen som helst måde presset af EF.

Forholdet er det, som hr. Camre jo udmærket ved, at man har nogle bestemmelser i EF-traktaten, der kort og klart siger, at man ikke må indføre afgifter, der begunstiger egen produktion til skade for andre landes produktion. Det er en regel, som vi er meget glade for i Danmark, for den gør det muligt for os at eksportere en række varer til andre lande, uden at der dér foreligger diskriminerende afgifter.

For så vidt angår biler er hele vores bilpark jo importeret, og den afgift, vi har, har altså intet at gøre med, at vi vil begunstige vores egen produktion. Det er en afgift, som vi har alene af fiskale grunde. Det er klart, at den afgift kan vi fastsætte suverænt, og det har vi også gjort.

I Kommissionen har man en anden opfattelse, og man har sendt en redegørelse til regeringen som forberedelse til en retssag, idet man mener, at vores afgiftsniveau er i strid med en regel i EF-traktaten. Det mener jeg ikke Kommissionen har ret i, og vi overvejer for øjeblikket, hvilket svar vi vil give Kommissionen. Men noget pres er der ikke tale om; det er et led i en ganske sædvanlig procedure.

(Kort bemærkning).

Thoft (SF):

Det er bare en kort bemærkning til hr. Bernhard Baunsgaard.

SF er helt indstillet på at vedtage en regel om, at vi ikke kan importere biler, der skal køre på benzin med bly i.

Det, der er problemet, er, at hvis vi tiltræder EF-pakken, vil vi meget let risikere at blive indklaget for EF-Domstolen for teknisk handelshindring, for forestiller vi os, at der i Danmark produceres f.eks. elbiler, vil man jo kalde det en teknisk handelshindring, når vi

indfører et importforbud mod biler, der ikke kan køre på blyfri benzin.

(Kort bemærkning).

Camre (S):

Det er endnu et spørgsmål til ministeren for skatter og afgifter.

Vil ministeren benægte, at det har været et selvstændigt kritikpunkt fra EF-Kommissionens side, at den danske registreringsafgiftsskala begunstiger de østtyske og østeuropæiske bilmodeller til ugunst for de vesteuropæiske?

Jeg har naturligvis kun mine oplysninger fra dagspressen, for jeg korresponderer ikke med Kommissionen. Det gør ministeren, og det ville da være interessant at få at vide, om det kritikpunkt, som har været nævnt i pressen, er sandt eller usandt.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det er virkelig komisk, at man ikke kan indrømme fra SFs side, at man har taget fejl, men det kan man altså ikke. Jeg bliver imidlertid nødt til at sige en gang til: gennemfører vi dette forslag, som det foreligger, med de betingelser, der gælder for bilimport i dag, vil man forurene miljøet i højere grad end nu. Det bliver resultatet, fordi man reelt stopper salget af de biler, der kan køre på blyfri benzin.

Der blev fremsat nogle betragtninger over, hvad vi kan gøre og ikke gøre, og i dag er det vel nok tvivlsomt, om vi overhovedet kan røre os med hensyn til særlige danske miljøregler. Men som jeg sagde før: til trods for, at jeg af hensyn til noget andet i pakken vil anbefale at stemme nej til den, må jeg konstatere, at på miljøområdet vil det være en fordel, hvis der bliver stemt ja, for så kan vi gennemføre vores egen miljøpolitik.

Arne Bjerregaard (KrF):

Hr. Thoft ønsker, at der skal være katalysatorer på alle biler. Det kunne vi såmænd også godt ønske os. Men så må jeg spørge hr. Thoft, som netop vil præmiere de biler, der bruger mindst benzin: koster det ikke en hel del benzin pr. kørt kilometer, hvis man har fået påsat en katalysator?

Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):

Det eneste, jeg helt præcist kan oplyse hr. Camre om, er, at det er EF-Kommissionens hovedsynspunkt, at afgifterne på importerede biler i dette land er alt for høje, og det tror jeg at der er næsten 5 millioner danskere der er enige i.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Knud Østergaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 69:

Forslag til folketingsbeslutning om forbedring af enlige forsørgeres vilkår.

Af Mette Groes (S) m.fl.
(Fremsat 21/1 86).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Socialministeren (Elsebeth Koch-Petersen):

Jeg tror, vi alle her i salen har en betydelig grad af forståelse for de problemer, der ligger i at være enlig forsørger, og for de problemer, der bliver rejst fra forslagsstillernes side. Det er jo også derfor, der efter den gældende lovgivning er vide muligheder for forskellige former for støtteforanstaltninger.

Forslagsstillerne har opstillet 7 punkter, og dem vil jeg prøve at kommentere.

Det første punkt drejer sig om bestemmelsen i bistandsloven om uddannelseshjælp til bistandsmodtagere, og jeg er her enig med forslagsstillerne i, at en kvalificeret og omhyggelig rådgivning og vejledning selvfølgelig er af helt afgørende betydning også for den gruppe, vi taler om her.

Jeg må alligevel nok sige, at selve det konkrete forslag om, at vi skulle lave princippet i bestemmelsen om, således at man skulle lave en firkantet pligt, tror jeg nu ikke er den rigtige vej at gå. Jeg skal ikke gøre så meget ud af, at det strider mod de principper, der i øvrigt er i bistandsloven, for så kunne man jo lave de principper om, men det, jeg mener er vigtigt, er, at vi bevarer den konkrete vurdering i forhold til den enkelte enlige forsørger i et samarbejde mellem forvaltningen og den enlige forsørger. Jeg synes sådan set også, at det forslag fra forslagsstillerne side lugter lidt af mistillid til kommunernes evne til at foretage denne vurdering.

Det, vi har gjort fra regeringens side i forhold til de tilbud, vi synes skal gives de enlige forsørgere, er jo netop ifølge en vejledning, der blev sendt ud til kommunerne i 1983, at fremhæve bestemmelsen og bestemmelsens mulighed for at blive brugt specielt over for den gruppe.

Igen i december 1984 har jeg så udsendt en vejledning, der yderligere understreger, at hvis en ung enlig forsørger modtager hjælp efter bistandslovens § 37, bør det altid medføre, at spørgsmålet om hjælp til uddannelse efter § 42 tages op til vurdering.

Forslagsstillerne begrundede deres forslag med, at § 42 bruges i alt for ringe omfang. Det er nu ikke korrekt. Når vi ser på de statistikker, vi har, er der rent faktisk sket en stigning fra 1982 til 1983 på næsten 17 pct.

Jeg er endvidere klar over, at der, fordi man i kommunerne er meget optaget af problemerne vedrørende de enlige forsørgere, i en lang række kommuner bliver iværksat forsøg for at forbedre indsatsen i forhold til de enlige forsørgere. Man er i en lang række kommuner opmærksom på, at mange forhold spiller ind; der er ikke kun tale om den økonomiske situation for den enkelte, men i høj grad også om nogle menneskelige problemer, nogle isolationsproblemer. Mange enlige forsørgere føler, at de er meget isolerede i forhold til det omgivende samfund og borgerne i øvrigt. Derfor er mange af de foranstaltninger, kommunerne prøver at sætte i værk, netop – hvad skal jeg kalde det? – fællesskabsforanstaltninger af forskellig karakter. En række af disse forsøg bliver også økonomisk støttet via socialstyrelsens forsøgsmidler.

I denne forbindelse hører det også med, at det sikkert mange steder vil være en god idé