

[Ole Espersen]

sentligt område, er et vigtigt led i vores samfundsøkonomiske funktion, i virkeligheden mere end burgerbarerne, vil fru Elisabeth Arnold sikkert give mig ret i. Men principperne for det enkelte menneske kan naturligvis være lige skrappe, hvad enten man har en burgerbar eller en benzinstation. Men jeg vil advare imod, at man udsætter dette på en almindelig undersøgelse af behovet for lovregulering af franchisingområdet. Det vil være meget omstændeligt og tage lang tid. Det vil formentlig også kræve en eller anden form for EF-medvirken, så jeg håber, at det, vi ønsker her, som blot er en justering, en fuldkommengørelse af det, vi vedtog i 1985, kan ske uden dette.

Fru Elisabeth Arnold har ret i, at vi ikke rigtig siger, hvorfor vi ikke straks foreslår, at vi forbedrer forholdene i branchen ved at forbyde, at leverandørerne også ejer detailforretninger. Vi har ikke givet nogen forklaring. Forklaringen er den enkle, at vi ikke troede, at der var nogen som helst jordisk chance for at komme igennem med det.

Ligesom man har disse regler inden for bryggeriområdet, synes vi, at det ville være det rigtigste at have dem her. Hvis der er nogen mulighed for at få et flertal for det, er jeg helt sikker på, at vi i høj grad ville gavne de danske forbrugere, hvis man fik indført et forbud af den karakter. Det drøfter vi meget gerne i Retsudvalget, og jeg mener, der er et par lande, bl.a. USA, hvor man har forbud af den karakter netop for at sikre en rimelig og fair konkurrence.

Lad mig afslutningsvis sige, at jeg på ny takker for modtagelsen, og at sagen haster en del, fordi der, som man ser af eksemplerne i bilaget, er tale om, at der foretages dispositioner, stilles krav, foretages opsigelser og tilbydes urimelige vilkår faktisk hver eneste dag. Derfor er det vigtigt, at vi ikke venter for længe. Hvis vi gør det, er jeg bange for, at lovforslaget ikke får den tilsigtede virkning, så jeg håber, at vi kan få en grundig, men også hurtig behandling i Retsudvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 235:

Forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgiftslove. (Afgiftsnedsettelse for benzin og lavenergipærer m.v. samt afgiftsforhøjelse for elektricitet og stenkul m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/4 89).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 4 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 237:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin. (Nedsættelse af de samlede afgifter på benzin med 1 kr. pr. liter).

Af Dohrmann (FP) m.fl.
(Fremsat 26/4 89).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Fremskridtspartiets forslag går ud på at sænke benzinprisen med omkring 1 kr. pr. liter, hvilket kan gøres ved at nedsætte selve benzinafgiften med 80 øre. I bemærkningerne til forslaget hedder det, at den skæve grænsehandel vil bevirke, at forbruget ikke vil føre til et statsligt provenutab, snarere det modsatte.

Jeg vil godt om det sige, at udvalget vedrørende såkaldt markedsorienteret afgiftspolitik i 1987 afgav en betænkning. I den betænkning nåede man frem til, at en nedsættelse af benzinafgiften med 1 kr. pr. liter skønsmæssigt ville medføre, at grænsehandelen ville falde med 225 mio. kr. Provenugevinsten ved det blev beregnet til ca. 200 mio. kr., hvoraf 115 mio. kr. var punktafgift af øget benzinsalg i Danmark.

Nu vedrører dette eksempel ganske vist en afgiftsnedsettelse på 1 kr. pr. liter, mens Fremskridtspartiets forslag kun går ud på 80 øre. Alligevel er det lidt svært at få i hvert fald prove-

[Skatteministeren]

numæssig balance i tingene. De 80 øre vil koste omkring 1,6 mia. kr. i tabt provenu af benzinafgiften, mens den ene krone vil give en samlet provenugevinst på 200 mio. kr. som følge af hjemvendt grænsehandel. Altså et provenutab på 1,6 mia. kr. ved at sænke benzinafgiften og en provenugevinst på 200 mio. kr. som følge af hjemvendt grænsehandel. Efter min regnebog giver dette umiddelbart et underskud på omkring 1,4 mia. kr.

Der er altså ingen som helst tvivl om, heller ikke efter regeringens opfattelse, at en sænkning af benzinafgiften medfører en mindre tilbøjelighed til grænsehandel, men jeg er nødt til at gøre opmærksom på, at der ikke er et sådant forhold mellem provenutabet på afgiftssænkningen og provenugevinsten på lavere grænsehandel, at de afbalancerer hinanden.

Jeg må samtidig gøre opmærksom på, at regeringen har fremsat sit eget forslag om en vis sænkning af benzinafgifterne, og med henvisning til det forslag må jeg afvise Fremskridtspartiets lovforslag.

Stavad (S):

Må jeg sige om skatteministerens lovforslag, at sjældent har så lidt haft så megen opmærksomhed som det forslag. Man kunne jo næsten få lyst til at excellere i Storm P.'s gamle monolog »13 øre – alt iberegnet«. Dengang var 13 øre trods alt lidt mere værd, end 13 øre er i dag. Alligevel mente Storm P., at de 13 øre godt kunne danne grundlag for en monolog.

Det er ikke et fornuftigt tidspunkt at komme med et forslag med nogle småjusteringer på, som hverken har nogen reel betydning for familiernes privatøkonomi eller løser grænsehandelsproblemer eller på anden måde kan påstås at give nogen nævneværdig ændring af miljø-mæssig og energipolitisk adfærd. Derfor synes vi, det er utroligt, at man her i slutningen af folketingssamlingen, hvor der var mere behov for at interessere sig for større ting, vil bruge Folketingets tid på et forslag om nedsættelse af benzinafgifterne med henholdsvis 10 øre for blyholdig benzin og 15 øre for blyfri benzin. Det bliver ikke mindre bemærkelsesværdigt af, at vi jo havde sagen oppe i januar 1989 i forbindelse med grænsehandelsproblematikken, hvor vi i Skatte- og Afgiftsudvalget interesserede os en del for benzinpriserne. Her fik vi et svar fra skatteministeren, dateret den 18. januar 1989,

og vi har et svar på bilag 28 til L 154, hvor skatteministeren oplyser, at hvis vi sammenligner danske benzinpriser i januar 1989 med vesttyske benzinpriser i januar 1989, rensset for afgifter, vil superbenzin oktant 98 i Danmark koste 33 øre mere end i Vesttyskland eller – stadig rensset for afgifter – 73,74 pct. mere i Danmark. Hvis vi tager super-blyfri 95 oktant, koster den 28 øre mere eller 19,17 pct. mere i Danmark end i Vesttyskland. Hvis vi tager blyfri 92 oktant, koster den mindst 38 øre eller næsten 30 pct. mere i Danmark end i Vesttyskland.

Derfor skal det, hvis vi skal se noget positivt i, at denne sag lander i Folketinget og lidt senere i Skatte- og Afgiftsudvalget, da være med det udgangspunkt, at vi synes, det er fint, at vi får en anledning til at få undersøgt, hvordan det ligger med den sag. Man kommer nu fra regeringen med forslag om at lave afgiftslettelser, der svarer til halvdelen af det, som olieselskaberne – efter skatteministerens egne oplysninger – tager mere i avance i Danmark end i Vesttyskland. Vi vil godt kigge lidt nærmere på det og på, om benzinselskaberne benytter lejligheden til at bruge den lavere afgift på den blyfri benzin til at skaffe sig højere avance, fordi de ikke er interesserede i alt for store prisforskelle. Det er også noget, der skal undersøges.

Vi vil også godt benytte anledningen til at få set på de prisstigninger, vi har oplevet på benzin i Danmark i de seneste uger. Har man haft en tilsvarende stigning på benzinpriserne i andre lande, f.eks. i Vesttyskland, i Sverige, i England, i USA, og hvor man nu ellers handler benzin? Benzin har nemlig den gode egenskab, at det er en vare, der er til at sammenligne over grænserne. Derfor glæder vi os til at få nogle oplysninger frem om det, for det er et meget, meget uigennemsigtigt marked.

Jeg mener, at vi kan konstatere – det var i øvrigt også en af fru Elisabeth Arnolds bemærkninger i den foregående debat, som jeg er enig i – at konkurrenceforholdene ikke rigtig fungerer på benzinområdet, på olieområdet i det hele taget. Derfor har vi behov for netop på dette område at have en tilsynsmyndighed og nogle regler, som sikrer, at vi ikke bliver snydt. Derfor har jeg også med glæde konstateret, da vi fulgte de besvarelser op, vi fik i Skatte- og Afgiftsudvalget i januar 1989, at industriministeren til mig i et svar på et spørgsmål den 15. februar 1989 har oplyst, at Monopoltilsynet i øjeblikket

[Stavad]

vurderer rimeligheden i benzin- og forhandler-avancer, og at man i løbet af foråret vil komme med en bedømmelse. Men man ikke, efterhånden som foråret skrider frem med træernes blomstring og højere temperaturer, også kan få skaffet de oplysninger frem fra Monopoltilsynet, så vi får et fornuftigt grundlag at diskutere det på.

Der har været nogle diskussioner om, hvorfor vi har de høje avancer i Danmark. Jeg skal ikke gøre mig til dommer over det eller gøre mig meget klog på det. Der har været nogle bud fra Oliebranchens Fællesrepræsentation, som har været en klar modsigelse af benzinforsandlernes udlægning. Jeg vil godt henvise til nogle udtalelser fra direktør i Centralforeningen af Benzinforshandlere Ole Holm til TV-Avisen den 7. februar 1989, hvor Ole Holm sagde om benzinforsandlernes avancer:

»Vi tjener på papiret 34 øre, og i Vesttyskland tjener man 8 pf. pr. liter eller omregnet 30-35 øre. Det er olie- og benzinselskaberne i Danmark, der tager en overpris, bl.a. på grund af den store udbredelse af de meget dyre kontokort, som det koster 20-24 øre pr. liter at drive. Dertil kommer en lang række rabatter på op til 30-45 øre, og nogle skal betale. Selskaberne har en avance på ca. 70 øre pr. liter.«

Det er også nogle forhold, som jeg synes vi skal beskæftige os med. Det er småorer, regeringen kommer med her, som man så forsøger at forhøje folks varmeudgifter og eludgifter med. Jeg sad og regnede lidt på min egen situation i aftes og kunne konstatere, at det går nogenlunde lige op, og så kører jeg endda ganske mange kilometer, for vi kører omkring 40.000 km om året. Og når jeg så ser på, hvor meget vores varme- og eludgifter stiger, ja, så er det noget med, at det balancerer inden for et spænd på plus-minus en 10-15 kr. Skal vi så gå i gang med en øvelse af den størrelsesorden?

Hvis det er et forsøg på at skabe en adfærdregulering, så lad os da diskutere det. Dette er ikke en afvisning af at diskutere, hvor vægten på afgifterne inden for energiområdet skal ligge, men apropos Storm P.s »13 øre – alt iberegnet« er det måske ikke det bedste udgangspunkt for en saglig, nøgtern diskussion, der kan have interesse for danskerne uden for det her hus.

Derfor vil jeg sige, at regeringen ikke skal forvente, at det bliver de socialdemokratiske

stemmer, der bringer dette forslag igennem. Vi mener, at de lidt større øvelser omkring afgifter må hænge sammen med de tanker, vi forhåbentlig alle sammen gør os i forhold til den fremtidige skatte- og afgiftsstruktur. Derfor vil man også kunne konstatere, at vi faktisk i det socialdemokratiske udspil »Gang i 90'erne« – af hensyn til grænsehandelen, fordi vi mener, at det er en meget væsentlig drivkraft i grænsehandelen – har en nedsættelse af afgifterne på benzin med 1,25 kr.

Men det skal ind i den store sammenhæng, og heller ikke den afgift er en del af et tagselv-bord, hvor man kan sige, som jeg kunne forestille mig at hr. Dohrmann måske senere i relation til Fremskridtsforslaget ville gøre: Ja, vi vil godt have afgiftslettelsen, men vi vil ikke have resten. Der skal være sammenhæng i tingene, således som skatteministeren startede med at belære om. Vi skal sørge for, at samfundsøkonomien hænger sammen, og derfor må vi klart og utvetydigt afvise Fremskridtspartiets forslag. Vi kan ikke gå hen og lave sådanne stykvisse og delte løsninger.

Vi er parate til at se på, om der kan ske ændringer. Vi mener også, at det påhviler regeringen at skabe et samarbejde om langt større information i forhold til blyfri benzin. Hvem kan benytte den, og hvem kan ikke? Der må kunne etableres et samarbejde mellem importørerne af biler, FDM og andre gode kræfter, så det bliver enkelt og lettilgængeligt for enhver bilejer i Danmark for enhver bil at få oplyst, om den kan benytte den blyfri benzin. Kan den det, og gør den det ikke i dag, så foreligger der nogle helt andre besparelser for familien, end der gør i det forslag, regeringen har fremsat her. Jeg synes, det er for ringe, at man overhovedet er kommet med det.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Hr. Stavad, der jo også er formand for Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg, kan man selvfølgelig være politisk uenig med om mange ting, men der er i hvert fald én ting, hr. Stavad normalt skal roses for, og det er de beregninger, han foretager. Derfor vil jeg egentlig godt på baggrund af det, hr. Stavad sagde, spørge, om han vil offentliggøre de beregninger, han har foretaget over regeringens såkaldte afgiftspakke.

[Dohrmann]

Regeringspartierne og forligspartierne bag den har lanceret det som afgiftsnedsettelse, og jeg forstår ikke, hvordan hr. Stavad kan finde frem til noget, der siger plus eller minus 15-30 kr. eller deromkring. Så vidt jeg kan regne mig frem med forhøjede elafgifter og forhøjede kulafgifter, vil den samlede regeringspakke være ensbetydende med, at en normal familie, som har en bolig, uanset om det er en lejlighed eller en ejerbolig, får en ekstra varmeudgift i størrelsesordenen 500 kr. Den vil så spare de her 15-18 øre på benzinen, og det beløber sig, hvis vi tager en årlig kørsel på 20.000 km, til lad os sige 2.000 l benzin. Jeg kan kun få et stort minus ud af det for den familie.

De eneste, der vil få nogle fordele – og nu kan jeg se, at hr. Duetoft står og regner, så han er helt blå i hovedet – af regeringens pakke, er de familier, der har to biler, og som kører ca. 40.000 km om året i hver bil. Det er de eneste, der vil opnå lettelser. Resten vil komme til at betale mere.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Hr. Dohrmann kan sno sig, lige så meget han vil, på denne talerstol. I dette forslag ligger der en nettoskattenedsættelse på over 60 mio. kr. Det gør der altså, og så kan man råbe og skribe, lige så meget man vil. Der foreligger rent faktisk en skattenedsættelse af den størrelsesorden. Jeg vil da gerne se Fremskridtspartiet og hr. Dohrmann stemme imod en skattenedsættelse. Det har de gjort før i dette Ting. Det er sket mange gange, for når det kun er de små skridt, er man imod, fordi man har nogle fine, store tanker og nogle illusioner, som alligevel aldrig nogen sinde bliver til noget.

Til hr. Stavad vil jeg gerne sige, at denne aftale handler om troværdighed. Den følger nøje den aftale, der foreligger fra 1986. Hr. Stavad og jeg kan godt blive enige om, at det ikke er ret meget, og vi ville også godt have set noget mere, men i øjeblikket er reguleringsmekanismen altså fulgt. Vi kan så beklage, at det ikke giver mere, men sådan er tingene nu engang. Vi håber da, at vi senere kan vende tilbage til noget andet.

Til hr. Stavads vurdering af olieselskabernes og benzinstationernes avancer vil jeg godt sige, at det vel ikke er en helt fair sammenligning mellem Danmark og udlandet. Eksempelvis er

serviceniveauet i Danmark jo langt højere, fordi vi har langt flere stationer i forhold til befolkningens størrelse, end man har i f.eks. Vesttyskland. Det giver naturligvis større omkostninger. Vores omkostningsniveau lønmæssigt osv. i Danmark er dog også noget højere, end det er i udlandet, og det smitter også af på priserne. Disse ting skal med, når man sammenligner.

Til sidst vil jeg gerne glæde mig over hr. Stavads åbenhed over for en afgiftsharmonisering i EF. Tak for det! Jeg har da ellers den ene gang efter den anden hørt i Markedsudvalget, at Socialdemokraterne ikke synes, at skatter og afgifter skulle harmoniseres i forbindelse med det indre marked. Men jeg kan nu forstå af S-planen og også af udtalelserne i dag, at på benzin- og olieområdet er det altså nødvendigt, at der sker en eller anden omfordeling. Så kan vi kalde den harmonisering eller ej, men man afviser altså ikke længere fra Socialdemokratiets side, at afgifter og skatter er en nødvendig del af EF-politikken. Jeg vil da gerne gøre hr. Stavad opmærksom på, at der i bemærkningerne til dette forslag netop ikke står noget om, hvor højt og hvor lavt det skal være, men der står, at vi og regeringen er blevet enige om, at disse ting også skal ses i EF-sammenhæng. Det er vi meget tilfredse med, og det burde hr. Stavad jo også glæde sig over.

(Kort bemærkning).

Jens Thoft (SF):

Det, der kaldte mig frem, var hr. Duetofts bemærkninger om troværdighed. Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at partierne – og det er jo altså også CD, Kristeligt Folkeparti og regeringspartierne – er enige om, at aftalen om regulering af energiafgifterne er ophørt med fremsættelsen af lovforslaget.

Nu plejer man jo at skrive det, når man laver betænkningen. Her er det altså i selve fremsættelsesfasen, at aftalen skal ophøre. Eller hvordan? Jeg synes, det er en besynderlig bemærkning, og jeg synes, vi har et rimeligt krav på at vide, om den aftale, som i øvrigt er besynderlig, findes eller ej.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Når jeg kender CD's udgangspunkt, har jeg sådan set meget stor forståelse for, at CD syn-

[Stavad]

tes, det var vigtigt at få manifesteret, at der forelå en aftale, der skulle overholdes, og uanset at det blev meget småt, ville man have regeringen til at komme med et forslag, der manifesterede det. Det kunne jeg godt forstå, hvis det var for at holde fast i et princip, som man kunne benytte fremover. Det, der undrer mig, er, at samtidig med, at man kommer med småtterierne, siger man, at den falder væk. Derfor bliver det lidt meningsløst, hr. Duetoft. Det kan vi så bare konstatere.

I sin tid lavede man en aftale, hvor der ikke direkte stod, at man skal nedsætte eller forhøje. Socialdemokratiet har blandet sig uden om den diskussion. Det gjorde vi også for godt ½ år siden, da der var grundlag for at forhøje afgifterne, på samme måde som vi har blandet os udenom nu, hvor der er grundlag for nogle beskeden nedsættelser. Vi havde faktisk forstået det sådan, at når man havde den formulering, at man skulle samtale om det, var det, fordi hvis det var noget småskidt, der overhovedet ikke var værd at bukke sig efter, ville man selvfølgelig ikke ulejlige hverken befolkningen eller Folketinget med det. Men det er ikke det, der er blevet resultatet.

Så lige en bemærkning til hr. Duetoft om skatte- og afgiftsharmonisering. Hr. Duetoft kender de formelle regler i EF om enstemmighed osv. Socialdemokratiet har altid taget fat på at løse de danske problemer. Vi kan konstatere, at hvis vi ikke på nogle områder omlægger danske skatter og afgifter, skaber vi problemer for os selv. Derfor har vi selvfølgelig en egeninteresse i at løse de problemer, der står i horisonten, og som vil blive forstærket, hvis ikke vi gør noget ved dem. Der er den sammenhæng, og derfor er det udspil, vi er kommet med, en løsning på fremtidens problem og ikke som det her et eller andet forsøg på at hente billig popularitet, som jeg er helt sikker på vil blive gennemskuet af befolkningen. Det ondeste, man kunne gøre, var at stemme det igennem, så man fandt ud af, at det faktisk ikke blev billigere.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Jeg synes da, hr. Stavad skulle leve op til i alt fald det sidste, så fik vi jo forslaget igennem, og det er da altid bedre end ingenting.

Jeg vil godt sige til hr. Jens Thoft, at aftalen ophørte med fremsættelsen af dette forslag. Det

var sidste forhandlingsrunde i forbindelse med den gamle aftale. Vi havde da også troet, at den skulle holde længere, men vælgerne ville noget andet. Der er ikke nogen idé i at opretholde en aftale, der ikke har et flertal bag sig. Det betyder alligevel, at den ikke holder, og så skal man ud at diskutere med alle mulige andre. Derfor har vi taget konsekvensen af det og stoppet aftalen med det, der er aftalt i denne omgang, og som vi håber at vi kan få et flertal for. Det er såmænd det, det betyder, og derfor kan vi lige så godt sige det i fremsættelsestalen og i pressemeddelelsen og i forslagets bemærkninger, som vi kunne vente med at sige det.

Til hr. Stavad vil jeg sige, at man kan kalde det en afgiftsharmonisering, eller hvad man vil. Socialdemokraterne vil ikke kalde det en afgiftsharmonisering, for det lyder måske ikke så pænt, men jeg er da ligeglad med, om afgifterne skal være på EF-niveau af danske grunde eller ikke af danske grunde. Hovedsagen er, at de bliver det, og så kan hr. Stavad kalde dem det ene eller det andet; det synes jeg er ligegyldigt.

Jeg skal da ikke lægge skjul på, at et af problemerne i den aftale, som altså nu ophører med fremsættelsen af dette forslag, var, at ordene »stabile priser« i aftalen blev defineret forskelligt af regeringspartierne og af os. Udgangspunktet var, at der slet ikke skulle være sket noget, men vi var med til at få tvunget igenem, at der faktisk skete noget, og det skete så ifølge aftalen. »Stabile priser« kan opfattes på to måder, hr. Stavad, nemlig som dyrtidsregulerede priser eller faste priser. Vi mente, det skulle være faste priser, men det var regeringspartierne ikke enige i, og derfor lavede vi kombinationen mellem denne mindre nedsættelse og løftet om, at man skulle tage det op til sommer og diskutere de generelle afgiftsniveauer. Det er vi faktisk ret godt tjent med, og jeg er sikker på, at vil denne aftale ikke sætte andre spor, så vil den i alt fald sætte det spor, at energiministeren ikke for fremtiden vil kunne gå på talerstolen og sige, at energiafgifterne er hellige køer, for det er de nemlig ikke længere.

Formanden:

Jeg skal her afbryde forhandlingen og udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 13.00, hvor vi begynder med punkt 8 på dagsordenen: Spørgsmål til ministrene.

Mødet udsat kl. 11.44

Mødet genoptaget kl. 13.00

Man gik først til dagsordenens punkt 8, som var:

8) Spørgsmål til ministre:

Spm. nr. S 790

1) Til *undervisnings- og forskningsministeren* af:

Klaus Hækkerup (S):

»Hvilke initiativer agter ministeren at tage for at sikre et tilstrækkeligt udbud af praktikpladser til de 30.000–35.000 efg-elever, der forventes af afslutte basisuddannelsen i juni måned 1989?«

Skriftlig begrundelse

Af de elever, der afslutter basisuddannelsen i juni måned, er erfaringsmæssigt ca. 33 pct. i maj, ca. 20 pct. i september, ca. 14 pct. i december og ca. 10 pct. i februar året efter uden praktikplads. Faldet i praktikpladssøgende kan bl.a. skyldes, at flere og flere efterhånden opgiver at få en praktikplads og søger over i en anden uddannelse eller opgiver at få en grundlæggende erhvervsuddannelse og påbegynder en eller anden form for arbejde.

I betænkning nr. 1112 (Nordskov Nielsen-udvalgets betænkning) er det bl.a. påvist, at de mindre virksomheder uddanner relativt flere lærlinge/efg-2. dels elever end de store virksomheder. Denne tendens synes også at gøre sig gældende, når der vurderes på forholdet mellem antal elever/lærlinge og faglærte. Endvidere synes den offentlige administration tilbageholdende med at antage elever og lærlinge i forhold til antallet af ansatte funktionærer.

Da ungdomsårgangene i løbet af 1990'erne vil falde med ca. 20 pct., må den nuværende praktikpladsmangel betragtes som midlertidig, hvilket kunne begrunde tilvejebringelse af nogle midlertidige løsninger på problemet.

Klaus Hækkerup (S):

Jeg har jo begrundet spørgsmålet skriftligt og kan mundtligt gøre det ganske kort ved at sige, at erfaringsmæssigt er vi i en situation, hvor der

er en ganske stor del af dem, der afslutter efg-uddannelsen, der ikke får en praktikplads, og nogle af dem, der får den, får den endda meget sent.

Derfor kunne det være hensigtsmæssigt i år at begynde, før de pågældende gennemfører eksamen, at prøve at tilvejebringe det fornødne antal praktikpladser. Med henblik på det ville det være ønskeligt, om undervisningsministeren ville overveje situationen og tage en række initiativer.

Det er derfor, jeg har stillet spørgsmålet til undervisningsministeren, sådan som det er formuleret.

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Jeg vil gerne takke for spørgsmålet, som jeg mener er berettiget. Jeg beder om forståelse for, at jeg ikke i alle detaljer kan beskrive praktikpladsproblemet omfang. Jeg beder også om forståelse for, at ligesom det jo i de tidligere år har været svært at løse dette problem, så har vi fortsat ikke fundet de vises sten, fordi vi kører med et vekseluddannelsesprincip, hvor antallet af uddannelsespladser nødvendigvis hænger sammen med den almindelige opgang og eventuelle nedgang i erhvervslivet.

Men når det er sagt, vil jeg gerne svare følgende:

Jeg vil så hurtigt som muligt, når vi har gennemført nogle undersøgelser, søge at få givet en præcis karakteristik af problemet, det vil sige at få præciseret, hvor det er, der især mangler pladser.

Endvidere er vi meget nær ved at have kortlagt, hvad egentlig de lære- og praktikpladssøgende er for nogle. Især med hensyn til de lærepladssøgende kan man jo forestille sig, at det er kommet på mode, hvis man er arbejdsløs, at sætte kryds i rubrikken »Jeg vil gerne have en læreplads«. Og det er jo godt, at man gør det, men det er ikke sikkert, man skal tage en stigning i den kategori som udtryk for, at det generelle problem er forværret. Men dette får vi altså undersøgt.

Så kan jeg oplyse, at på de tekniske skoler og handelsskolerne gøres der i år en betydelig større indsats, end der har været gjort de tidligere år. Bevillingen til opsøgende arbejde er næsten fordoblet. Arbejdsmarkedets parter interesserer sig stærkt for problemstillingen, og

[Undervisnings- og forskningsministeren]

det er også klogt, fordi vi jo har fagligt selvstyre, det er arbejdsmarkedets parter, der i erhvervsuddannelsessammenhæng har ansvaret for uddannelsernes indhold, og så må de også selv påtage sig dette ansvar. Det ved jeg også at spørgeren er enig med mig i. Men vi skal selvfølgelig gøre, hvad vi kan, fra offentlig side.

Og så kommer spørgsmålet: Gør det offentlige, hvad det kan? Det har hr. Klaus Hækkerup sat spørgsmålstejn ved, og det gør han med god grund. Det viser sig, at man ikke kan bestride, at det offentlige er lidt dårligere til at omsætte job til lærepladser. Det er sådan, at det offentlige beskæftiger 6,2 pct. af de faglærte, men kun 3,9 pct. af lærlingene og eleverne, mens f.eks. de små virksomheder beskæftiger 35 pct. af samtlige lærlinge, skønt de kun har 13,4 pct. af de faglærte ansat.

Så jeg giver spørgeren ret i det, han skriver i begrundelsen om, at problemet er stærkt varierende, og især det offentlige og de store virksomheder . . .

Formanden:

Taletiden er overskredet.

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

. . . løser ikke opgaven godt nok.

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil takke for ministerens svar og sige, at jeg opfatter det også sådan, at det, vi står over for, er et fælles problem for de unge, der nu afslutter efg-uddannelsen, som det vel er svært at løse, men som vi alligevel bør bestræbe os på at løse.

Det, jeg måske kunne forestille mig, var, at ministeren allerede nu skrev ud til skolerne og bad de faglige udvalg på skolerne om deres vurdering for ligesom at gøre opmærksom på, at det er en sag, der fokuseres på. Jeg kunne forestille mig, at ministeren også tog initiativ til, hvis det skulle blive nødvendigt, at skabe overblik over, hvilke muligheder der ville være for eventuelt at etablere en værkstedsundervisning og omkostningerne derved, og at ministeren også opfordrede arbejdsmarkedets parter til at gå i gang med en informations- og oplysningskampagne, altså skrev til dem for at præcisere, at det var det, man ønskede fra deres side.

Jeg kunne forestille mig, at ministeren bad det overordnede Lære- og Praktikpladsudvalg, hvor både LO og DA jo er repræsenteret, om snarest muligt selv at overveje situationen og komme med nogle forslag, som kunne være inspirerende for den politiske beslutningsproces.

Endelig kunne ministeren også bede bestyrelsen i Arbejdsgivernes Elevrefusion om at overveje, hvilke muligheder den havde for at fastholde og udvide antallet af praktikpladser.

Det er de fem områder, hvor jeg på nuværende tidspunkt mener at man kunne aktionere, uden at det ville betyde udgifter for det offentlige, men hvor man alligevel klart markerede, at det var en sag, der var af interesse og betydning.

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Jeg kan tilslutte mig, at der bør være aktivitet på disse fem områder. Jeg kan oplyse, at når det f.eks. gælder arbejdsmarkedets parter og deres forpligtelse til at iværksætte en oplysningskampagne, er der faktisk på Erhvervsuddannelsesrådets møde den 14. april 1989 truffet beslutning om, at der skal afholdes en konference om lære- og praktikpladsproblemerne, og det vil ske meget snart, nemlig i maj eller juni måned.

Det betyder ikke, at man indtil da ikke har foretaget sig noget. Man har faktisk givet både Direktoratet og mig en redegørelse og et oplæg til, hvad man kan gøre, og det er præget af, at man i høj grad ønsker selv at gøre noget. Så jeg kan forsikre, at arbejdsmarkedets parter og de faglige udvalg kender deres ansvar, og de ved, at det, der lurder, hvis ikke de lever op til deres ansvar, er, at staten på en eller anden måde umyndiggør de faglige udvalg, og det tror jeg vi er enige om at vi skal undgå.

I det omfang der ikke er taget initiativer på fire af de fem områder, vil jeg gerne overveje at gøre det.

Det punkt, jeg sætter spørgsmålstejn ved, er værkstedsundervisning, for det er en større sag. Den kom der ikke meget ud af i 1983, så på det punkt vil jeg gerne have lov at tænke lidt dybere, før jeg lover at gå ind i nærmere overvejelser.

Klaus Hækkerup (S):

Der er tre ting, jeg vil fremføre:

For det første synes jeg, at hvis ministeren skrev ud og bad om en tilbagemelding, så der

[Klaus Hækkerup]

altså lå en skriftlig information, ville det helt klart være en markering af en skærpet interesse for området.

Jeg synes også, at hvis ministeren ville forfølge sine tanker om at bede det offentlige som arbejdsgiver om at tilvejebringe flere lære- og praktikpladser, så synes det jo af tallene at kunne være en vej, der kunne være med til at løse problemet.

Om værkstedsundervisningen vil jeg kort sige, at det, jeg forestiller mig, ikke er, at man etablerer den, men at man undersøger, om der f.eks. et eller flere steder er ledig kapacitet, man i givet fald kunne udnytte, hvis det skulle vise sig ønskeligt. Den del af undersøgelsen mener jeg godt man kunne påbegynde på nuværende tidspunkt.

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Jeg vil gerne undersøge muligheden for og hensigtsmæssigheden af en sådan værkstedsundervisning, og jeg vil gerne love, medmindre det vil virke helt forkert, at bede om en tilbage melding. Men hvis det nu allerede er aftalt, at der meldes tilbage senest på det tidspunkt, hvad jeg tror er tilfældet, skal jeg jo ikke komme overflødigt og bede om flere tilbagetilmeldinger. Men hvis der er tale om, at vi ikke får at vide, hvad de gør, skal jeg sørge for, at vi får det at vide.

Med hensyn til det offentlige vil jeg meget gerne overveje at gentage den skrivelse, som jeg, så vidt jeg erindrer, sendte til mine kolleger og vistnok også til kommuner og amter i 1983, om de nu husker, at det offentlige selv er arbejdsgiver og selv har et ansvar for at bidrage til uddannelsen af de medarbejdere, man selv bruger i virksomheden. Det vil jeg meget gerne overveje, og jeg vil også gerne holde hr. Klaus Hækkerup orienteret om, hvad jeg gør på disse felter.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 809

2) Til *indenrigsministeren* af:

Jimmy Stahr (S):

»Finder ministeren det betryggende, at Danmark nu på tredje år efter Tjernobylulykken ikke har mulighed for på forsvarlig vis at måle ra-

dioaktiviteten efter et eventuelt udslip fra et atomkraftværk eller en ulykke med et atomfartøj?»

Skriftlig begrundelse

I svaret på spm. nr. S 789 af 20. april 1989 skriver ministeren, at det eneste, der er sket siden maj 1987, er, at man »har foretaget en økonomisk og teknisk gennemgang« af det målesystem, som Finansudvalget gav sin enstemmige tilslutning til. End ikke hvor målestationerne skal ligge, er man kommet i gang med. Man anfører, at der findes 60 mobile målehold. Disse er små og utilstrækkelige og er for øvrigt først kommet i gang i sidste uge, efter at jeg havde stillet mit skriftlige spørgsmål.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Det må bero på en misforståelse, når spørgeren anfører, at vi ikke har mulighed for på betryggende vis at måle radioaktiviteten efter et eventuelt udslip fra et atomkraftværk eller en ulykke med et atomfartøj.

For det første er der, som jeg allerede har oplyst i min besvarelse af spm. nr. S 789, efter Tjernobylulykken indgået bilaterale aftaler om øjeblikkelig varsling med følgende lande: Sverige, Finland, DDR, Forbundsrepublikken Tyskland, Sovjetunionen, Storbritannien, herunder Nordirland, og Polen. Endvidere er der ligeledes efter Tjernobylulykken indgået aftale med Det Internationale Atomenergiagentur om umiddelbar varsling af nuklear forurening i de 60 lande, som har tilsluttet sig konventionen.

I tilfælde af radioaktivt udslip går der melding direkte til Politigården i København, som omgående kontakter atomberedskabets vagthavende beredskabsleder. Der kan endvidere transmitteres måleresultater om radioaktiv forurening mellem medlemslandene. Disse tilgår automatisk Meteorologisk Institut i Danmark.

Dertil kommer – som også nævnt i besvarelsen af spm. nr. S 789 – at vi i civilforsvaret i august-september sidste år har etableret over 60 mobile målehold ved 6 civilforsvarskaserner. Disse målehold kan umiddelbart rykke ud og konstatere udbredelsen af den radioaktive stråling. Der måles dagligt ved hjælp af dette måleudstyr ved de seks kaserner.

Jeg kan endvidere oplyse, at der måles kontinuerligt for radioaktiv stråling på Risø, på Avedøre Holme og på Bornholm.

[Indenrigsministeren]

Endelig kan det oplyses, at Meteorologisk Institut har udviklet nye computersystemer, der kan beregne bevægelserne i luftmasserne og derigennem bestemme, hvorfra et radioaktivt udslip stammer, ligesom instituttet via computersystemer kan beregne, hvorhen stoffet forventes at ville bevæge sig på grundlag af instituttets analyser af vindforholdene.

Jimmy Stahr (S):

Det undrer mig lidt, at ministeren overhovedet ikke omtaler det, der er baggrunden for spørgsmålet: at det for to år siden her i Folketinget enstemmigt blev besluttet, at man skulle lave 10 målestationer, og at der indtil i dag intet er sket for, at de målestationer kan komme i gang. Alt det, ministeren står og siger, er forsvar for nogle ting, som kunne være foregået ved siden af. Det, der var meningen, det, dette Folketing ønskede, var, at der skulle oprettes 10 videnskabelige målestationer.

Så siger ministeren, at vi skal stole på, hvad der sker internationalt. Jeg tror for det første ikke, der er ret mange af os, der er helt overbevist om – det er jo et følsomt område – at de internationale varslinger faktisk vil fungere. De fungerer jo ikke før i tiden, så vi har ikke sikkerhed for det.

Og for det andet: Når vi indgår en international aftale, skal vi vel også hjælpe dem med varslings, og det kan vi altså ikke, fordi ministeren overhovedet ikke har gjort noget ved den beslutning, der blev taget for to år siden.

Må jeg sige med hensyn til de mobile målestationer, ministeren taler om, at det drejer sig om nogle meget små geigertællere, som civilforsvaret løber rundt med.

Så jeg må stadig væk spørge: Mener ministeren ikke, at han skal leve op til den beslutning, der enstemmigt for to år siden blev vedtaget her i Folketinget? Eller synes ministeren så ikke, han skal gå tilbage til Finansudvalget og sige, at han ikke har tænkt sig at opfylde den beslutning, men at han har sine målestationer løbende rundt?

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil gerne sige til hr. Jimmy Stahr, at det mobile måleudstyr, civilforsvaret råder over, vel er det mest avancerede, man har kunnet få til dato. Det er udviklet efter svensk koncept og produceret af Søren T. Lyngsø A/S, og det er

taget i brug første gang sidste efterår. Det er i øvrigt det samme udstyr, vi agter at forsyne det kommunale civilforsvar med, i alt ca. 700 enheder.

Det er oplyst, at vi ikke er i stand til at advise andre lande i Det Internationale Atomenergiagenturs medlemskreds. Nu er det jo sådan, at vi ikke umiddelbart har atomkraftværker i større omfang. Men det er rigtigt, at de stationære målesystemer for så vidt er afløst af varslingsaftaler, og de er nye. De varslingsaftaler, jeg har nævnt, var ikke indgået før Tjernobyl.

Jeg har ikke belæg for at tro, at de lande, der har indgået aftalerne, ikke vil leve op til dem. Det har vi ikke set eksempler på.

Det betyder ikke, at det ikke er min pligt at sørge for, at de stationære systemer kommer så hurtigt som muligt i gang og som ønsket af Folketinget, og det har vi arbejdet på uafbrudt siden 1. januar 1988, hvor projektet er gennemgået.

Det er alene et problem, at vi i Danmark har valgt et ambitionsniveau, der er ukendt i andre lande. Det målesystem, vi opbygger, har ikke sin lige noget andet sted, og det skyldes de krav, vi stiller til følsomhed, at vi skal kunne måle en udstråling, der svarer til en ottendedel af den, der kommer fra et almindeligt skoleur med selvlysende visere. Det skyldes også, at vi har et ønske om ikke alene at måle strålingsniveauet, men direkte at kunne bestemme, hvorfra forureningen stammer. Det vil sige, at det ikke er et tokammer- eller ionkammersystem, vi opbygger. Det er et 256-kanalsystem, hvor vi kan måle isotoper.

Det har taget tid – kvalitet tager tid, mirakler udføres med det samme – at gennemgå projektet i 1988, i efteråret at udarbejde projektet til licitation og endelig nu at udbyde det i licitation. Der har været mange tekniske spørgsmål undervejs. Der har været megen uenighed om det, vi i virkeligheden iværksætter, i vidende kredse, og det er spørgsmål, vi har været tvunget til at forholde os til.

Men jeg vil godt medgive spørgeren, at havde jeg kunnet forudse tidsforløbet, så havde jeg informeret Finansudvalget om, at det ville tage længere tid.

Dorte Bennedsen (S):

Ministerens sagde i sit svar her, at en af årsagerne er, at Danmark ikke har atomkraftvær-

[Dorte Bennedsen]

ker. Er ministeren ikke vidende om, at da Tjernobylulykken sker, kommer den første melding faktisk fra Sverige og ikke fra Sovjetunionen? Derfor er det vigtigt, at vi er i stand til at melde, selv om vi ikke har atomkraftværker selv.

Ministerens sidste svar indeholdt alle mulige tekniske forklaringer, som jeg ikke skal betvivle rigtigheden af, al den stund jeg ikke kender meget til dem, men det korte af det lange er: Var det ikke rimeligt, hvis teknikken har betydet denne udsættelse, at ministeren så havde meldt tilbage til Folketinget?

Det er to år siden, Folketinget enstemmigt tog denne beslutning, og vi har ikke hørt noget til sagen, før den i sidste uge bliver rejst af hr. Jimmy Stahr. Hvorfor har ministeren ikke, da han bliver var, at tiden er løbet, meldt tilbage til Folketinget?

Jeg må også spørge ministeren – for i hans sidste svar lå i virkeligheden, at det var en forkert beslutning, der var taget: Mener ministeren i virkeligheden det?

Jimmy Stahr (S):

Jeg blev selvfølgelig glad og lidt mere tryk, da ministeren sagde, at han ville opfylde det, vi havde bestemt her i Folketinget. Det er jo i hvert fald et fremskridt. Men jeg må stadig væk sige, at der er gået halvandet år. Der er i virkeligheden gået meget mere end halvandet år, for det er halvandet år siden, indenrigsministeren fik det, men inden da havde sagen ligget et halvt år efter Finansudvalgets beslutning. Dengang lå det godt nok i et andet ministerium, men der blev også lavet forarbejde i Miljøministeriet, og før det havde Risø arbejdet med sagen et år.

Nu kommer ministeren faktisk og siger, at efter at have arbejdet med det her i tre år – eksperterne har arbejdet med denne sag i tre år – mener ministeren stadig væk ikke, at han kan udbyde det i licitation eller på andre måder finde ud af, hvor målestationerne skal være.

Og så vil jeg gerne lige have lov at spørge: Mener ministeren virkelig, at de mobile målehold på landets seks civilforsvarskaserner kan bruges til internationalt at give meldinger tilbage, når der tydeligt står i ministerens svar til mig, at det, de målehold skal kunne, er: Måle strålingen i almindelighed – det kan vi gøre på de fleste gymnasier med vores geigertællere – få overblik over den naturlige stråling og øve mandskabet i at anvende udstyret.

Mener ministeren, at vi kan byde Tyskland f.eks., hvis der sker en atomulykke i Storebælt, at vi har målt det med to eller tre civilforsvars – jeg ved ikke, hvad sådan nogle hedder – medlemmer, der står med en geigertæller ved Storebælt? Mener ministeren, at vi kan bruge det til varslings?

Og så blev det sat i gang i onsdags.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil gerne sige til begge spørgere om tidspunktet for det operative anlæg, at vi satser stadig på, at det samlede anlæg, de stationære stationer, skal være operative her i 1989, som det var forudsat ved aktstykket. Det er stadig det mål, vi har.

Jeg har sagt, at havde vi på et tidligere tidspunkt kendt det tidsforbrug, der rent faktisk har vist sig nødvendigt, så havde jeg informeret Folketingets Finansudvalg om, at det tager den tid.

Må jeg vende tilbage til spørgsmålet om de mobile måleenheder. Det er altså en del af projektet, der er rykket frem. Det var ikke forudsat, at vi skulle have de mobile målehold etableret i efteråret 1988. Det var af hensyn til problemet med den russiske satellit »Kosmos«, vi skulle være i stand til at måle.

Om det kvalitative skal man også vide, at det er de mobile målehold, der giver kvaliteten. Det er dem, der rykker ud, når man har fået en varslings eller et signal – senere fra faste stationer – og kontrollerer: Hvad er målingen rent faktisk fordelt på det geografiske område og ikke blot på de ti målestationer, hvor de nu engang befinder sig?

Kvaliteten ligger i det måleudstyr, vi er i besiddelse af. Jeg vil blot sige: Det er et avanceret målesystem, hvor vi både måler gammastråler og betastråler, så det er et resultat, vi er i stand til at informere med, hvad vi er pligtige til efter de aftaler, vi har indgået.

Jimmy Stahr (S):

Nu skal det her selvfølgelig ikke være en ekspertdebat, da hverken ministeren eller jeg tilsyneladende er eksperter på det radioaktive område.

For mig er det simpelt hen et spørgsmål om, at jeg er bange for det her. Og lidt af det, jeg har lært i skolen, har jeg dog beholdt, og en af tingene er, at jeg tror ikke, det er rigtigt, hvad mi-

[Jimmy Stahr]

nisteren siger. De kan ikke måle gammastråling, altså sådan at det kvalitativt kan bruges til noget som helst. De kan måle den almindelige stråling, og når den bliver for høj, begynder de at dippe og dutte osv., men de kan overhovedet ikke udskille de forskellige ting, så ingen ved, hvornår det faktisk er farligt. Jeg ved ikke, om ministeren kan betrygge mig med hensyn til det.

Jeg er selvfølgelig glad for, at jeg fik sat gang i disse målinger i onsdags, for hidtil har de faktisk kun fundet sted en gang imellem på Risø – en gang om ugen f.eks. – og i civilforsvaret har de bare trænet med dem, men det har ikke været dagligt.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil gentage, at der er tale om kvalitetsudstyr, der kan måle ned til det, der hedder 1 mikrosivert, hvis det siger noget, og det er ned til en ottendedel af strålingen fra et almindeligt barneskoleur med selvlysende visere. Det er det, man kan, og det er et fint instrument. Det ikke blot adviserer ved en speciel faregrænse. Man kan måle i de fine niveauer, og som sagt måler man både gammastråler og betastråler. Det er kvaliteten af de målinger, der foretages med dette udstyr.

De stationære stationer varsler – hvis vores varlingssystemer i øvrigt ikke virker, altså de bilaterale aftaler, det, der er aftalt i konventioner – og de kan også bestemme, hvorfra forureningen kommer. Det kan vi ikke med det mobile måleudstyr, og det har heller aldrig været tilsluttet.

Men jeg gentager: Det mobile måleudstyr er fremskyndet i forhold til planerne, og det andet etableres i 1989, som det var planlagt, men jeg medgiver: 4-5 måneder senere end det, man kunne have forventet.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Skriftligt besvarede spørgsmål:

Formanden:

Fra de pågældende ministre er modtaget skriftlige svar på spørgsmål stillet af følgende medlemmer af Folketinget:

Jette Pors: spm. nr. S 609

Pia Kjærsgaard: spm. nr. S 698, 765 og 784
 Glistrup: spm. nr. S 717, 748, 750, 751 og 777
 Tove Lindbo Larsen: spm. nr. S 731
 Lis Noer Holmberg: spm. nr. S 735
 Agerschou: spm. nr. S 736
 Hanne Andersen: spm. nr. S 744
 Margrete Auken: spm. nr. S 759
 Tommy Dinesen: spm. nr. S 761
 J. K. Hansen: spm. nr. S 762
 Kirsten Jacobsen: spm. nr. S 767
 Poul Nielson: spm. nr. S 768-770
 Hans Strunge: spm. nr. S 771
 Erling Christensen: spm. nr. S 773 og 774
 Birthe Hansen: spm. nr. S 775
 Jimmy Stahr: spm. nr. S 789
 Ernst B. Schmidt: spm. nr. S 791

Spm. nr. S 609

Til *industriministeren* (27/2 89) af:

Jette Pors (CD):

»Vil ministeren kommentere et ønske fra CD om at udvide et eventuelt kommende konkurrenceråd til 17 medlemmer, således at handelens hovedorganisationer får et ekstra medlem ud over den i forslag til konkurrencelov (L 191) foreslåede repræsentant, ligesom der så naturligvis også bør indsættes en ekstra repræsentant, som er uafhængig af erhvervsinteresser?«

Begrundelse

I det nuværende råd er handelens hovedorganisationer repræsenteret med to medlemmer, som varetager henholdsvis detailhandelens og engroshandelens interesser.

For detailhandelens vedkommende udgjorde omsætningen i 1987 176 mia. kr. og for engroshandelens vedkommende samme år 357 mia. kr.

Af L 191 fremgår det, at den ene af handelsstandens repræsentanter udgår til fordel for et medlem fra finansieringssektoren.

Jeg er ganske enig i, at den finansielle side af erhvervslivet bør være repræsenteret i et konkurrenceråd, men jeg er ikke af den opfattelse, at det bør ske på bekostning af handelens folk.

Når jeg foreslår et ekstra medlem, som kan repræsentere forbrugersiden, er det ud fra et ønske om, at der bør være ligevægt i rådets sammensætning, hvilket vil kunne opnås med den foreslåede udvidelse af rådets medlemmer.

Svar (26/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjelms):

Efter forslaget til konkurrencelov § 4, stk. 2, har erhvervslivets hovedorganisationer indstillingsret til i alt 7 af rådets medlemmer. Konkurrencerådet består af 1 formand og 14 medlemmer. Ved at foreslå indstillingsretten videreført uden at nævne bestemte brancheorganisationer tilsigtes at undgå at fastlåse Konkurrencerådets sammensætning i forhold til en given organisations- og erhvervsstruktur. Medlemmerne er personligt udpegede sagkyndige, der ikke primært skal fungere som interesserepræsentanter.

Man kan naturligvis overveje, om rådet har den rigtige størrelse, og der kan være særlige forhold, der eventuelt kunne berettige en udvidelse. Det er imidlertid vigtigt, at Konkurrencerådet er et effektivt organ, og jeg finder det derfor ikke hensigtsmæssigt at forøge antallet af rådsmedlemmer. Jeg kan derfor tilslutte mig de overvejelser, der er kommet til udtryk i betænkning nr. 1075 side 353 angående antallet af rådsmedlemmer. Antallet af rådsmedlemmer betyder derfor, at ikke alle erhvervsorganisationer kan være repræsenteret i rådet, men jeg har tillid til, at erhvervslivets hovedorganisationer med den foreslåede repræsentation vil indstille personer, der også vil kunne tilføre Konkurrencerådet handelsmæssig sagkundskab på såvel detail- som engros- og importområdet.

Spm. nr. S 698

Til finansministeren (28/3 89) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Kan ministeren oplyse, om Røde Kors har modtaget ekstra offentlige midler til udgivelse af sit kampagnemateriale vedrørende flygtninge, herunder bogen »Menneskerettigheder«, eller er udgivelsen finansieret af de midler, der »normalt« tilgår Røde Kors?«

Begrundelse

Røde Kors har udgivet et politiserende materiale til undervisningsbrug. Da det humanitære flere steder er gået over til rendyrket politiseren, er det væsentligt at få oplyst, om der er givet særlige midler til denne nye gren af Røde Kors' arbejde.

Der henvises i øvrigt til spm. nr. S 697 til undervisnings- og forskningsministeren.

Svar (20/4 89):

Finansministeren (Palle Simonsen):

Der er ikke, så vidt det er oplyst over for Finansministeriet, ydet statslige midler til de i spørgsmålet nævnte udgivelser.

Spm. nr. S 717

Til justitsministeren (30/3 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvordan er praksis med at give muhamedanske terrorister asyl i Danmark?«

Begrundelse

Som bekendt er muhamedanernes alvorlige fanatikerterroristvirksomhed ikke begrænset til, at de ved hellig krig-metoder vil undertvinge de vantro kristne, men de strides tillige kraftigt indbyrdes. Derfor sker det i Libanon, i Iran, i Syrien, i Jordan, i Irak og mange andre steder, at medlemmer af muhamedanske terroristgrupper fra mindretalssektorer udsættes for ganske bastante forfølgelser som følge af deres afvigende tro.

For flygtningehjælpsnaivister opfylder disse folk den tåbelige udlændingelovs betingelser for at opnå flygtningeasyl i Danmark. Fremskridtspartiet mener som bekendt, at dansk flygtningepolitik skal ændres til at sætte danske interesser over alt andet på vort 44.075-kvadratkilometerland, men af avismeddelelser om Fatah-/PLO-folk m.fl. forstår vi, at justitsministeren rask væk lukker terrorister, narkohandlere osv. ind i Danmark. Hvor vidt er dette sandt.

Svar (24/4 89):

Justitsministeren (H. P. Clausen):

Det er i medfør af udlændingelovens § 46 Direktoratet for Udlændinge, der i første instans træffer afgørelse om opholdstilladelse til de udlændinge, der er omfattet af flygtningekonventionen af 28. juli 1951, og til de udlændinge, der ikke er omfattet af konventionen, men hvor det af lignende grunde som anført i konventionen eller af andre tungtvejende grunde ikke bør kræves, at udlændingen vender tilbage til sit hjemland, jf. udlændingelovens § 7, stk. 1 og stk. 2.

[Justitsministeren]

Direktoratet for Udlændinges afgørelser efter udlændingelovens § 7 kan normalt indbringes for Flygtningenævnet, jf. udlændingelovens § 53 a.

Udlændingelovens henvisning til flygtningekonventionen indebærer blandt andet, at de begrænsninger, som konventionen indeholder, også gælder for udlændingelovens flygtningebegreb. Disse begrænsninger angår blandt andet personer, om hvem der er alvorlig grund til at antage, at de har begået forbrydelse mod freden, krigsforbrydelser, forbrydelser mod menneskeheden eller alvorlige ikkepolitiske forbrydelser eller handlinger, der strider mod De Forenede Nationers mål og grundsætninger.

Drejer det sig om en udlænding, der ikke er omfattet af udlændingelovens § 7, stk. 1, men som påberåber sig udlændingelovens § 7, stk. 2, bemærkes, at bestemmelsens ordlyd giver plads for et skøn. I en situation, hvor den pågældende nok har tungtvejende grunde til ikke at ønske at vende tilbage til sit hjemland, kan opholdstilladelse alligevel nægtes, hvis andre hensyn som f.eks. omstændigheder, der svarer til eller minder om flygtningekonventionens undtagelsesbestemmelser i artikel 1, litra F, afgørende taler imod.

Det fremgår endvidere af udlændingelovens § 10, at der uanset bestemmelserne i §§ 6-9, kun når særlige grunde taler derfor, gives opholdstilladelse til udlændinge, der er dømt for et strafbart forhold af en sådan karakter, at det kunne medføre udvisning, såfremt pådømmelsen var sket her i landet, eller hvis der i øvrigt foreligger omstændigheder, som kunne medføre udvisning efter reglerne i udlændingelovens kapitel 4.

Direktoratet for Udlændinge og Flygtninge-nævnet oplyser, at praksis er fastlagt i overensstemmelse hermed.

Spm. nr. S 731

Til *trafikministeren* (5/4 89) af:

Tove Lindbo Larsen (S):

»Kan ministeren oplyse, om den nedsatte holdetid på stationerne for S-togene i København er forhandlet med handicaporganisationerne, og i givet fald hvad deres holdninger er hertil?«

Begrundelse

Folketinget vedtog i 1987 et beslutningsforslag nr. B 137 om forbedring af trafik- og adgangsf forholdene for handicappede. Derfor er det nærliggende at spørge, om der er taget hensyn hertil i beslutningen om at begrænse holdetiden for S-togene. For gangbesværede og synshæmmede forekommer den begrænsede holdetid at være en belastning.

Svar (25/4 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

I den nye S-togskøreplan – kaldet S 89 – bliver holdetiden for et mindre antal stationer reduceret fra 15 til 10 sekunder.

Holdetiderne på de store stationer vil fortsat være på 20 henholdsvis 30 sekunder, hvilket selv med store passagermængder erfaringsmæssigt giver også handicappede mulighed for at nå at stige på og af S-togene.

DSB har siden 1987 som forsøg benyttet de kortere holdetider på S-banen til Farum, hvilket er forløbet uden problemer.

På de i alt 31 små stationer, som fra den 28. maj 1989 får kortere holdetider end i dag, forventes der på grundlag af disse forsøg ikke at blive problemer for de handicappede med at kunne nå at stige ind og ud.

Elektroførerne er i øvrigt generelt instrueret om under ind- og udstigning at være særlig opmærksomme på handicappede. I de få tilfælde, hvor ind- og udstigning vil komme til at tage længere tid end de 10 sekunder, der er afsat i køreplanen, vil toget derfor vente.

Det er således ikke skønnet, at holdetiderne skulle give de handicappede problemer.

Den nye S-togskøreplan har derfor ikke været forhandlet med handicaporganisationerne.

Endelig skal det anføres, at det i henhold til gældende lov er Hovedstadsrådet, der fastsætter køreplanerne for S-togene. DSB's forslag til S 89 er således godkendt af rådet.

Spm. nr. S 735

Til *sundhedsministeren* (5/4 89) af:

Lis Noer Holmberg (CD):

»Vil ministeren oplyse, efter hvilke regler pensionister på plejehjem bliver holdt skadesløse efter de nye medicintilskudsregler?«

[Lis Noer Holmberg]

Begrundelse

Der henvises til brev fra magistratens 3. afdeling i Odense af 20. marts 1989 til spørgeren.

Svar (26/4 89):

Sundhedsministeren (Elsebeth Kock-Petersen):

Efter det forslag, jeg har fremsat om ændring af sygesikringslovens bestemmelser om medicintilskud, opnår pensionister, der modtager personligt tillæg til dækning af medicinudgifter (medicinkort) efter pensionslovens § 17, stk. 1, fortsat sygesikringstilskud til dækning af udgiften til køb af alle tilskudsberettigede lægemidler. Personligt tillæg kan ydes til pensionister, hvis økonomiske forhold er særlig vanskelige. Formålet med undtagelsen af pensionister med medicinkort fra den foreslåede egenbetalingsgrænse for medicintilskud er at sikre, at disse pensionister ikke påføres udgifter ved omlægningen af medicintilskudreglerne.

Pensionister, der har ophold på plejehjem, får normalt udbetalt et beløb til personlige fornødenheder, mens resten af pensionen og en del af eventuelle indtægter ud over pensionen anvendes til betaling for opholdet samt andre ydelser i plejehjemmet.

Såfremt plejehjemsbeboerne er hvilende sygesikrede og dermed ikke har adgang til medicintilskud efter sygesikringsloven, betaler plejehjemmet den fulde udgift til medicin.

Er beboerne overført til aktiv sygesikringsret, yder sygesikringen tilskud til al tilskudsberettiget medicin med 75 pct. eller 50 pct., såfremt vedkommende har overskredet egenbetalingsgrænsen på 800 kr. Plejehjemmet betaler den del af udgifterne, der ikke afholdes af sygesikringen, uanset om egenbetalingsgrænsen er overskredet eller ej.

Pensionister på plejehjem, der får udbetalt et beløb til personlige fornødenheder, vil således ikke med indførelsen af egenbetalingsgrænsen blive påført egenudgifter til medicin.

Efter bistandslovens § 85 a kan kommunen bestemme, at hele pensionen skal udbetales til pensionister på plejehjem. I sådanne tilfælde betaler plejehjemsbeboerne for de enkelte ydelser, herunder medicin, som plejehjemmet yder, idet beboerne dog kan fravælge en eller flere ydelser, herunder medicin.

Plejehjemsbeboere, der får udbetalt pension, kan af kommunen være tilmeldt som enten aktivt eller hvilende sygesikrede.

De plejehjemsbeboere, der er aktivt sygesikrede, skal selv betale den del af udgiften til medicin, der ikke dækkes af sygesikringens medicintilskud.

Plejehjemsbeboere, som er hvilende sygesikrede, skal betale et beløb for medicin, der svarer til det beløb, der skulle være betalt, hvis de pågældende havde været aktivt sygesikrede.

Der henvises til Socialstyrelsens vejledning nr. 2 af 18. august 1988, pkt. 28.

Plejehjemsbeboere, der får udbetalt pension, har adgang til personligt tillæg, herunder medicinkort, efter reglerne i den sociale pensionslov § 17, stk. 1, på tilsvarende måde som hjemmeboende pensionister.

Såfremt plejehjemsbeboeren opfylder betingelserne for at få medicinkort, vil den pågældende som aktivt sygesikret været undtaget fra den foreslåede egenbetalingsgrænse efter sygesikringsloven. Er plejehjemsbeboeren pensionist og hvilende sygesikret, skal plejehjemmet betale den del af udgiften til pensionistens medicinkøb, der svarer til det beløb, den pågældende ville have opnået i tilskud fra sygesikringen, såfremt han eller hun havde været aktivt sygesikret.

De nævnte regler indebærer således, at også pensionister, der bor på plejehjem, ligestilles med hjemmeboende pensionister i relation til ordningen med egenbetalingsgrænsen efter sygesikringsloven.

Spm. nr. S 736

Til *socialministeren* (5/4 89) af:

Agerschou (SF):

»Vil ministeren besvare spørgsmål nr. S 681, hvor der blev bedt om svar på, om kontanthjælpsmodtagere nu kan deltage i inspirationskurser og lignende på lige fod med andre arbejdsløse?«

Begrundelse

Som det er ministeren bekendt, aftalte regeringen og Socialdemokratiet i september 1988 en revision af arbejdstilbudsloven m.v. Loven trådte i kraft den 1. januar 1989. Som noget nyt skulle kontanthjælpsmodtagere også kunne deltage i de såkaldte inspirationskurser.

Ved spørgsmål nr. S 681 forsøgte spørgeren at finde ud af, om kontanthjælpsmodtagere så kan deltage i de pågældende kurser på lige fod med andre arbejdsløse.

[Agerschou]

Til brug for besvarelsen har socialministeren indhentet en udtalelse fra arbejdsministeren. Den fyldte 27 linier, er meget interessant, men kommer overhovedet ikke ind på det spørgsmål, der er stillet.

Svar (20/4 89):

Socialministeren (Aase Olesen):

Jeg har indhentet følgende udtalelse fra arbejdsministeren om spørgsmålet:

»Spørgeren har tidligere spurgt, om kontant-hjælpsmodtagere kan deltage i inspirationskurser på lige fod med andre arbejdsløse, men mener ikke, at besvarelsen af spørgsmål nr. S 681 giver svar herpå.

Jeg deler ikke denne opfattelse. Personer, der erfaringsmæssigt har særlig stor risiko for langvarig ledighed, er den udsatte gruppe, som er målgruppen for inspirationskurserne. Det er nu op til en regional vurdering at afgøre, hvilke grupper af ledige der skal betragtes som særligt udsatte, uanset om de er forsikrede eller ej.

Jeg har tidligere oplyst, at hvis det senere, når vi har gjort erfaringer med udnyttelse af tilbudene, skulle vise sig, at fordelingen lokalt mellem grupperne ikke tilgodeser behovene, vil regeringen i forståelse med forligsparterne overveje, om en mere fast fordeling er nødvendig.«

Jeg kan henholde mig hertil og som i besvarelsen af spørgsmål nr. S 681 bemærke, at Socialministeriet vil følge udviklingen nøje.

Spm. nr. S 744

Til justitsministeren (7/4 89) af:

Hanne Andersen (S):

»Er administrationen af retsplejelovens § 19, stk. 3, og § 111, stk. 2, i overensstemmelse med lovens krav?«

Svar (20/4 89):

Justitsministeren (H. P. Clausen):

Efter retsplejelovens § 19, stk. 3, skal dommere have bolig ved retskredsens hovedtingsted. Justitsministeren kan dog tillade afvigelse herfra.

Efter retsplejelovens § 111, stk. 2, må politidirektøren i København og politimestrene i de øvrige politikredse ikke uden justitsministerens tilladelse have bopæl uden for vedkommende politikreds.

Som anført i Justitsministeriets besvarelse af spørgsmål nr. S 554 og S 653 har Justitsministeriet dispenseret fra de nævnte bestemmelser, når der efter en konkret vurdering af de enkelte sager er fundet grundlag herfor. Som ligeledes anført har hovedparten af dommerne og politimestrene dog fortsat bopæl i deres rets- eller politikreds.

Efter Justitsministeriets opfattelse er der her ved administreret i overensstemmelse med bestemmelserne i retsplejeloven.

Spm. nr. S 748

Til udenrigsministeren (11/4 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvad har Sri Lankas ambassadør meddelt i det sidste halve års tid om repatriering af tamiler til hans land?«

Begrundelse

Berlingske Tidende oplyste på side 9 den 9. april 1989, at rapporten fra Ceylonambassadøren M. G. Wijayasiri går ud på:

»Situationen er blevet mere stabil, men lige nu er der 39.000 flygtninge fra Indien, som først skal genplaceres ordentligt.«

Hvis dette er rigtigt, må det da være oplagt, at Indien, der selv har en tamilstat med et trecifret millionantal af indbyggere, må holde sig tilbage og lade det gældsudpinte Danmark på den anden side af jordkloden få lov til først at hjemsende sine tamiler. Så langt er regeringen forhåbentlig enig i Fremskridtspartiets »Eksportér-Asiater-Politik«.

Svar (26/4 89):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Sri Lankas ambassadør i Danmark har ikke meddelt Udenrigsministeriet oplysninger om repatriering af tamiler til Sri Lanka.

Spm. nr. S 750

Til industriministeren (11/4 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvor stor en del af den danske Iraneksport i 1980'ernes sidste halvdel er sikret med offentlige garantier og/eller tilskud?«

[Glistrup]

Begrundelse

Embargoer er noget skidt.

Men ligefrem at bruge skatteyderpenge til at spænde et sikkerhedsnet ud – eller ligefrem socialhjælpsstøtte – så Iran kan importere de varer, tjenesteydelser, anlægsaktiver eller andet, denne oliestat ønsker, er efter spørgerens mening at gå for vidt i den anden retning.

Såkalde eksportfremmeordninger (herunder eksportkreditgarantier), landbrugstilskud, ulandstiltag og muligvis meget andet – i dansk og international regi (f.eks. EF og FN) – må talmæssigt afdækkes, så det kommer helt frem i lyset, hvor meget Iran slipper billigere fra sin nævnte import, end tilfældet ville have været, hvis de iranske importører skulle have betalt fuld kommerciel pris (heri inkluderet den risikopræmie, som sælgerne ville kalkulere med, hvis de ikke fik offentlige garantier for, at de vil få deres salgspris betalt, også i tilfælde af manglende evne og/eller vilje hos den iranske importør til at betale).

Svar (20/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

Der er af eksportfremmemidlerne disponeret (forbrugt eller reserveret) følgende tilskud til danske virksomheders eksportfremstød i Iran i årene 1985–89:

1985	1,4 mio. kr.
1986	0,8 mio. kr.
1987	0,5 mio. kr.
1988	0,4 mio. kr.
1989 (indtil 14/4-89)	0 kr.

Som det fremgår af oversigten, er det meget beskedne beløb, der i perioden er anvendt til fremme af eksporten til Iran. Det skal bemærkes, at midlerne ydes til danske virksomheders eksportfremmeaktiviteter. Tilskuddene er fortrinsvis ydet til udstillingsdeltagelse. Den lave og vigende aktivitet er udtryk for, at indsatsen er på vægeblus.

I 1985 garanterede Eksportkreditrådet for en eksport til Iran på 721 mio. kr. svarende til 92,6 pct. af Danmarks samlede eksport til Iran og i 1986 for en eksport på 486 mio. kr. svarende til 51,5 pct. af den samlede eksport.

For 1987 og 1988 foreligger der ikke tilsvarende oplysninger, da Eksportkreditrådet har afskaffet indhentningen af disse statistiske indberetninger fra de danske eksportører for at let-

te eksportørernes administrative forpligtelser. Til belysning af omfanget af Eksportkreditrådets garantigivning i forbindelse med eksport til Iran i den sidste del af perioden kan det imidlertid oplyses, at Eksportkreditrådets totale udstedte eksportkreditgarantiforpligtelser på Iran ultimo 1987 udgjorde 253 mio. kr. og ultimo 1988 177 mio. kr.

Danmarks samlede eksport i de to år var henholdsvis 671 og 505 mio. kr. Da den garanterede eksport i de to år meget vel kan have været omkring dobbelt så stor som garantiforpligtelserne ultimo årene, har således en meget betydelig del af Danmarks eksport til Iran også i 1987–88 været garanteret af Eksportkreditrådet.

Danmarks eksport til Iran har i perioden i meget betydeligt omfang bestået af landbrugsvarer (fetaost).

I årene 1985–88 er der indbetalt 11.813.000 kr. i risikopræmie for eksportkreditgarantier udstedt i forbindelse med dansk eksport til Iran. I den tilsvarende periode er der ikke udbetalt erstatninger til danske Iraneksportører, og hele præmiebeløbet kan således anses som dækningsbidrag til eksportkreditordningen. Der har i den pågældende periode således ikke i forbindelse med eksporten til Iran været ydet nogen subsidier – direkte eller indirekte – via eksportkreditordningen.

Spm. nr. S 751

Til økonomiministeren (11/4 89) af:

Glistrup (FP):

»Hvor stort træk på valutakassen forvoldtes i 1987 og 1988 af henholdsvis papir- og bilimporten?«

Begrundelse

Fodformede Fremskridtshadere påstår monomant, at det er bilernes skyld, at Danmark har valutagæld, til trods for at hver gang danskeren har hundrede tusinde kroner at købe bil for, kommer de to tredjedele eller mere i andre danske lommer (i altovervejende grad statskassen), hvorfor bilkøb er en af de mest effektive måder at kanalisere penge uden om valutaforbrug på.

Omvendt med papiret. Her har vi SF-herikerklassens vigtigste redskab til at tyrannisere befolkningen. Når skattevæsenet udsender sine

[Gillstrup]

blanketter, udvidede bogholderikrav eller mammutcirkulærer eller bibliotekerne opkøber statssubsidierede, postmodernismeuforståeligheder, jamrer medietyrannerne aldrig på valutakassens vegne.

Svaret på nærværende spørgsmål skulle gerne bringe de rette proportioner frem. En nærliggende fare for, at det ikke gør det, ligger i, at mens bilvalutaforbruget er en nogenlunde klar størrelse, kan der manipuleres med, hvilke importudgifter der vedrører papir, alt efter hvor snævre afgrænsningskriterier svareren vælger.

Svaret bedes derfor angive de praktisk tilgængelige definitioner af papirbegrebet og opgive importbeløb for hver af disse.

Svar (20/4 89):

Økonomiministeren (Niels Helveg Petersen):

Ud fra Danmarks Statistiks oplysninger om udenrigshandelen i 1987 og 1988 er foretaget en opgørelse af eksporten, importen og nettoimporten af papir og biler.

I oversigten er vist både den direkte import og import af relaterede produkter m.v. Af hensyn til papirforbruget vil jeg lade oversigten tale for sig selv.

Værdien af im- og eksporten af biler og papir i 1987 og 1988

Værdi i mio. kr.	1987		1988	
	Import	Eksport	Import	Eksport
Biler				
1. Personbiler	5.254	632	4.101	689
2. Biler til godsbefordring, kollektiv transport, spec. formål samt motorforvoagne	3.772	529	2.794	635
3. Chassiser og karrosserier	166	26	105	58
4. Dæk	832	205	833	246
5. Slang, øvrige dele og tilbehør	1.834	1.106	1.664	1.297
6. Motorbenzin samt autodieselolie	2.107	595	1.439	1.109
I alt	13.965	3.093	10.936	4.034
Netto	10.872		6.902	
Papir				
1. Papirmasse	435	129	508	183
2. Avispapir	946	9	939	3
3. Tryk- og skrivepapir	1.323	474	1.404	534
4. Tryksager (reklamer og lign.)	577	261	574	258
5. Bøger, aviser og tidsskrifter	688	881	736	907
6. Konvolutter, brevpapir, notesblokke, kalendere og lign.	379	462	589	660
7. Andet pap og papir, herunder emballage og husholdningspapir	4.307	1.864	4.433	1.542
I alt	8.655	4.080	9.183	4.087
Netto	4.575		5.096	

Spm. nr. S 759

Til udenrigsministeren (12/4 89) af:

Margrete Auken (SF):

»Hvad kan ministeren oplyse om diskussionerne i EF angående underskrivelsen af Wellingtonkonventionen (Convention on the Regulation of Antarctic Mineral Resource Activi-

[Margrete Auken]

ties)?«

Begrundelse

Danmark har som det eneste EF-land underskrevet konventionen, mens der tilsyneladende har været diskussion mellem resten af EF-landene angående proceduren.

Svar (24/4 89):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Konventionen om reguleringen af aktiviteter vedrørende mineralressourcer i Antarktis blev vedtaget i Wellington den 2. juni 1988 og åbnet for undertegnelse den 25. november 1988, hvor konventionen blev undertegnet af bl.a. Finland, Norge og Sverige. Danmark undertegnede – med forbehold af ratifikation – konventionen den 24. februar 1989, og som det andet EF-land undertegnede Storbritannien konventionen den 22. marts d.å.

Diskussionerne i EF angående konventionen har drejet sig om, hvorvidt medlemslandene i forbindelse med deres undertegnelse af konventionen skulle afgive en erklæring om muligheden for, at EF på et senere tidspunkt eventuelt skulle kunne tiltræde konventionen (i tilfælde af, at konventionens gennemførelse griber ind i Fællesskabets kompetence). Danmarks (og Storbritanniens) undertegnelse af konventionen fandt sted efter, at det var blevet klart, at der ikke kunne opnås enighed mellem EF-landene om at afgive en sådan erklæring.

Spm. nr. S 761

Til *industriministeren* (13/4 89) af:

Tommy Dinesen (SF):

»Kan det have sin rigtighed, at statsskoleskibet »Danmark« ikke er sødygtigt nok til at sejle om vinteren, og hvorledes har man tænkt sig at beholde besætningen om bord, når statsskoleskibet skal oplægges i et år?«

Begrundelse

I svaret på spørgsmål nr. S 722 skriver ministeren, »at Søfartsstyrelsen ikke anser det for forsvarligt at påbegynde et togt med uerfarne elever i danske farvande om vinteren.«

Man må vel gå ud fra som en selvfølge, at eleverne har en vis træning, inden man sejler ud,

og de danske farvande er vel ikke værre end Atlanterhavet, hvor skibet ofte sejler.

Har man nogen garanti for at kunne finde nogen sejlskibsfolk til et så stort skib som »Danmark«, hvis den faste besætning skal fyres i et år, som det er meningen i Søfartsstyrelsen. Der er ikke nogen fidus ved at have et renoveret skoleskib, hvis der ingen besætning er til at sejle og uddanne eleverne.

For øjeblikket kører Danmarks Rederiforening med baggrund i Dansk Internationalt Skibsregister en kampagne for at få flere unge til søs. Samtidig oplægges skoleskibet, og man taler om nedlæggelse af søfartsskoler, forstå det hvem der kan.

Svar (26/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjem):

Jeg har forelagt spørgsmålet for Søfartsstyrelsen, der har oplyst følgende, hvortil jeg kan henholde mig:

»Statsskoleskibet »Danmark« er sødygtigt til at sejle om vinteren, men det er ikke hensigtsmæssigt at påbegynde et togt i januar måned fra Danmark, henset til at sne og is kan forekomme og således være til hinder for en forsvarlig oplæring af uerfarne elever. Desuden er skibet ikke isoleret, og indkvarteringsforholdene vil ikke være velegnede til vintersejlsads.

Med hensyn til mulighederne for at beholde de faste besætninger under skibets oplægning regner Søfartsstyrelsen med, at de fleste vil være interesserede i genansættelse, når skoleskibet atter er sejlklart. Søfartsstyrelsen har draget omsorg for, at de fastansatte besætningsmedlemmer, der må afskediges på grund af skibets værftsophold, såfremt de ønsker det, vil kunne blive midlertidigt ansat i danske rederier.«

Spm. nr. S 762

Til *forsvarsministeren* (13/4 89) af:

J. K. Hansen (S):

»Kan ministeren oplyse, hvilke beløb der gennem de sidste 15 år er anvendt ved udbygningen af Sønderborg Kaserne, således at kaserne i dag er i stand til at huse og fungere som en uddannelsesinstitution for 500 befalingsmandselever og til at huse og fungere operativt for et signalopklaringskompagni?«

[J. K. Hansen]

Begrundelse

Af Forsvarsministeriets skrivelse (1. kt. 87-2400-4 0573) af 5. april 1989 til Sønderjyllands Amt fremgår der ikke på nogen måde økonomiske beregninger over, hvad en flytning af sergentskolen til Odense og en flytning af signalopklaringskompagniet fra Sønderborg til Tønder vil koste, og om de beløb, der gennem en række år er anvendt til udbygning af Sønderborg Kaserne (bortset fra skydebanen), blot er spildte.

Svar (20/4 89):

Forsvarsministeren (Enggaard):

Forsvarets statistik for de seneste 15 år viser, at der er investeret 17,4 mio. kr. i bygninger, uddannelsesfaciliteter m.m. (eksklusive skydebanen) i Sønderborg.

Tilsvarende er der i Odense, herunder til ammunitionsmagasiner til brug for flyvevåbnet m.v., investeret 58,8 mio. kr.

Det skal i tilknytning hertil bemærkes, at befalingsmandsuddannelserne i de kommende år bl.a. kræver en indkvarteringskapacitet til yderligere ca. 200 mand, hvorfor den nuværende kapacitet i Sønderborg ikke vil være tilstrækkelig. Seneste skøn viser, at der i Sønderborg skulle investeres yderligere ca. 35 mio. kr. for at leve op til de fremtidige krav. En anvendelse af Søgårdlejren som anneks til Sønderborg vurderes i den forbindelse ikke som hensigtsmæssig. De nødvendige investeringer ved Sergentskolens flytning til Odense vil beløbe sig til ca. 30 mio. kr.

Spm. nr. S 765

Til *energiministeren* (13/4 89) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Vil ministeren uddybe og begrunde sin udtalelse om, at der skal findes kompenserende afgiftsindtægter, hvis afgiften på benzin- og olieprodukter skal sænkes?«

Begrundelse

Det er forkert, at ministeren kræver andre afgifter/afgiftsforhøjelser, hvis der opnås enighed om nedsættelse af benzin- og oliepriserne.

Spørgeren mener, at ministeren stiller krav om noget fiktivt, eftersom afgiftsforøgelsen i foråret skyldtes stigende energipriser.

Disse stigninger på f.eks. benzin kunne ministeren ikke vide noget om, da finansloven for 1989 blev vedtaget, og derfor er det også klart, at disse ekstra indkomster fra afgifter blot kan standses, uden at der skal sættes noget andet i stedet.

Svar (25/4 89):

Energiministeren (Bilgrav-Nielsen):

Aftalen om regulering af energiafgifterne blev indgået i foråret 1986 mellem den daværende regering og Det Radikale Venstre. Energiafgifterne er i henhold til denne aftale blevet reguleret i efteråret 1986 og i efteråret 1987.

Aftalen indebærer, at der skal indledes forhandlinger mellem aftalens parter om en eventuel regulering af energiafgifterne, når råoliepriserne opgjort på nærmere angivne måder har ændret sig 10 pct. siden sidste regulering. Udgangspunktet for en eventuel regulering er forbrugerpriserne i foråret 1986 efter forhøjelsen af energiafgifterne i forbindelse med påskepakken.

Om en sådan regulering helt eller delvis gennemføres, afgøres ved forhandling mellem parterne. I 1988 var der således to gange grundlag for at øge energiafgifterne, men der var enighed blandt parterne om at undlade at gennemføre en sådan forøgelse.

Jeg kan oplyse, at der efter aftalen er grundlag for at sænke afgifterne på olieprodukter og tillige grundlag for at øge disse på kul og elektricitet. I forbindelse med de aktuelle forhandlinger om regulering af energiafgifterne ønsker regeringen imidlertid på baggrund af den økonomiske situation, at en regulering af energiafgifterne så vidt muligt skal være finanspolitisk neutral. Dette synspunkt har under forhandlingerne mødt forståelse hos de øvrige parter bag aftalen.

Det er på denne baggrund, at regeringen nu fremsætter en lovpakke om regulering af energiafgifterne m.v.

Jeg skal afslutningsvis bemærke, at man af begrundelsen for spørgsmålet får det indtryk, at energiafgifterne skulle være blevet forøget i løbet af foråret 1989, og at afgifterne kunne reduceres alene ved at neutralisere denne forhøjelse. Det skal i denne forbindelse erindres, at alle energiafgifterne er udformet som mængdeafgifter, der ikke følger med prisudviklingen, således som værdiafgifter gør. Forårets stigende

[Energiministeren]

energipriser har derfor ikke medført stigende energifgifter og øgede indtægter på finansloven.

Som det fremgår ovenfor, er energifgifterne ikke blevet ændret siden efteråret 1987.

Spm. nr. S 767

Til *justitsministeren* (13/4 89) af:

Kirsten Jacobsen (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvorfor man inden for fængselsvæsnet vil afskedige 56 betjente og HK-ansatte, samtidig med at der opslås et antal nye kontorstillinger i lønramme 36, og hvor stor vil nettobesparelsen blive ved de nævnte afskedigelser og ansættelser?«

Begrundelse

Det virker ulogisk af besparelsesgrunde at afskedige betjente, som dog passer på fangerne, og samtidig nyansætte kontorchefer i lønramme 36.

Med det antal fangeflugter, der har været, kan det ikke være rigtigt at prioritere højt lønede skrivebordspaver på bekostning af langt billigere betjente.

De ressourcer, der er til rådighed, skal først og fremmest bruges til at sikre, at fangerne bliver inde i fængslerne.

Svar (24/4 89):

Justitsministeren (H. P. Clausen):

Navnlig for at opfylde regeringens beslutning om at gennemføre en besparelse på 3 pct. af lønsumsudgifterne i 1989 har kriminalforsorgen i slutningen af 1988 truffet beslutning om at spare ca. 140 stillinger. Denne personalereduktion vil blive gennemført på følgende måde:

Personalenormativerne på de åbne statsfængsler på Kragshovede og ved Sdr. Omme reduceres med henholdsvis 56 og 29 stillinger i forbindelse med en ændring af strukturen på de to fængsler.

Det samlede personaleforbrug i arresthusene reguleres og effektiviseres for at gennemføre en samlet nettoreduktion på ca. 25 stillinger.

Arbejdet i kriminalforsorgen i frihed omprioriteres med henblik på en reduktion på 12 stillinger.

For at sikre, at besparelsen kan gennemføres i 1989, nedlægges endvidere 33 stillinger fordelt på kriminalforsorgens største anstalter.

Besparelsen fordeler sig på stort set alle personalekategorier, dvs. fængselsbetjente, værk-mestre, administrativt personale, forsorgspersonale, køkkenpersonale m.v.

Herudover er det besluttet, at personaleforbruget i Direktoratet for Kriminalforsorgen i perioden 1989-92 skal reduceres med i alt ca. 14 årsværk. Heraf er ca. halvdelen allerede gennemført på nuværende tidspunkt.

Der er således ikke tale om oprettelse eller besættelse af nye stillinger i direktoratet. Der er derimod tale om genbesættelse af nogle stillinger, bl.a. som kontorchef, der er blevet ledige.

Spm. nr. S 768

Til *trafikministeren* (13/4 89) af:

Poul Nielson (S):

»Vil ministeren specificere det retlige grundlag for, at takstfastsættelsen for råolieudskibningen i Fredericia Havn for 1989 er sket med udgangspunkt i, at havnens provenu skulle holdes på et bestemt niveau, og samtidig give andre eksempler på, at havnetakster har været fastsat på grundlag af et lignende kriterium?«

Begrundelse

I ministerens besvarelse af 15. marts 1989 af spørgsmål nr. S 642 samt i skrivelse af 20. marts 1989 fra Trafikministeriet til Sæmmenslutningen af Danske Havne anføres, at vareafgiften for råolieudskibningen i 1988 blev fastsat således, at havnen skulle have en indtægt på ca. 8 mio. kr., og at dette princip også var blevet lagt til grund ved fastsættelsen af taksten for 1989.

Det er væsentligt at få klargjort, hvilket retligt grundlag der fører til netop dette resultat, ligesom det er væsentligt at få belyst, hvilke andre eksempler der findes på, at man ved fastsættelsen af havneafgifter tager udgangspunkt i et bestemt provenu som retningsgivende for taksterne.

Svar (20/4 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Der skal indledningsvis mindes om, at fastsættelsen af taksterne i provinstrafikhavnene generelt sker med udgangspunkt i omkostningerne og omsætningen samt en vurdering af, hvilket provenu der bør tilstræbes i gruppen af større og mellemstore havne.

[Trafikministeren]

For Fredericia Havns vedkommende er forholdene så specielle, at den generelle takstfastsættelse har måttet suppleres med en konkret fastsættelse af taksten for råolie.

Baggrunden herfor er, at en anvendelse af den generelle takst for olieprodukter ville give Fredericia Havn et fuldstændig urimeligt provenu, som der ikke findes noget sidestykke til i de offentlige danske havne.

Efter de stedfundne forhandlinger med Fredericia Havn og Sammenslutningen af Danske Havne, jf. mit svar på spørgsmål nr. S 770, besluttede ministeriet derfor, at der skulle tilstræbes et provenu af denne omsætning på 8 mio. kr.

Ved det her anlagte skøn er ministeriet bestemt ikke gået Fredericia Havns økonomi for nær. Et lavere skøn kunne meget vel have været forsvaret.

Havnens investering i forbindelse med overtagelsen i 1984 af Dansk Shells hidtidige private havneanlæg på Skanseodde var ca. 12 mio. kr. Havnen fik garanti for en årlig indtægt på 2,5 mio. kr. i en periode på 15 år. Det samlede garantibeløb blev fastsat til 37,5 mio. kr. Som følge af stigningen i råolieproduktionen havde Fredericia Havn imidlertid allerede ved udgangen af 1987 haft en vareafgiftsindtægt på ca. 52 mio. kr., og det forekom som nævnt helt uholdbart, at Fredericia Havn fortsat skulle indkassere mere end 20 mio. kr. om året på denne omsætning.

Efter det af havnen oplyste har den faktiske indtægt fra råolien i form af skibs- og vareafgifter i 1988 været 12,5 mio. kr.

Spm. nr. S 769

Til trafikministeren (13/4 89) af:

Poul Nielson (S):

»Betyder fastsættelsen af havneafgiften for råolie i Fredericia for 1989, at Trafikministeriet indestår for, at havnen opnår skibs- og vareafgiftsindtægter for råolieomsætningen på 8.320.000 kr., således at ministeriet, f.eks. i tilfælde af en mindre mængde råolie, gennemfører en kompenserende justering af taksten?«

Begrundelse

Det fremgår af Trafikministeriets skrivelse af 20. marts 1989 til Sammenslutningen af Danske Havne, at det netop er på grund af, at taksten

blev fastsat således, at havnens provenu ville blive på dette niveau i 1989, at en »yderligere forelæggelse for Landshavnerådet eller drøftelser med havnesammenslutningen og kommunalbestyrelsen ikke (var) nødvendig.«

Medmindre der er tale om en forvaltning, der grænser til det vilkårlige, skulle der være tale om en sådan sammenhæng som indeholdt i spørgsmålet.

Svar (20/4 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Trafikministeriet indestår ikke for, at havnen i 1989 opnår en skibs- og vareafgiftsindtægt fra råolien på 8.320.000 kr. Ligeledes har ministeriet ikke i forbindelse med fastsættelsen af de almindelige skibs- og vareafgifter i provinstrafikhavnene indestået for, at et tilsigtet provenu bliver opnået.

Jeg skal i øvrigt i denne forbindelse henlede opmærksomheden på, at for 1988, hvor det tilsigtede provenu var 8 mio. kr., jf. mit svar på spørgsmål nr. S 768, blev det faktiske provenu ifølge det af havnen oplyste 12,5 mio. kr.

Ministeriet har da heller ikke stillet krav om, at dette utilsigtede merprovenu på 4,5 mio. kr. tilbagebetales.

Spm. nr. S 770

Til trafikministeren (13/4 89) af:

Poul Nielson (S):

»I skrivelse af 20. marts 1989 (J.nr. C 10-5-70-87) fra Trafikministeriet til Sammenslutningen af Danske Havne er anført følgende om takstfastsættelsen for råolieudskibningen fra Fredericia Havn: »Idet taksten blev fastsat således, at havnens provenu inkl. skibsafgifter i overensstemmelse med principbeslutningen i brevet af 18. februar 1988 skulle blive ca. 8 mio. kr. med tillæg af 4 pct. svarende til den pr. 1. januar 1989 gennemførte generelle forhøjelse af skibs- og vareafgifterne i provinstrafikhavnene, var en yderligere forelæggelse for Landshavnerådet eller drøftelser med havnesammenslutningen og kommunalbestyrelsen ikke nødvendig.« Hvorledes harmonerer denne procedure med § 11 i lov om trafikhavne, således som denne i praksis har været administreret?«

[Poul Nielson]

Begrundelse

I sit svar af 15. marts 1989 på mit spørgsmål nr. S 642 anfører trafikministeren, at det forekommer uforståeligt, når spørgeren hævder, at den i lov om trafikhavne fastlagte procedure ikke skulle have været overholdt.

Som baggrund for dette ordvalg er i svaret anført, at de to parter i sagen, Fredericia Kommunalbestyrelse og Mærsk Olie og Gas A/S, havde afgivet indstilling om takstspørgsmålet til Trafikministeriet.

Ingen af de to parter ses imidlertid at have haft nogen som helst lejlighed til at udtale sig om selve nedsættelsen af taksten, idet kommunen i skrivelse af 30. september 1988 alene har oplyst om størrelsen af råolieudskibningen i 1988 samt tilkendegivet et synspunkt om, at taksten for 1989 ikke burde fastsættes lavere end mellemste takst, ligesom Mærsk Olie og Gas A/S heller ikke i sit brev af 10. oktober 1988 konkret berører selve spørgsmålet om havnetakstens størrelse.

Hvordan kan problemet så dreje sig om »en yderligere forelæggelse for Landshavnerådet eller drøftelser med havnesammenslutningen og kommunalbestyrelsen«, sådan som det er anført i den i spørgsmålet citerede skrivelse til Sammenslutningen af Danske Havne?

Svar (20/4 89):

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Inden fastsættelsen af råolietaksten for Fredericia Havn for 1988 foregik en indgående behandling af sagen såvel i Landshavnerådet som i ministeriet bl.a. med afholdelse af møde med Sammenslutningen af Danske Havne og repræsentanter for Fredericia Kommunalbestyrelse.

På grundlag heraf traf ministeriet sin principielle afgørelse i sagen i brev af 18. februar 1988, hvori en særordning for vareafgiften af råolie til udskibning over Fredericia Havn blev fastsat, således at havnen i 1988 inkl. skibsafgifter skønnedes at ville få en indtægt fra råolieudskibningen på ca. 8 mio. kr.

Efter at dette princip således var fastlagt, fastsatte ministeriet efter modtagne indstillinger fra Fredericia Kommunalbestyrelse og Mærsk Olie og Gas A/S med oplysninger om udviklingen i råolieomsætningen i brev af 22. december 1988 olietaksten for havnen for 1989. Takstfastsættelsen var helt i overensstemmelse

med principbeslutningen i brevet af 18. februar 1988, idet taksten som bekendt blev fastsat således, at provenuet i 1989 skulle blive ca. 8 mio. kr. med tillæg af 4 pct. svarende til den pr. 1. januar 1989 gennemførte generelle forhøjelse af skibs- og vareafgifterne i provinstrafikhavne.

Denne procedure er således i fuld harmoni med § 11 i lov om trafikhavne.

Spm. nr. S 771

Til *socialministeren* (14/4 89) af:

Hans Strunge (S):

»Hvor mange kontorer eller institutioner i offentlig regi med publikumskontakt har installeret teleslynge til brug for hørehæmmede, og vil ministeren give tilsagn om, at resten snarest muligt får installeret teleslynge?«

Begrundelse

For medborgere, der har nedsat hørelse, er det ofte forbundet med store ulemper at komme i kontakt med offentlige myndigheder, der ikke har teleslynge.

Svar (24/4 89):

Socialministeren (Aase Olesen):

Socialstyrelsen har oplyst, at der ikke findes nogen samlet registrering af, i hvilket omfang der er installeret teleslynge i kontorer eller institutioner i offentlig regi med publikumskontakt. Boligministeriet har bekræftet dette.

Ved forespørgsel til flere teleslyngeinstallationsfirmaer har Socialstyrelsen fået oplyst, at teleslynger er ved at vinde indpas i private virksomheder (f.eks. pengeinstitutter, apoteker og private jernbaner), og at disse anlæg i mindre omfang også etableres i offentlig regi.

Det er regeringens mål på handicapområdet, at problemerne skal løses inden for den sektor, hvor de opstår.

Der er efterhånden sket en generel anerkendelse af denne målsætning. Der er således i de forskellige sektorer taget en række initiativer til etablering af anlæg, f.eks. i kirker, teatre, biblioteker, råduse, bistandskontorer og enkelte postkontorer.

Eksempelvis har Kirkeministeriet i et cirkulære af 21. marts 1986 om trådløse høreanlæg i kirkerne udtalt, at der af hensyn til hørehæm-

[Socialministeren]

mede kirkegængere i fornødent omfang skal være tidssvarende høreanlæg i kirkerne.

Socialstyrelsen er bekendt med, at Landsforeningen for Bedre Hørelse har rettet henvendelse til Justitsministeriet med henblik på forbedring af forholdene for hørehæmmede i rettsale.

På dag- og døgninstitutioner, der drives efter bistanstlovens kapitel 16 og 17, forudsættes der at være hjælpemidler til rådighed, der sædvanligvis anvendes på institutioner af den pågældende art. På almindelige plejehjem vil der ofte være et behov for hørehjælpemidler, og Socialstyrelsen anslår, at omkring en tredjedel og op til halvdelen af plejehjem for ældre er udstyret med teleslyngeanlæg i opholdsrum.

Løsningen af konkrete problemer forudsættes således iværksat og gennemført lokalt ved henvendelse til de ansvarlige myndigheder.

Det centrale Handicapråd er enig i denne opfattelse.

Det centrale Handicapråd anfører endvidere, at når der lokalt er konstateret et behov for teleslyngeanlæg på offentlige kontorer, som også hørehæmmede benytter, skal Det centrale Handicapråd henstille til de lokale myndigheder, at de imødekommer dette behov i så vid udstrækning, som det er muligt.

På denne baggrund kan jeg ikke give et tilsgagn som ønsket af spørgeren.

Spm. nr. S 773

Til *sundhedsministeren* (14/4 89) af:

Erling Christensen (S):

»Hvorledes kunne ministeren tænke sig en eventuel autorisation for kiropraktorer udformet?«

Begrundelse

Flere sundhedsuddannelser har en autorisation.

Spørgsmålet er i øvrigt stillet i forlængelse af spørgsmål nr. S 702.

Svar (24/4 89):

Sundhedsministeren (Elsebeth Kock-Petersen):

Med virkning fra den 1. april 1987 er der mellem Dansk Kiropraktorforening og Sygesikringens Forhandlingsudvalg indgået en overenskomst, der bl.a. indeholder bestemmelser ved-

rørende sygesikringstilskud til patienter, der behandles af en af Kiropraktorforeningen og Sygesikringens Forhandlingsudvalg godkendt kiropraktor. Efter overenskomsten er endvidere oprettet et uvildigt nævn, der skal vurdere den enkelte kiropraktors uddannelseskvalifikationer.

Med virkning fra den 1. januar 1988 blev kiropraktorerne faglige virksomhed omfattet af Sundhedsvæsenets Patientklagenævns virksomhed, således at klager over en kiropraktors faglige virksomhed kan indbringes for Patientklagenævnet.

På baggrund af ovenstående er det Sundhedsministeriets opfattelse, at danske kiropraktorer udøver deres kiropraktorvirksomhed på en for samfundet fuldt forsvarlig måde, ligesom kiropraktorerne er blevet en integreret del af sygesikringssystemet med de dertil hørende rettigheder og pligter. Sundhedsministeriet har derfor ingen planer om at etablere en egentlig autorisationsordning for kiropraktorer.

Spm. nr. S 774

Til *undervisnings- og forskningsministeren* (14/4 89) af:

Erling Christensen (S):

»Vil ministeren undersøge, om lægeskolen ved Odense Universitet har lavet økonomiske beregninger og vurderinger for en fremtidig placering af en kiropraktoruddannelse ved Odense Universitet, og i bekræftende fald vil ministeren fremsende disse beregninger og vurderinger til spørgeren?«

Begrundelse

Spørgsmålet er stillet i forlængelse af spørgsmål nr. S 704.

Svar (25/4 89):

Undervisnings- og forskningsministeren (Bertel Haarder):

Odense Universitet har oplyst, at lægeskolen ikke har lavet økonomiske beregninger og vurderinger for en placering af en kiropraktoruddannelse ved universitetet.

Dekanen for det lægevidenskabelige hovedområde har i vedlagte kopi af brev af 7. april 1989 til formanden for Forskningsudvalget imidlertid oplyst, at der er nedsat et udvalg

[Undervisnings- og forskningsministeren]

mellem Odense Universitet og Nordisk Kiropraktorforening, som vil afgive en redegørelse for kiropraktoruddannelsens faglige indhold og de organisatoriske og økonomiske konsekvenser heraf.

Bilag 1

Odense Universitet
Det lægevidenskabelige hovedområde

Den 7. april 1989

J.nr. 521/100-2

Formanden for Folketingets
Forskningsudvalg K. Rahbæk Møller
Folketinget
Christiansborg Slotsplads
1218 København K

På baggrund af en række presseomtaler, som forbinder en etablering af en kiropraktoruddannelse med Odense Universitet, er det fundet hensigtsmæssigt at redegøre for universitetets hidtidige engagement og fremtidige planer.

De anmodes om at distribuere vedlagte til Forskningsudvalgets medlemmer.

Med venlig hilsen
Mogens Hørdér
dekan

Bilag 2

Odense Universitet
Det lægevidenskabelige hovedområde
Den 10. april 1989

Kiropraktoruddannelse og Odense Universitet

Odense Universitets lægevidenskabelige fakultetsråd har i begyndelsen af marts 1989 besluttet at indgå i et udvalgsarbejde sammen med Nordisk Kiropraktorforening.

Baggrunden herfor er, at der ved Nordisk Råds møde i februar 1989 blev vedtaget en resolution, som opfordrer de nordiske lande til at sikre en kvalificeret kiropraktorbehandling på baggrund af en autorisation hvilende på en anerkendt uddannelse. Anerkendt uddannelse er i denne forbindelse det niveau, som opnås gennem en 5-årig uddannelse ved universiteter i U.S.A. eller England.

Hidtil har nordiske borgere efter en 1-årig forskole ved Odense Universitet gennemgået resten af uddannelsen ved anerkendte institutioner i Australien, Canada, England og U.S.A. Den norske regering har gennemført en beslutning om autorisation, og den svenske regering har fremsat forslag herom til vedtagelse i foråret 1989. Derfor har de faglige sammenslutninger for kiropraktorer i Norden rettet henvendelse til Odense Universitet med henblik på at få etableret en uddannelse på niveau med skolerne i udlandet ved en nordisk uddannelsesinstitution. Henvendelsen blev rettet til Odense Universitet begrundet i den allerede eksisterende foruddannelse af nordiske kiropraktorer i Odense.

Det etablerede udvalgsarbejde vil resultere i en redegørelse for uddannelsens faglige indhold og de organisatoriske og økonomiske konsekvenser heraf. Det vides allerede nu, at der vil blive fremsat alternative organisations- og finansieringsmuligheder, såvel sådanne som er omkostningsneutrale, indtægtsgivende eller udgiftskrævende – set med Odense Universitets øjne.

Første fase af udvalgsarbejdet er planlagt afsluttet inden sommerferien 1989 med henblik på en henvendelse til undervisnings- og forskningsministeren samt sundhedsministeren.

Beslutter Odense Universitet herefter at fortsætte udvalgsarbejdet, vil en påbegyndelse af uddannelsen kunne forventes 1990 eller 1991.

Etablering af en linie for kiropraktoruddannelse vil falde naturligt ind blandt de uddannelser, der allerede findes ved det lægevidenskabelige hovedområde ved Odense Universitet.

I den af Undervisningsministeriet ønskede redegørelse for hovedområdetets fremtid, som blev afgivet 1. marts 1989, er der allerede redegjort for en lang række initiativer, som over en kortere årrække vil ændre hovedområdet fra et lægevidenskabeligt til et bredere sundhedsvidenskabeligt hovedområde.

Etablering af en kiropraktoruddannelse med tilhørende forskningsaktiviteter vil naturligt kunne indpasses i læge- og idrætsuddannelsen, der allerede eksisterer ved Odense Universitet.

Det skal også fremhæves, at der netop på baggrund af disse to uddannelser – nu eventuelt suppleret med kiropraktoruddannelsen – vil være en bred basis for etablering af forskningsaktivitet omkring muskel- og skeletsygdomme.

[Undervisnings- og forskningsministeren]

Odense Universitet har således startet og vil gennemføre udvalgsarbejdet om etablering af en kiropraktoruddannelse på grund af:

- en énstemmig vedtagelse i Nordisk Råd om fælles nordisk holdning til autorisation og uddannelse af kiropraktorer,
- Sundhedsministeriets og regeringens høje prioritering af forskning vedrørende muskel- og skeletsygdomme,
- Undervisningsministeriets opfordring til de lægevidenskabelige hovedområder om omstilling med henblik på etablering af sundhedsuddannelser, der efterspørges i samfundet,
- Danmarks mulighed for at blive hjemsted for en fællesnordisk uddannelsesinstitution.

Spm. nr. S 775

Til *kommunikationsministeren* (14/4 89) af:

Birthe Hansen (SF):

»Kan ministeren oplyse resultatet af den embedsmandsundersøgelse vedrørende adresse-løse forsendelser m.v., som skulle være afsluttet i begyndelsen af 1989?«

Begrundelse

Spørgeren henviser til spørgsmål nr. S 341 af 22. december 1988 samt ministerens efterfølgende besvarelse af 6. januar 1989, hvor spørgeren har bedt ministeren undersøge problemet med de adresseløse forsendelser i forbindelse med anvendelse af edb hos P & T, hvilket ministeren yderligere ville lade indgå i den omtalte embedsmandsundersøgelse.

Svar (24/4 89):

Kommunikationsministeren (Torben Rechen-dorff):

I forbindelse med besvarelsen den 6. januar 1989 af spørgsmål nr. S 341 fra folketingsmedlem Birthe Hansen (SF) vedrørende muligheden for anvendelse af edb i forbindelse med en eventuel afvisning af adresseløse forsendelser omdelt af postvæsenet blev det oplyst, at dette spørgsmål ville indgå i embedsmandsgruppens arbejde, der forventedes afsluttet i begyndelsen af 1989.

Embedsmandsgruppen har behandlet spørgsmålet, og dens arbejde er nu så langt fremme, at rapporten ventes at foreligge i maj

måned d.å., hvorefter Folketinget vil blive orienteret.

Spm. nr. S 777

Til *udenrigsministeren* (17/4 89) af:

Glistrup (FP):

»Vil udenrigsministeren udførligt oplyse, hvad der foreligger af materiale til belysning af den juridiske gyldighed af et EF-veto af den karakter, som industriministeren benyttede den 13. april 1989?«

Begrundelse

Ved mødet i Folketingets Markedsudvalg den 12. april 1989 kl. 20 anmodede industriministeren om mandat til – i relation til tv- og radiocensurdirektivforslaget – at afgive en erklæring til EF's Ministerråd den følgende dag. Erklæringen havde bl.a. følgende passus:

»Samtidig skal jeg gøre opmærksom på, at såfremt det måtte blive konstateret ved Domstolen, at spørgsmålet er omfattet af traktaten, skal denne erklæring tages som udtryk for, at Danmark påberåber sig vital interesse for at hindre direktivets vedtagelse.«

Som følge af tidnøden havde udvalget ingen mulighed for at få vurderet den juridiske styrke i et sådant langtidstikkende veto, der ved eksplodingsudløsning skal hidføre tilbagevirkende kraft over mange år for, hvad der er sket og vil ske (planlagt og endnu ikke planlagt) på tv-området i foreløbig 12 lande med hundredvis af millioner daglige seere.

Udvalgets medlemmer måtte derfor tage stilling til gespenstet på grundlag af deres paratviden om emnet. For Fremskridtspartiets vedkommende førte dette til, at partiet karakteriserede industriministerens forslag som et Rane Jensen-veto, der alene havde til formål, at regeringen af valgflæskmæssige årsager op til EF-valget ville foregive, at man var imod, at EF nu skal overtage meget indgående detailstyringer af, hvad danske seere skal have adgang til at modtage på tv, men at regeringen i virkeligheden er tilhænger af en sådan statsknægtning af ytringsfriheden og derfor reelt hellere vil medvirke til dens gennemførelse end lægge mere end et halmstrå i vejen for den.

Efter at industriministeren i EF's Minister-råd den 13. april 1989 har handlet, som han udtalte sig i Markedsudvalget, må tiden være inde

[Gillstrup]

til en udtømmende oplysning om, hvilken juridisk gyldighed man i EF-kredse og i hvert af de 12 medlemslande tillægger et »veto« som det anførte, og hvordan man nærmere argumenterer herfor.

Svar (26/4 89):

Udenrigsministeren (Ellemann-Jensen):

Den valgte fremgangsmåde, som der ikke er blevet konstateret et flertal imod, er blevet belyst ved flere møder i Folketingets Markedsudvalg. De nødvendige oplysninger til belysning af fremgangsmåden er blevet drøftet og behandlet på de pågældende møder.

Industriministeren har på mødet i Folketingets Markedsudvalg den 14. april 1989 orienteret om reaktionen på rådsmødet over for den af Danmark valgte fremgangsmåde. Der foreligger ikke oplysninger eller notater til supplerings af, hvad der er drøftet på ovennævnte møder.

Spm. nr. S 784

Til *sundhedsministeren* (19/4 89) af:

Pia Kjærsgaard (FP):

»Hvor meget har det kostet at fremstille Sundhedsministeriets seneste farvestrålende publikation, der skal orientere om regeringens forebyggelsesprogram?«

Begrundelse

Det ser ud til, at regeringen går i spidsen med storforbrug af offentlige midler, når man udgiver publikationer. Disse er blevet farvestrålende og har en kraftig indbinding, angiveligt for at sløre indholdet. Salgsprisen for den seneste redegørelse er angivet til 90 kr., men spørgsmålet er, om dette beløb overhovedet dækker kostprisen. Sammen med ministerens besvarelse af ovenstående vil det være formålstjenligt at få oplyst, hvor mange eksemplarer regeringens forebyggelsesprogram er trykt i.

Svar (25/4 89):

Sundhedsministeren (Elsebeth Kock-Petersen):

Regeringens forebyggelsesprogram består af to dele, en kort programdel, der redegør for regeringens valg af indsatsområder og planlagte initiativer, og en større dokumentationsdel, der giver kortfattede oversigter over forebyggelses-

initiativer på 12 ministres ansvarsområde samt giver faglige redegørelser for de valgte indsatsområder samt for regeringens ernæringspolitik, tobaks- og alkoholpolitik.

Trykkeudgifterne har i alt andraget	597.117,20 kr.
fordelt på	
4240 eksemplarer af programdelen (56 s.)	142.656,00 kr.
4128 eksemplarer af dokumentationsdelen (303 s.)	369.632,20 kr.
Produktionsstyring, billedretigheder m.v.	84.829,00 kr.

Arbejdet med forebyggelse skal primært ske decentralt i kommuner og amtskommuner, i private foreninger m.v. Sundhedsministeriet har derfor trykt og gratis udsendt forebyggelsesprogrammets to dele til kommuner og amtskommuner samt til en række øvrige vigtige aktører, i alt ca. 2.000, for at starte den nødvendige debat og skabe interesse om forebyggelsesarbejdet og for at give dem, der skal arbejde med forebyggelse i praksis, en solid faglig baggrund for arbejdet.

Sundhedsministeriet lod derudover trykke ekstra eksemplarer med henblik på salg. Salgsprisen er fastsat, så den mere end dækker ekstraproduktionen ved tryk af ekstra ca. 2.200 stk. Publikationen er nu næsten udsolgt, og Sundhedsministeriet overvejer et genoptryk. Salgsprisen ved genoptryk vil blive fastsat, så den dækker de faktiske udgifter ved et genoptryk.

Det kan i øvrigt oplyses, at flere folkeoplysende organisationer i forbindelse med afgivelse af hørings svar vedrørende forebyggelsesprogrammet har givet udtryk for, at forebyggelsesprogrammet er et velegnet materiale for det folkeoplysende arbejde.

Spm. nr. S 789

Til *indenrigsministeren* (20/4 89) af:

Jimmy Stahr (S):

»Hvor i Danmark er de 10 målestationer for radioaktivt udslip placeret?«

Begrundelse

På baggrund af den aktuelle ulykke med en sovjetisk ubåd rejses meget naturligt spørgsmålet om, hvorledes vi måler eventuelle radioaktive udslip.

[Jimmy Stahr]

Ved den sidste større atomulykke – atomkraftværket ved Tjernobyl – var man meget bekymret i Danmark, og det blev vedtaget at bygge 10 målestationer i Danmark, således at man med stor sikkerhed var i stand til at måle udslip og om fornødent advare befolkningen.

Ansøgningen om de 10 målestationer blev tiltrådt af Finansudvalget den 23. juni 1989 efter en ansøgning fra miljøministeren af 25. maj 1987 (finansudvalgsakt nr. 246).

Svar (27/4 89):

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Som det fremgår af aktstykket af 25. maj 1987 (finansudvalgsakt nr. 246), vil de 10 målestationer for måling af radioaktiv stråling blive placeret på følgende måde:

- 4 stationer i Jylland.
- 1 station på den fynske øgruppe.
- 4 stationer på den sjællandske øgruppe.
- 1 station på Bornholm.

Målestationerne vil blive placeret i beskyttede områder, og den endelige placering vil blive fastlagt i forbindelse med det udbud, som vil finde sted inden for de nærmeste dage, men placeringen vil naturligvis være afhængig af de tekniske løsninger, der vil blive resultatet af udbudet.

Det kan i øvrigt oplyses, at Indenrigsministeriet og Civilforsvarsstyrelsen, der overtog det nukleare beredskab pr. 1. januar 1988, har foretaget en økonomisk og teknisk gennemgang af det målesystem, som er omtalt i Miljøministeriets akstykke af 25. maj 1987.

Gennemgangen har ført til, at det mobile målesystem har kunnet etableres inden for civilforsvarets almindelige beredskab, således at der allerede i dag findes 60 mobile målehold på landets 6 civilforsvarkaserner. Der foretages derfor allerede i dag landsdækkende daglige målinger med 3 formål:

- 1) Måle strålingen i almindelighed.
- 2) Få et overblik over den naturlige stråling.
- 3) Øve mandskabet i at anvende udstyret.

Derudover skal det oplyses, at der er indgået bilaterale varslingsaftaler med Sverige, Finland, DDR, Forbundsrepublikken Tyskland, Sovjetunionen, Storbritannien, herunder Nordirland, og Polen, samt at IAEA har opbygget et varslingsystem med deltagelse af ca. 60 lande.

Endelig skal det oplyses, at der stiles mod, at de faste målestationer er etableret i 2. halvdel af 1989.

Spm. nr. S 791

Til *miljøministeren* (20/4 89) af:

Ernst B. Schmidt (FP):

»Hvor mange mio. 70 cl-flasker kan ikke genbruges, fordi Folketinget ved lov af 15. december 1988 vedtog, at disse efter 31. december 1988 ikke må markedsføres?«

Begrundelse

Spørgsmålet er stillet for at klarlægge, hvad denne molboagtige »genbrugslov« koster i samlet tab for alle berørte.

Svar (27/4 89):

Miljøministeren (Lone Dybkjær):

Loven, som Folketinget vedtog den 15. december 1988, vedrører afgifter af visse detailsalgspakninger.

Forbudet mod anvendelse af 70 cl-vinflasker efter den 31. december 1988 er ikke fastlagt i denne lov. Jeg må derfor antage, at spørgsmålet beror på en misforståelse.

Der har i EF-regi i henhold til EF-direktiv 75/106/EØF i en årrække været bestræbelser på at standardisere flaskestørrelserne på området, bl.a. med henblik på at øge mulighederne for genanvendelse. Det har i en tiårig periode været klart, at 70 cl-flasken bl.a. af genanvendelsesmæssige årsager skulle udgå.

Jeg kan oplyse, at der i 1987 cirkulerede ca. 215 mio. flasker i Danmark. Branchen anslår, at ca. 20 mio. af disse er 70 cl-flasker, som efter 1. januar 1989 ikke kan genpåfyldes.

Det betyder imidlertid ikke, at de ikke vil blive søgt genbrugt, tværtimod, der vil blive tale om skåring og omsmelting til nyt glas.

For god ordens skyld skal jeg bemærke, at jeg ved skrivelse af den 10. april 1989 har orienteret Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg om omlægning til 75 cl-flasker.

Supplerende besvarelse af skriftligt besvaret spørgsmål:

Ad spm. nr. S 696

Formanden :

Fra industriministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af medlem af Folketinget Flemming Hansen (KF) stillet spørgsmål.

Spørgsmålet, der sammen med den foreløbige besvarelse er optaget i Folketingstidende, forhandlingerne sp. 8620, var sålydende:

Til *industriministeren* (28/3 89) af:

Flemming Hansen (KF):

»Vil ministeren tage initiativ til, at forbrugeren kan regne med, at deres Dankort altid er anvendeligt, når der er dækning på forbrugers konto?«

Supplerende svar (26/4 89):

Industriministeren (Nils Wilhjelm):

I fortsættelse af min besvarelse af spørgsmål nr. S 696 fremsender jeg kopi af Forbrugerombudsmandens skrivelse af 18. april 1989.

På baggrund af de heraf tilføjede oplysninger har jeg intet yderligere at tilføje i sagen.

Bilag 1

Forbrugerombudsmanden

Den 18. april 1989

Til Industriministeriet

I min skrivelse af 3. april 1989 – bidrag til besvarelse af spørgsmål nr. S 696 stillet af folketingsmedlem Flemming Hansen – oplyste jeg, at jeg nøje ville følge udviklingen omkring kapaciteten i Dankortnetværket.

Jeg har herefter haft et møde med PBS, hvor jeg blev orienteret om driftssikkerheden i Dankortsystemet samt om iværksatte nødprocedurer.

I forlængelse af dette møde har jeg modtaget vedlagte redegørelse af 17. april 1989 fra PBS.

Det fremgår af redegørelsen, at der er foretaget en udvidelse af den del af selve edb-maskinen (gemmedelen), som blokerede for transaktioner påskelørdag. Endvidere er visse rutiner (oprydningsrutiner) blevet justeret. Ændringerne skulle betyde, at PBS' edb-maskine nu kan klare store transaktionsmængder selv i spidsbelastningssituationer.

PBS har samtidig oplyst, at selskabet er blevet opmærksom på, at forretningerne skal være bedre forberedt på overgangen til nødprocedurer, hvis der sker teknisk sammenbrud. Derfor

vil PBS fremover ved salg af Dankortterminaler lade medfølge en mere uddybende forretningsgang for nødprocedurer.

Jeg skal tilføje, at jeg i det nævnte møde over for PBS præciserede det rent praktiske behov for, at de allerede tilsluttede forretninger m.v. gøres opmærksom på, hvordan nødprocedurerne fungerer. Det må således sikres, at den enkelte forretning, f.eks. ved en regelmæssig gennemgang af disse procedurer, straks er i stand til at håndtere modtagelsen af kort i eventuelle kommende situationer med nedsat kapacitet i netværket.

Med venlig hilsen

Frede Christensen

Bilag 2

Den 17. april 1989

Pengeinstitutternes Betalingssystemer A/S

Til Forbrugerombudsmanden.

Problemer i Dankortsystemet

I forlængelse af vort møde den 7. april 1989, hvor Forbrugerombudsmanden blev orienteret om de opståede driftsproblemer i Dankortsystemet, vender vi hermed som aftalt tilbage med en yderligere belysning af problemerne.

Dankortsystemet er som nævnt på vort møde datakommunikationsmæssigt et teknisk kompliceret system karakteriseret ved mange kortholdere (ca. 1,3 mio.) og mange brugssteder (ca. 10.000) og en ujævn fordeling af transaktioner. Vi modtager således på en lørdag 30.000–40.000 transaktioner på en time.

Med et sådant forbrugsmønster er det naturligvis af største vigtighed, at det tekniske system opbygges, så det hele vejen igennem kan klare en spidsbelastning. Således kan edb-maskinens centrale enhed behandle mere end 40 køb pr. sekund, og der har aldrig – heller ikke påskelørdag – været tale om mere end 20 køb pr. sekund, hvorfor det ikke er her, problemet ligger.

Når der er foretaget et køb, skal visse oplysninger gemmes til senere brug, blandt andet oplysninger om det enkelte købs størrelse. Disse oplysninger gemmes normalt ikke i det centrale edb-udstyr, hvilket betyder, at det tager lidt ekstra tid at levere disse oplysninger et andet sted i systemet. Der er derfor i selve edb-maskinen indbygget en såkaldt buffer, som kan gemme disse oplysninger, når der er meget travlt. Normalt ryddes der op i denne buffer, når der

[Industriministeren]

er mindre travlt. Det, der skete påskelørdag, var, at vor buffer og vore oprydningsrutiner fejlagtigt ikke var gode nok, hvorfor vi blev tvunget til at fortage oprydningsrutiner, da der blev foretaget flest køb. Dette indebar, at vi ikke kunne behandle så mange transaktioner, som der var behov for omkring kl. 12 påskelørdag.

Efter en grundig gennemanalyse af systemet er bufferen blevet udvidet, således at denne nu er tilstrækkelig stor. Endvidere er oprydningsrutinerne omkring denne buffer blevet justeret. Disse ændringer betyder, at vore edb-maskiner nu kan klare store transaktionsmængder, også i spidsbelastningssituationer.

Vi er i øvrigt blevet opmærksom på, at der skal større fokus på nødprocedurer, idet et teknisk system naturligvis aldrig vil kunne fungere 100 pct. Ved salg af Dankortterminaler vil der derfor fremover medfølge en mere uddybende forretningsgang for nødprocedurer, jf. det tidligere til Forbrugerombudsmændens fremsendte materiale. Det kan i øvrigt oplyses, at vi i samarbejde med pengeinstitutterne vil revurdere nødprocedurerne, således at disse opleves som værende så hensigtsmæssige som muligt for både forretninger og kortindehavere.

Med venlig hilsen
Lotte Kolind Poulsen

Man vendte herefter tilbage til dagsordenens punkt 3 og 4, der var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 235:

Forslag til lov om ændring af visse forbrugsafgiftslove. (Afgiftsnedsættelse for benzin og lavenergipærer m.v. samt afgiftsforhøjelse for elektricitet og stenkul m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).

4) Første behandling af lovforslag nr. L 237:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af benzin. (Nedsættelse af de samlede afgifter på benzin med 1 kr. pr. liter).

Af Dohrmann (FP) m.fl.

Forhandlingen genoptoges

Else Theill Sørensen (KF):

Af de to forslag handler skatteministerens forslag om regulering af afgifterne på benzin, kul, elektricitet og lysstofrør.

Baggrunden er som bekendt for det første den senere tids prisstigninger på benzin. Fra begyndelsen af januar i år og til i går, hvor den sidste stigning kom, er prisen steget ca. 85 øre pr. l. Og for det andet aftalen mellem de nuværende regeringspartier, CD og Kristeligt Folkeparti fra foråret 1986 om, at der skulle optages forhandlinger om afgiftsreguleringer, hvis der skete væsentlige udsving i råoliepriserne.

De partier, der stod bag denne aftale, er nu enedes om at gå ind for det foreliggende forslag, som altså foruden benzinafgifterne ændrer afgifterne på visse andre varer.

Selv om der kun stod i aftalen, at der skulle *forhandles* om afgiftsreguleringerne, er jeg glad for, at forhandlingerne fører til et konkret forslag om reduktion af afgifter. I modsat fald ville der være god grund til for vælgerne at føle, at vi var rendt fra et løfte, selv om i parentes bemærket ingen gjorde vrøvl sidste år, da vi undlod at hæve afgifterne, selv om prisudviklingen gav basis for det. Det gav et mindreprovenu på 90 mio. kr.

Jeg er ikke enig med hr. Stavad i, at når reguleringerne er så små, kan vi lige så godt droppe dem. Sådan synes jeg ikke vi skal se på den sag.

Det Konservative Folkeparti er godt tilfreds med den udformning, lovforslaget har fået, fordi det samlet giver en lille afgiftslettelse, og fordi reguleringerne appellerer til et mindre energiforbrug, som samtidig er mere miljøvenligt.

Det er desværre stadig væk sådan, at langtfra alle, hvis biler kan køre på blyfri benzin, benytter sig af den mulighed, og med den afgiftsregulering, der her er lagt op til, vil der blive en lidt større forskel mellem den blyfri benzin og den almindeligt anvendte benzin.

Som det forhåbentlig er fremgået, kan Det Konservative Folkeparti anbefale lovforslaget til vedtagelse, men jeg vil godt benytte lejligheden til at komme med et par bemærkninger om benzinpriserne i almindelighed.

Prisen for 1 l benzin er fra aftalens indgåelse til nu steget med 15 pct. I den samme periode er forbrugerprisindekset også steget med 15 pct. Benzinprisen har altså i den periode udviklet sig nøjagtig som andre priser.

Når vi alligevel som forbrugere er særlig på vagt over for stigningen i benzinpriserne, skyldes det selvfølgelig, at en væsentlig del af prisen er afgifter, og, hvad der måske er meget væsentligere: Benzinpriserne på den anden side af grænsen er lavere.

[Else Theill Sørensen]

Med hensyn til det sidste synes jeg da også, man skal bemærke, at forskellen mellem priserne i Danmark og Vesttyskland er blevet væsentlig mindre inden for de sidste år. Sidst på året 1988 var der en prisforskel på omkring 2 kr. 90 øre pr. l. Selv efter den seneste tids store prisforhøjelser er forskellen på 2 kr. 20 øre pr. l. Og hvis vi vedtager det her lovforslag, så vil prisforskellen yderligere indsnævres.

Jeg tror, det var hr. Stavad, der blandt de mange undersøgelser, hr. Stavad vil have sat i sving, også ville have undersøgt, om benzinpriserne er steget i udlandet. Det er jeg overbevist om at de er. I hvert fald er de steget i Vesttyskland, og det er jo det land, vi ofte sammenligner med.

Og så til sidst: Det felttog mod de danske olieselskabers og benzinforhandleres avancer, som hr. Stavad indledte ved andenbehandlingen af nr. L 154 i januar, og som han nu ganske kraftigt fremturer med, vil jeg godt tage stærkt afstand fra.

For det første er det fuldstændig urimeligt at sammenligne avancerne i øre. Det er altså ikke lige meget, om man tjener 18 øre på en vare, der koster 6 kr., eller man tjener det på en vare, der koster 4 kr.

Derudover skal der tages højde for, at avancen skal dække en lang række omkostninger, før resten går til fortjeneste, og der er vel ingen i denne sal, der er uvidende om, at det generelle omkostningsniveau i Danmark er en del højere, end det er i Vesttyskland. Jeg er overbevist om, at olieselskaber og forhandlere vil bidrage det, de kan, til at holde grænsehandelen nede.

Med hensyn til Fremskridtspartiets lovforslag skal jeg meddele, at vi går imod det, fordi vi mener, at det, der er behov for nu, er regulering af afgifterne for at kompensere for de aktuelle prisstigninger. Vi vil ikke på nuværende tidspunkt være med til at starte afgiftsharmoniseringen på dette isolerede område, som oven i købet er et af de områder, hvor der er meget, der tyder på, at de andre EF-lande vil hæve deres afgifter og altså komme os i møde.

Jeg er dermed ikke helt enig med hr. Duetoft, som sagde, at vi skulle have afgifterne ned på EF-niveau. Her er der vist et af de steder, hvor vi har god grund til at arbejde for, at de andre EF-lande får deres afgifter op i nærheden af det danske niveau.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Jeg vil bare bede den konervative ordfører bekræfte, at når prisforskellen mellem tysk og dansk benzin er indsnævret, så er det ikke, fordi man henter lavere avancer i Danmark eller højere avancer i Vesttyskland, men fordi de tyske afgifter er forhøjet. Det er det, der er skyld i indsnævringen.

Spørgsmålet er, om det er forkert at se på avancer i ørebeløb. Den konservative ordfører mener, at man bør have en højere avance i Danmark som følge af vores meget høje afgiftsniveau. Vi kunne vel næsten vende det om og sige: Hvis man har nogle offentlige midler liggende gratis i en periode til forrentning, som går i olieselskabernes kasser, burde det så ikke tværtimod begrunde, at avancen isoleret set burde være lavere i Danmark? Man får faktisk foræret en fortjeneste af den afgift, man opbevarer i en periode.

Derfor mener jeg ikke, at det i denne sammenhæng er rimeligt. Der er ikke hold i argumentationen fra den konservative ordfører.

(Kort bemærkning).

Else Theill Sørensen (KF):

Til den sidste del vil jeg sige, at jeg ikke her og nu vil gå ind i en nærmere diskussion om, hvem det er, der har fordel af, at der er højere afgifter, og i hvilket led der eventuelt ligger en avanceforskel, hvem der har lov til at tjene penge, og hvem der ikke har lov til at tjene penge. Jeg vil godt sige, at det formentlig er penge, der er tjent helt legalt og opgivet til alverdens ting og er synlige alle mulige steder.

Men til det første, om jeg godt vil bekræfte, at årsagen til indsnævringen er, at man i Vesttyskland har forhøjet afgifterne: Ja, det vil jeg da meget gerne bekræfte. Jeg tror også, at den tyske regering har planer om, hvis de kan komme igennem med det, at forhøje afgifterne endnu mere, sådan at forskellen indsnævres yderligere.

Jeg er ked af, jeg ikke gav udtryk for, at det var derfor. Jeg tror ikke, det har noget som helst med avancerne at gøre, det ved jeg godt.

Jens Thoft (SF):

Den tid, der medgår til behandling af en sag, er omvendt proportional med den politiske be-

[Jens Thoff]

tydning og den vigtighed, den har. Det samme kan man for den sags skyld sige om massemedierne behandling af den her benzinsag.

SF finder, at hele grundlaget for debatten for længst har mistet enhver alvorlighed. CD vil partout komme de betrængte bilister til hjælp, og det er de da selvfølgelig velkommen til. Men de mange, som oplever dyrere varmeregninger på grund af stigende priser på fyringsolie, som mere eller mindre følger benzinprisen, har ikke deres interesse. Miljøet og forureningen fra bilerne interesserer ikke CD en døjt. Og sådan kan man jo have det.

Jeg synes også, manøvren er useriøs fra regeringens side. Regeringen har skullet ud af sin forpligtelse med CD på en pæn måde, og det har den så gjort. Men jeg kan ikke helt forstå det. Når benzinafgifterne nedsættes, så har det jo ikke noget at gøre med statsfinanserne. For når benzinen er steget med 1 kr., så må der da komme 22 øre eller 18,03 øre hjem til statskassen, så vidt jeg kan regne ud. Og når man møder op med kravet om kulafgift og elafgift, som jeg synes er utrolig fornuftigt, meget fornuftigt, så kan jeg ikke se det andet end som en manøvre, som jeg ikke forstår, og som da ikke har meget med benzinen at gøre.

Det, der har SF's bevågenhed i den her sag, er kulafgiften og det miljømæssige i forslaget, altså nedsættelsen af prisen på lavenergipærer og sådan noget. Jeg synes, det var godt, hvis vi havde haft mulighed for en seriøs drøftelse af, hvordan vi kunne indrette vores afgifter, så de var økologisk forsvarlige; men det er jo ikke det, der er lagt op til, og det beklager jeg dybt, for det synes jeg der var grund til at tage en debat om.

Ingen skal være i tvivl om, at kulafgifterne – eller rettere det, det jo er: manglende afgifter på dette område – medfører uhensigtsmæssig økologisk brændelsudnyttelse, giver naturgassen helt unødvendige problemer og i øvrigt forøger forureningen. Ingen tvivl om det. Der var derfor meget, meget god grund til at beskæftige sig med kulafgiften, men det er slet ikke den, det handler om i den her tоссede sag. Det, det handler om, og det, der er omdrejningspunktet, er, at nu skal bilisterne ikke køre så dyrt, som de har gjort.

Ud fra en trafikpolitisk synsvinkel er regeringens forslag dårligt. Den private bilisme har i forhold til den kollektive trafik haft meget for-

bedrede vilkår og har ikke oplevet de meget store prisstigninger, som den kollektive trafik har oplevet.

Nu er privatbilismen ved at være på linie med den kollektive trafik, og så synes regeringen og CD, at nu er det vigtigt at hjælpe privatbilisterne. Der er ingen, der har ytret ønske om at hjælpe dem, der benytter kollektiv trafik, og de opfører sig rent faktisk økologisk og samfundsøkonomisk mere ansvarligt, enten det nu er af egoistiske grunde, eller fordi de ikke har råd. Det er for så vidt ligegyldigt, de opfører sig mere fornuftigt.

Ud fra en energipolitisk synsvinkel er billedet også diffust, for på den ene side er det da godt nok, at kulafgiften sættes op og elafgiften forøges, at lavenergipærer gøres billigere. Men på den anden side er det dårligt, at der ikke skabes større prisdifference mellem blyfri benzin og almindelig benzin, ikke mindst fordi kloge folk fortæller os, at mange flere kunne køre blyfrit. Der var måske behov for en oplysningsindsats, så vi fik folk til at køre blyfrit, når de kan gøre det. Jeg synes også, det, alt andet lige, er dårligt, at benzinen skal billigøres, så der bliver brugt mere af den.

Ud fra en miljøpolitisk synsvinkel synes jeg også, billedet er diffust, for det er selvfølgelig godt nok, at kul- og elafgifterne forøges, ikke mindst fordi kullene notorisk er dem, der har den højeste forureningsgrad i forhold til andre brændsler. Men det er skidt, at kulafgiften ikke lægges på både el- og varmedelen, og det er da tosset, at ikke også erhvervslivet skal være med til at betale, så vi også over for erhvervslivet kan bruge afgifterne som styringsinstrument.

Først hvis det skete, ville afgiften have en styrkende effekt i retning af øget anvendelse af andre brændsler. Jeg vil godt understrege, at så skulle det da være med et større beløb end den lille manøvre, der er tale om her, for den er så lille, at det ikke vil medføre øget konkurrence-dygtighed for naturgassen.

Der er behov for, at naturgassen kan konkurrere med kullene, ingen tvivl om det, men det problem løses ikke med denne manøvre. Det er ikke sådan, at man kan sige: Nu er naturgassen kommet på linie med kullene i fyringsværdi. Det er der ikke tale om.

Jeg synes altså også, det er vigtigt, at erhvervslivet får et incitament til ikke at frådse med energien. Jeg beklager, at vi i Folketinget

[Jens Thoft]

har indført den regel, at man kan fratække energiafgifterne i momsgrundlaget, for det tilskynder lige præcis ikke erhvervslivet til de energibesparelser, der er behov for.

Når vi kigger på benzinen, så er det svært med miljøet i baghovedet at synes, at dette er den store miljømæssige gevinst. Når SF alligevel fortsat er interesseret i at forhandle med regeringen om den her afgiftspakke, så hænger det sammen med vores interesse for økologiske og miljørigtige afgifter – og kun det. Benzinen må efter vores opfattelse ryge og rejse, men skal vi æde den, så skal vi have det ordentligt betalt, så skal vi have det grønt betalt.

Når dele af dagspressen har skrevet meget om, at SF vil nedsætte benzinafgifterne, så har det ikke noget med virkeligheden at gøre, det er ikke vores interessepunkt. Men kan regeringen og SF mødes på midten og få en pakke, som er grøn nok, nå ja, så lever vi vel også med det.

Vi har i de forhandlinger, som er gået forud for det her lovforslag, og som strandede for et par uger siden, erklæret os villige til at indgå i en sådan aftale, og det er vi fortsat under forudsætning af, at hovedindholdet har en rimelig klar og grøn retning. Det har forslagene altså ikke, sådan som de ligger her, men vi er fortsat villige til at indgå i drøftelser med regeringen. Og jeg vil understrege, at det altså ikke er med det formål at sænke benzinpriserne, men med det formål at sikre miljøet.

Hvorfor skal den kollektive trafik stilles ringere? Burde den ikke have tilført midler i samme størrelsesorden som dem, man indirekte tilfører privatbilismen via afgiftsnedsættelserne? Hvorfor skal kulafgiften ikke lægges både på el- og varmedelen, sådan at man faktisk får beyndelsen til en styrende effekt på valg af brændselsform? Hvorfor kunne man ikke introducere det? Og hvis man absolut vil nedsætte benzinafgiften, kunne man så ikke nøjes med at nedsætte den slags benzin, som forurener mindst, nemlig den blyfri, så miljøvirkningen trods alt bliver størst, og sådan at de mange, der i dag kører på blyholdig benzin, og som kunne køre blyfrit, fik yderligere et spark bagi, så de bruger den rigtige benzin?

Jeg synes, at forslaget ud over disse betænkeligheder giver anledning til helt regulære spørgsmål. Af bemærkningerne fremgår det f.eks., at regeringen har en plan for tilnærmelse af energiafgifterne til EF, men er det overhovedet regeringens politik?

Jeg har forstået på vore medlemmer af Markedsudvalget, at de danske energiafgifter ikke skal indrettes efter EF ifølge energiministeren. Men hvad er så regeringens holdning på det her område? Hvad er det for en sammenhæng, de her forslag indgår i? Det må da være rimeligt at kende den, inden vi vedtager dem.

Og endelig er der hele benzinbranchen, som hr. Stavad har talt om. Vi savner klare svar på, hvor de mange penge, de danske forbrugere betaler mere end andre landes forbrugere, når vi i øvrigt bortser fra skatter og afgifter, bliver af. De aflejres ikke i selskabernes overskud, for de har jo ingen skattepligtig indkomst, selv om de indimellem knaldes i Landskatteretten, og det er da en fornøjelse, når det sker, men de udbetales heller ikke til forhandlerne. Hvad er det for mennesker, der får disse overskud, som tilsyneladende forsvinder ud i den blå luft? Jeg synes, der er grund til at foretage den kulegravning, som hr. Stavad nævnte.

Jeg er vidende om, at de meget dramatiske prisforhøjelser, der har været de sidste tre uger på dansk benzin, ikke har været fulgt op af tilsvarende dramatiske prisforhøjelser i udlandet, når vi bortser fra de tyske afgifter, der er blevet forhøjet.

Men det er jo ikke prisforhøjelser på selve benzinen, og også her må man da overveje, om der ikke har været tale om en af benzinselskabernes organiseret aktion for at lægge størst muligt pres på Folketinget for at få afgifterne nedsat.

Jeg vil altså gerne have disse mange spørgsmål afklaret, før vi kan tage endelig stilling til regeringens forslag, men som jeg har givet udtryk for, er vi meget varmt interesseret i en miljøaftale med regeringen, som forhøjer kulafgiften.

Til Fremskridtspartiets forslag kan jeg kun sige: Nej – ellers mange tak.

Skrumssager Skau (V):

Hr. Jens Thoft lever jo op til den lille sentens, hr. Jens Thoft startede med: Lille sag, stor tale.

Hr. Jens Thoft var inde på, at denne pakke ikke er grøn nok, og det uanset at vores natur jo efterhånden grønnes ganske godt – det må vi så glæde os over – og hr. Jens Thoft løftede sig også meget højt op vedrørende den kollektive trafik.

[Skrumsager Skau]

Nu er det jo således, at mange borgere i vores samfund ikke lever i Århus eller København, hvor vi har kollektiv trafik, men bor ude i tyndt-befolkede områder og derfor ikke har mulighed for at benytte sig af kollektiv trafik, men nødvendigt må bruge bil eller andre former for motorkøretøjer.

Dette forslag lægger op til, at man gør det billigere at køre i egen bil, og vi ved jo alle sammen, at hr. Jens Thoft har indtil flere af den slags køretøjer, som ikke kan køre på blyfri benzin, men det er nu en anden sag.

Det, der er sket med biltransporten, er, at den er blevet væsentlig dyrere end den kollektive trafik, og derfor er det lidt vanskeligt at forstå, at den kollektive trafik efter SF's mening skal have en ekstra begunstiggelse ud over den fordyrelse, som allerede er sket for den individuelle trafik. Det vil Venstre ikke støtte.

Som det allerede er nævnt, er det forslag, der ligger på bordet, led i en ældre aftale. Vi fik jo energiforhøjelserne – de store – i 1985, og det, vi drøfter nu, er en opfølgning af den aftale, der blev indgået i foråret 1986. Afgifterne blev i sin tid sat op, fordi benzinpriserne på verdensmarkedet droslede ned, faldt, og den økonomiske situation i Danmark ikke udviklede sig i den retning, vi gerne så. Det var årsagen til, at vi dengang justerede energifgifterne over en bred kam.

Det forslag, som foreligger her, skal ikke ses som et led i tilnærmelsen til EF's indre marked – den plan kommer regeringen med på et senere tidspunkt, nemlig i juni måned, og det er klart, at vi har behov for nogle tilnærmelser, men jeg er også sikker på, at planen vil indeholde det.

Det, der ligger på bordet nu, er altså alene en opfølgning af den aftale, som er lavet af dengang et flertal i Folketingssalen – og ikke spor andet.

Venstre kan altså støtte det foreliggende regeringsforslag, som det foreligger.

Elisabeth Arnold (RV):

Både hr. Stavad og hr. Jens Thoft brugte megen tid på at forklare, at dette lovforslag var lille og usselt og ikke ret meget værd, og hr. Stavad begik oven i købet den dristighed at citere Storm P. for hans monolog om 13 øre.

Den hed dog ikke »alt inkl.«, men »alt iberegnet«, idet Storm P. meget sjældent betjente sig af fremmedord.

Senere hen i den samme monolog siger den agerende, at han kunne vælte Rundetårn; hvis det passede ham, men det passer ham ikke.

På samme måde fortsætter hr. Stavad med at sige, at man nu vil bruge dette lille elendige forslag som udgangspunkt til at få en kulegravning af benzinselskabernes globale hærgen, af hvorledes de skovler overskuddet ned i deres kasser forskellige steder – ukendt for den danske skatteyder, hvor det bliver af.

På den måde kan man bruge et lille forslag – og den samme bemærkning gælder hr. Jens Thoft – til at køre nogle store ideologiske korts tog ud over nogle grænser, som dette lovforslag overhovedet ikke kan bære.

Det er et lille forslag, som ikke skal give anledning til mange bemærkninger fra det Radikale Venstres side. Det er et led i en aftale, og så længe partierne er enige om, at der består en aftale, så skal man holde den.

Derfor synes vi, det er udmærket, at man har foreslået at nedsætte benzinafgifterne, og at man har foreslået at nedsætte benzinafgifterne mest for den mest miljøvenlige benzin, nemlig for den, der er blyfri, og at man samtidig hæver afgiften på elektricitet og kul. Det synes vi er udmærket; det er velafbalanceret, der er et miljøsigte med det, og det er af beskeden finanspolitisk konsekvens.

Jeg vil da gerne i forbindelse med balancen mellem det individuelle og det kollektive sige, at der, så vidt jeg kan se, er en god balance med hensyn til den individuelle og den kollektive opvarmning. Jeg vil gerne spørge, om energiministeren har et svar på det.

Hvad angår den kollektive kontra den individuelle trafik, synes jeg, det er interessant – og det er også noget, vi er interesseret i fra radikal side at diskutere – om vi kan gøre et eller andet for, at den kollektive trafik kan få en mindre ulempe af dette lovforslag, end det umiddelbart ser ud til. Men det er jo meget små justeringer, vi taler om her, og ihukommende den vinter, vi lige har været igennem, kan man jo godt spørge sig selv, om en vinter af den slags, vi lige har haft, som har været så lun, og hvor folk simpelt hen har taget cyklen i stedet for at bruge den kollektive trafik, ikke betyder meget, meget mere end 13 øre på benzinen.

Bollmann (CD):

Når nu ikke andre ordførere har gjort det, vil

[Bollmann]

jeg gerne sige tak til ministeren for at have fremsat forslaget. Det er fuldstændig rigtigt, at det ikke er et stort og voldsomt forslag, men sådan som jeg har oplevet det, og efter de drøftelser, vi har haft, er det rent faktisk, hvad der på det tidspunkt, hvor vi lavede aftalen, var basis for i forhold til den gamle aftale. Alene af den grund kan vi jo være tilfredse med, at det ser ud, som det gør.

Det er da klart – og det vil jeg gerne på forhånd sige til hr. Dohrmann – at vi gerne havde set en meget højere nedsættelse af benzinafgiften. Men som sagt havde vi en aftale fra 1986, og vi har indgået en aftale nu, og det, der er vigtigt for os – det var hr. Duetoft også inde på – er, at det nu er slået fast, at energiafgifterne i relation til harmonisering af afgifter ikke mere er en hellig ko for regeringen. Det er vi tilfredse med tydeligt fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Jeg siger ikke, at der skal ske automatiske reguleringer i forbindelse med kommende stigninger, og det er også korrekt, at vi har opgivet aftalen fra 1986, for når ikke der er et flertal bag den og forudsætningen er noget, der ændrer sig hele tiden, kan man jo spørge, hvor klogt det er at opretholde en sådan aftale. Derfor har vi i forbindelse med fremsættelsen af lovforslaget accepteret, at den aftale ikke eksisterer mere.

Men som det fremgår, er det noget, som skal ses i forbindelse med diskussionen om afgifter og EF, og det går jeg da ud fra at regeringen er enig med sig selv i. Det er i hvert fald vigtigt for os.

Om de enkelte satser skal jeg blot sige, at jeg synes, det er helt urimeligt af hr. Jens Thoft at sige, at vi ikke tænker på miljø osv., eller hvordan han nu udtrykte sig. Jeg mener, at der både er energipolitik og miljøpolitik i den aftale, vi har lavet her. Vi kan da altid diskutere, hvor meget det er, men at elementerne er der, kan der ikke være tvivl om.

Blyfri benzin får en væsentlig større nedsættelse end den almindelige. Når vi har ment, at det ikke kun skulle være den blyfri, er det, fordi der også er andre hensyn at tage. Jeg tror ikke, der er nogen tvivl om, at de, der har dårligst råd, og de, der mest mærker benzinafgiftsstigningen generelt, også er dem, der har dårligst råd til at skifte vogne ud. Ældre biler, som man altså skal bruge på arbejdet, kan man ikke uden videre få til at køre på blyfri benzin – i hvert

fald ikke, så vidt jeg er orienteret. Derfor synes jeg også, det element skal med, når man skal se på, hvem der har behov for det.

Jeg mener også, det er positivt at høre Socialdemokratiet sige, at de gerne ser en nedsættelse af benzinafgiften. Jeg ved godt, det skulle være led i en større plan, men jeg er da glad for, at man har fundet ud af, at det er et problem. Andre har været inde på det, men der er ingen tvivl om, at benzinen er om ikke det, der giver den største grænsehandel direkte, så dog et af de største trækplastre for, at vi har så stor en grænsehandel. Så vi ser frem til at få en diskussion om, hvordan vi kan komme videre med det.

Jeg tror ikke, jeg skal komme med mange flere bemærkninger her.

Jeg har lovet at sige fra Kristeligt Folkepartis ordfører, at de selvfølgelig støtter regeringsforslaget og afviser Fremskridtspartiets forslag.

På baggrund af det, jeg har sagt nu, tror jeg også, hr. Dohrmann vil forstå, at vi ikke kan støtte Fremskridtspartiets forslag.

Dohrmann (FP):

Det plejer jo at høre til god tone herinde i Folketinget, at man hjerteligt takker de ordførere, som har givet deres tilslutning til det foreliggende forslag.

Jeg befinder mig imidlertid i den besynderlige situation, at jeg må konstatere, at samtlige partiers ordførere har afvist Fremskridtspartiets forslag om at sænke benzinpriserne med 1 kr. pr. liter.

Det kunne man måske have sagt sig selv, vil nogen sige, når man har set den energipolitik, der er blevet ført her i landet igennem de senere år. Men det, der naturligvis skrider mod himlen, er, at det er helt andre toner, der lyder, når partiernes ordførere – i hvert fald mange af dem – udtaler sig over for offentligheden.

Vi hørte skatteministeren med flere, CD og Venstrefolk – alle mulige – lige pludselig slå sig til riddere på, at nu skulle de høje benzinpriser sænkes, for nu er de kommet for højt op, og man henviste til den ulyksalige påskeaftale, som var indgået.

Behandlingen af de to foreliggende forslag her i dag har afsløret, at hvis der er noget, man ikke vil, så er det at sænke den himmelflugt, benzinpriserne har været udsat for. Begge forslag – det gælder både skatteministerens og Fremskridtspartiets – er fremsat den 26. april

[Dohrmann]

1989. Den 26. april, det var sidste onsdag – i dag har vi onsdag den 3. maj 1989 – og alene siden dengang er benzinpriserne steget 2 gange 15 øre, altså 30 øre i alt. Det vil sige, de er steget cirka dobbelt så meget, som skatteministeren foreslår af lempelser. Alene det siger jo et eller andet om, at de håndører, som aftalepartierne har truffet beslutning om at de skulle sænkes med nu, er nul og niks – ja, det er faktisk ikke værd at omtale, for benzinpriserne stiger sandsynligvis allerede igen næste uge. Derfor er det fuldstændig forkert, når nogle tror, at der her er tale om afgiftslempelser, tværtimod.

Jeg var i mine korte bemærkninger inde på, at alene de forhøjede energiafgifter på kul og elektricitet vil være ensbetydende med, at en ganske normal husstand vil få en merudgift på ca. 500 kr., og jeg vil i øvrigt henstille kraftigt til skatteministeren at kommentere, hvor stor den gennemsnitlige merudgift vil blive pr. husstand, hvis det, der foreslås fra skatteministerens side, bliver vedtaget. Jeg mener, at det bliver ca. 500 kr. om året. Sammenligner man det med en normal families benzinforbrug, er der tale om afgiftsstigninger.

Det kan man da også høre fra SF's ordfører, hr. Jens Thoft, for selv om hr. Jens Thoft næsten pr. tradition afviste regeringens forslag, må vi nok konstatere, at regeringspartiernes parlamentariske grundlag, hvad energi angår, i dag hviler på SF. Det er det samme som at braklægge den – det skal jeg ikke gå nærmere ind på ved denne lejlighed, men det er jo en kendsgerning. Den energipolitik, som energiministeren står for, og som skatteministeren ofte lægger navn til, hviler jo faktisk på SF's ideer og alt, hvad de står for med vindmøller osv. Den kollektive trafik skal fremmes, alt, hvad der hedder privatbilisme, skal have et gok i nakken osv.

Derfor giver jeg ærlig talt ikke ret meget for hr. Duetofts udtalelser om, at CD da i det mindste har tvunget regeringspartierne til at foretage sig noget. Det er ikke nok at foretage sig noget; man skulle også helst foretage sig noget godt og ikke komme med noget, der som dette betyder, at folk en ekstra gang skal have pungen op af lommen og betale endnu højere energiafgifter.

Derfor er hele holdningen her i Folketinget absolut ikke bilistvenlig, hvis jeg må bruge det udtryk. Bilisterne skal naturligvis betale de udgifter, der er forbundet med at køre bil osv.,

men det kan ikke være rimeligt, at folk, der f.eks. har skifteholdsarbejde eller bor et sted, hvor de måske har langt til arbejde osv., skal plukkes, som tilfældet er. Man straffer de mennesker, der vil bestille noget, dem, der har forskudte arbejdstider, og dem, der påtager sig enten det ene eller det andet, og det er jo i sig selv dræbende for ethvert initiativ.

Skatteministeren stod heroppe og regnede ud, at en gennemførelse af vores forslag vil koste ca. 1,4 mia. kr. Ja, det var egentlig en af den slags usaglige bemærkninger, som jeg allerede, da jeg skrev bemærkningerne til lovforslaget, var klar over at vi ville ryge ind i. For man sidder bag et skrivebord og regner: Så og så meget benzin er der solgt, og hvis vi så sænker afgiften med så og så meget, så vil det koste statskassen så og så meget.

Jeg ved ikke, om skatteministeren nogen sinde har haft mulighed for f.eks. at tage til Flensborg. Hvis skatteministeren ikke har prøvet det, vil jeg egentlig anbefale det. Så skal ministeren bede ministerchaufføren om at dreje ind på en lokal benzinstation og køre ind i køen dér, og så skal ministeren lægge mærke til, hvad der egentlig sker. Der sker nemlig det, at danskere holder i kilometerlange køer, hvor de venter somme tider i timevis for at få nogle billige dråber i tanken. Og medens den ene sidder bag rattet og kører frem i de små hop, det giver, hver eneste gang en har fået tanket op og glad kan tage hjem igen, går ægtefællen over i det nærliggende supermarked og køber alle de dagligvarer, som familien har behov for, og det er store indkøb, der bliver gjort dér. Det er selvfølgelig ensbetydende med, at pengene forsvinder ud af landet i en grad, som ingen drømmer om, og derfor er jeg helt overbevist om, at hvis man kunne sænke afgifterne så meget, at det ikke var så tillokkende at henlægge sine indkøb til et sted i udlandet, ville dette her fra at give et provenutab, som ministeren siger, gå hen og give en stor gevinst.

Når man ser på, hvad der sker ikke alene i Sønderjylland, men også langt oppe i Jylland og ovre på Fyn, hvor små købmandsbutikker har lukket, hvor servicestationer har drejet nøglen rundt, og hvor folk er blevet fyret som følge af, at kunderne har henlagt deres indkøb til Flensborg og andre steder, må jeg fastslå, at det er fuldstændig galimatias, hvad vi foretager os. Derfor vil det slet, slet ikke, som skatteministe-

[Dohrmann]

ren siger, koste penge. Tværtimod vil det give penge.

Vi vil i Skatte- og Afgiftsudvalget selvfølgelig først og fremmest forsøge at finde flertal for vores eget forslag. Kan det ikke lade sig gøre, vil vi arbejde for, at ministerens forslag deles op i to, således at det ved den endelige afstemning kommer til to afstemninger herude i folketingsalen, den ene gående på de meget beskedne afgiftslempelser vedrørende bezin m.v., den anden vedrørende forhøjelsen af kulafgiften og elektricitetsafgiften m.v.

Skulle det gå sådan, at der ikke er flertal for Fremskridtspartiets forslag, vil vi naturligvis stemme ja til den beskedne lempelse, der foreslås vedrørende benzin, mens vi vil stemme imod den forhøjede kul- og elektricitetsafgift.

Spændende bliver det jo ved den afstemning, hvis det går, som jeg forventer det vil gøre, hvordan SF i givet fald vil stemme, for som jeg sagde for et øjeblik siden, tyder mere og mere på, at SF bliver regeringspartiernes parlamentariske energipolitiske grundlag. Men SF's holdning er, at jo flere afgifter de kan få ind på både kul og elektricitet, jo bedre er det, og det harmonerer ikke rigtig med den nok så besungne arbejderpolitik osv., for det er naturligvis dem, der har de mindre indtægter, det går hårdest ud over. Jeg kan dog vanskeligt forestille mig, at SF entydigt vil sikre regeringen og gennemføre nogle så asociale forhøjelser af energifgifterne.

Derfor må jeg sige, at det er trist, at der her i dag ikke har vist sig et flertal for Fremskridtspartiets forslag om 1 kr. pr. l benzin, for det ville have stoppet væsentlige dele af grænsehandelen. Man taler så meget om vin, chokolade og sukker m.v., og det er da rigtigt, at der også bliver solgt meget af det udenlands, men den helt store skurk i denne forbindelse er benzinen. Harmoniserer vi benzinafgiften, sådan at der ikke er de store forskelle, som der forefindes i dag, er der for mig slet ingen tvivl om, at et meget stort grundlag for, at folk henlægger deres indkøb til udlandet, vil forsvinde. Derfor er det, vi taler om, ikke bare en sænkning af benzinafgiften og en rimelig behandling af bilisterne, det er også et delvist stop for den skrækkelige grænsehandel, som kendes i dag.

Jens Thoft (SF):

Hvis hr. Dohrmanns beskrivelse af regerin-

gens miljø- og energipolitik er korrekt, tror jeg bestemt, at regeringen og SF burde kunne finde sammen. Og jeg opfatter da også energiministeren som på mange måder værende interesseret i en mere miljørigtig og bedre samfundsøkonomisk energipolitik. Men »parlamentarisk grundlag« – spis nu brød til, hr. Dohrmann!

(Kort bemærkning).

Bollmann (CD):

Hr. Dohrmann sagde, at han ville prøve at få forslaget delt. Så vil jeg gerne spørge hr. Dohrmann, om Fremskridtspartiet, hvis forslaget nu ikke bliver delt, så vil stemme imod en samlet afgiftslettelse. Det fremgår tydeligt af forslaget, at der er tale om en samlet afgiftslettelse.

Jeg ved godt, at hr. Dohrmann har været inde på, at der er sket prisstigninger efterfølgende, og meget kan man laste regeringen for, men jeg tror nu ikke, det er regeringens skyld. I al beskedenhed vil jeg sige, at jeg heller ikke tror, det er CD's skyld.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg vil gerne sige til hr. Bollmann, at vi naturligvis først og fremmest vil arbejde for, at vores eget forslag bliver vedtaget. Men skulle der ikke være flertal for at dele lovforslaget i to, således at regeringspartierne pakke kommer samlet til afstemning – og jeg synes egentlig, det fremgik temmelig klart af min tale, at vi betragter den tidselbuket, som regeringspartierne og CD og Kristeligt Folkeparti her har lagt på bordet, som afgiftsstigninger – vil Fremskridtspartiet, da vi intet som helst formål ser med at flytte nogle afgifter fra benzinen over på energien, al den stund det stort set er de samme mennesker, det går ud over, og der reelt er tale om afgiftsstigninger, stemme imod den samlede pakke.

Riishøj (SF):

Den debat, vi har haft her, som har været meget forvirrende, viser, at partierne har vidt forskellige udgangspunkter for de forslag, som vi behandler i dag. CD og ikke mindst Fremskridtspartiet forsøger at lefle for de laveste instinkter hos bilisterne. Vi skal ikke beskyldes dem alle sammen for at have de instinkter, som Fremskridtspartiet prøver at fremme her.

[Rilshøj]

Vores udgangspunkt er, som hr. Jens Thoft også var inde på, om dette her kan ende med noget miljømæssigt rigtigt og noget, der socialt hænger sammen. Og det er det, jeg stadig væk har et håb om at det måske kan komme til, men det vil tiden jo vise, og det vil udvalgsbehandlingen vise. Det afgørende er, at vi får ændret forholdet mellem den blyfri og den ikke blyfri benzin.

Energiministeren har også været ude i dag i pressen og understreget, hvor vigtigt det er at få udvidet den forskel yderligere, og den tid, der er gået, siden dette forslag blev fremsat, herunder ikke mindst de offentliggjorte afsløringer af blyproblemerne i København, har jo vist, hvor altafgørende det er at få en stor forskel imellem de to benzintyper.

Det er det ene hovedproblem. Det andet er at få ligestillet den kollektive trafik med privatbilsismen. Den kollektive trafik har over de sidste år haft en endnu større stigning end benzinen. Nu er benzinen kommet op på niveau med priserne i den kollektive trafik, men de skal også falde, hvis benzinpriserne skal falde. Vi er også villige til i SF at finde dækning for den udgift, der måtte være ved at få den kollektive trafiks priser nedbragt. Vi har et godt katalog af miljøafgifter, som vi kan føre frem.

Men det afgørende er, at det hele hænger socialt sammen, og at der er et ordentligt miljøsigte. Så må vi se, hvordan regeringen reagerer på det. Det er også anført i selve beslutningsforslaget. De beslutningsforslag, der er aftalt med CD - De Kristelige er jo faldet væk - giver, hvis regeringen ville skippe Kristeligt Folkeparti og CD, hvis det er nødvendigt, stadig et flertal med SF, hvis den vil have en miljøpakke ud af dette. Det ved energiministeren forhåbentlig også.

Det sidste, jeg vil sige noget om, er kulafgiften, som for os jo har været det afgørende for at gå ind i de forhandlinger. Det er jo sådan i dag, at kulafgiften kun er det halve af olieafgiften. Det skævvrider landet, ikke mindst de tyndt befolkede områder, som stadig væk må bruge oliefyre. Det udvider også kunstigt de kulfyrede fjernvarmenet langt ud over det, der samfundsmæssigt er rimeligt, og derfor er det efter vores opfattelse det eneste rigtige at få i hvert fald kulafgiften mindst op på niveau med olieafgiften, men samtidig med at der naturligvis gennemføres nogle foranstaltninger, der får kraft-

varmeprojekterne til at hænge sammen. Det vil skabe større lighed imellem de forskellige landsdele, og vi må naturligvis samtidig ved nogle støtteordninger sikre, at fjernvarmeudbygningen ikke blokeres. Spildvarmen fra de kraftværker, vi har i dag, skal naturligvis bruges.

Men det er uretfærdigt, som det er i dag, at der er den laveste afgift på det mest forurenende brændsel, vi har. Det hæmmer den vedvarende energi, og det skubber den kulfyrede fjernvarme helt derud, hvor man burde bruge naturgassen. Det er derfor, vi er gået ind i de forhandlinger; kan der komme en miljøpakke ud af det, der ser rimelig ud, vil vi gerne være med. Og det er muligt at få det til at hænge sammen økonomisk og socialt og miljømæssigt, hvis viljen er til stede. Vi prøver det, og så må vi se, hvordan udvalgsarbejdet går.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Det lovforslag, regeringen har fremsat, er, som det også er fremgået, blevet til efter drøftelse mellem regeringen, CD og Kristeligt Folkeparti.

Drøftelserne har fundet sted på grundlag af reguleringsaftalen fra foråret 1986, hvorefter energiafgifterne kan justeres, hvis priserne på energi stiger eller falder. I henhold til denne aftale var der grundlag for at sænke benzinafgiften og forhøje afgifterne på kul og el, og det er præcis det, der er indeholdt i forslaget.

Der er tale om en samlet pakke - en pakke, som indeholder fornuftig afgiftspolitik, fornuftig miljøpolitik og fornuftig energipolitik. Det er en fremadrettet afgiftspolitik, fordi sænkningen af benzinafgiften er et skridt i den rigtige retning med hensyn til at fremme mobiliteten i samfundet og dæmpe grænsehandelen.

Der er taget hensyn til miljøet ved, at man foreslår afgiften af blyfri benzin sænket 50 pct. mere end afgiften af blyholdig benzin, og samtidig lægges der en højere afgift på kul, som forurenere meget.

Endelig er der et vigtigt energipolitisk perspektiv i at sænke afgiften på lavenergipærer og lysstofrør, som er energibesparende, samt ved at udjævne afgiftsforskellen mellem fyringsolie og kul.

Hr. Dohrmann antydede, at der skulle være tale om en samlet afgiftsstigning. Det er ikke tilfældet. Der er rent faktisk tale om en sænkning

[Skatteministeren]

af afgiftsniveauet med 50 mio. kr. Uanset hvordan hr. Dohrmann prøver at vende og dreje det, indebærer dette forslag netto en sænkning af afgifterne.

I Jyllands-Posten i dag er der en stort opsat artikel, hvis påstand er, at regeringen har glemt at medregne en ekstra momsindtægt som følge af, at benzinpriserne eller energipriserne i det hele taget er steget. Jeg vil gerne afvise den historie på det kraftigste. Vi har ikke glemt at medregne noget. Det vil i det hele taget være fuldstændig urimeligt at medregne virkningen på momsen af, at priserne er steget. Det er jo ikke sådan, at den enkelte husstand får flere penge at forbruge for, fordi prisen på energi stiger. Hvis prisen på energi stiger, udløser det totalt set ikke i sig selv mere købekraft til den enkelte familie. Alt andet lige betyder stigende energipriser derfor, at det kan være nødvendigt for familierne at reducere andet forbrug. Og hvad betyder så det? Ja, det betyder måske nok, at der kommer lidt ekstra ind i moms på benzin og andre energiformer, men til gengæld betyder det, at der kommer mindre ind i moms på de andre områder, hvor man er nødt til at sætte forbruget ned. Så længe vi går ud fra, at befolkningen har et bestemt beløb til rådighed til at købe for, giver det ikke ekstra i momsindtægt, at energipriserne stiger, og derfor er der intet holdepunkt for den påstand. Så der er netto tale om en lettelse af afgiftsbyrden i samfundet ved at gennemføre dette forslag.

Hr. Dohrmann vendte tilbage til spørgsmålet om grænsehandelen, og det er da rigtigt, som hr. Dohrmann anfører, at hvis man færdes i nærheden af grænsen, vil man ved selvsyn kunne forvise sig om, at der er en ikke ubetydelig trafik. Men jeg bliver nødt til at gøre opmærksom på, hvad det er for størrelsesordener, vi her taler om. Institut for Grænseregionsforskning har undersøgt dette – også andre har lavet undersøgelser, bl.a. er der lavet en AIM-undersøgelse, hvor man har forsøgt at skønne over grænsehandelen med benzin – og samstemmende konkluderer disse undersøgelser, at grænsehandelen med benzin ligger i størrelsesordenen 100–120 mio. l om året. Der sælges i øvrigt i Danmark omkring 2 mia. l benzin om året. Det er altså den størrelsesorden, alle undersøgelser peger i retning af, og med de prisrelationer, der er mellem Danmark og Vesttyskland, eller rettere den benzinpris, der er i Vest-

tyskland, kan man vel sige, der er tale om en omsætning i benzinhandelen i størrelsesordenen ½ mia. kr.

Så kan man påstå lige så mange gange, man vil, at en kraftig sænkning af benzinafgiften vil tjene sig selv hjem gennem hjemvendt grænsehandel. Det passer ikke. Det er da rigtigt nok, at en markant sænkning af benzinafgiften i Danmark vil føre til mindre grænsehandel – det afviser jeg ikke – men der er bare ikke tale om så stor grænsehandel med benzin, at det kan tjene sig selv hjem. Det er blot det, jeg gerne vil fastslå.

Der kan være andre gode grunde til, at man vil dæmpe grænsehandelen, og det har jeg all mulig respekt for. Det er klart noget, som regeringen også har i tankerne i forbindelse med den tilpasning af skatter og afgifter, som nødvendigvis må ske i de kommende år, så den diskussion er ikke slut, den må vi nødvendigvis vende tilbage til, men det skal ses i den større sammenhæng. Det er forkert at forsøge at udbrede den historie, at det tjener sig selv hjem, for det gør det altså ikke. Sådan er relationerne rent faktisk ikke.

Hr. Dohrmann spurgte mig også, hvad merudgifterne er pr. husstand på opvarmningsområdet. Hvis man tager et normalt parcelhus, så kan man stille det gode spørgsmål: Hvad betyder de ting, der sker på energiområdet i øjeblikket? Hvad betyder de egentlig? Hvis vi først ser på fyringsolien, så svarer den stigning, vi har oplevet indtil i dag, til en stigning i de årlige opvarmningsudgifter i størrelsesordenen ca. 300 kr. på årsbasis. Hvis vi så ser på de forhøjelser af afgifterne, som vi har foreslået på kul og el, hvad betyder de så for et normalt parcelhus? For et elopvarmet hus vil forhøjelsen andrage op imod maksimalt 100 kr. på årsbasis. For et parcelhus, der får sin varme fra et fjernvarmeværk, der er kulfyret, er det vel i størrelsesordenen 450 kr. på årsbasis, og forsynes det fra et kraftvarmeværk, er beløbet i størrelsesordenen 150–160 kr. på årsbasis.

Det er sådan nogenlunde de størrelsesordener, vi taler om, men det skal sammenlignes med, at den opvarmningsudgift, man i forvejen har i et sådant parcelhus, ligger væsentlig lavere for dem, der er kulfyrede og kraftvarmebaserede, end for de husstande, der har oliefyr. Det er sådan i dag, at på grund af en forholdsmæssigt lavere afgift på kul er der en lavere opvarm-

[Skatteministeren]

ningsudgift i de områder, hvor fjernvarmen er kulfyret, og hvor man har kraftvarmeforsyning. Derfor kan man sige, at det forslag, regeringen har fremsat om at forhøje afgiften på kul, ud over at der er en miljødimension i det, også tjener til en vis udjævning af den forskel, der i forvejen er på dette område.

Dette er til dels også et svar til fru Elisabeth Arnold, der spurgte, om der ikke er en rimelig balance mellem individuel forsyning og kollektiv forsyning i henseende til de stigninger, vi her oplever. Og svaret er: Jo, som det fremgår af tallene her, så er der en sådan rimelig balance.

Hr. Stavad berørte også dette problem. Nu er det ikke god tone i forhold til Folketingets forretningsorden at omtale medlemmernes private forhold, men da hr. Stavad tog udgangspunkt i et privat regneeksempel i henseende til at belyse virkningerne af regeringens forslag, så går jeg vel ikke forretningsordenen for nær ved at tage udgangspunkt i det samme regnestykke. Jeg kan da i hvert fald regne ud, at med det kørselsomfang, som hr. Stavad oplyste Folketinget om at han har på årsbasis, så vil der – også selv om vi går ud fra, at det er en ældre bil, der kører på normalbenzin, altså blyholdig benzin – være tale om en besparelse i størrelsesordenen 400–500 kr. på årsbasis. Og hvis hr. Stavad oven i købet kører i en bil, der betjener sig af blyfri benzin, er der i hvert fald tale om et gunstigt regnestykke for så vidt angår besparelsen.

Det var såmænd heller ikke det, hr. Stavad var så ked af, men snarere det, at ifølge hr. Stavad blev denne gevinst helt slugt af en højere udgift til opvarmning. Og det må jeg forstå på den måde, at hr. Stavad er forsynet med varme fra et fjernvarmeværk i Brovst, som er kulfyret. Ellers kan regnestykket i hvert fald ikke hænge sammen. Og se, så er vi netop fremme ved miljødimensionen, for det rejser jo det gode spørgsmål, om hr. Stavad ikke skulle udøve lokal påvirkning i retning af, at fjernvarmeværket i Brovst burde gå over til et renere brændsel. Derved ville hr. Stavad kunne indkassere den fulde gevinst ved den omlægning, der her finder sted. Og det er just miljødimensionen i det: at påvirke til at gå over til renere brændsler for at score gevinsten på denne afgiftsomlægning, vi finder her.

Hr. Stavad holdt en lang tale, men det stod mig ikke helt klart, hvad konklusionen på den var. Hr. Stavad var nærmest ikke tilhænger af

regeringens forslag, men hr. Stavad brugte formuleringen, at »det vil ikke være socialdemokratiske stemmer, der bringer dette forslag igennem.« Hvis jeg må have lov at tolke det sådan, at socialdemokratiske stemmer ikke vil forhindre, at det kommer igennem, så kan vi vel leve med det.

Hr. Jens Thoft og hr. Riishøj beskæftigede sig en hel del med netop miljødimensionen i den pakke, der er indeholdt i regeringens lovforslag. Jeg må gøre opmærksom på, at det i forvejen er sådan, at der er en ganske betydelig prisforskel eller i hvert fald afgiftsforskel mellem den blyfrie og den blyholdige benzin. I dag er det sådan, at afgiften på blyholdig benzin er 3,70 kr. pr. liter og på blyfri benzin 3,33 kr. pr. liter. Det vil altså sige, at der i dag er en afgiftsforskel på 37 øre pr. liter – en ganske betydelig afgiftsforskel, som efter sagkyndiges udsagn skulle være et godt incitament til at gå over til blyfri benzin. Nu øger vi denne afgiftsforskel med 5 øre, sådan at afgiftsforskellen mellem blyholdig og blyfri benzin fremover bliver 42 øre. Mit udgangspunkt er, at der her er tale om en markant difference, som indebærer et ganske kraftigt incitament til at gå over til blyfri benzin, og at der derfor i virkeligheden er tale om en miljørigtig afgiftspakke.

Hr. Riishøj tog også spørgsmålet om forholdet mellem kollektiv trafik og individuel transport op og lagde op til, at SF også gerne ville diskutere relationerne mellem kollektiv trafik og privatbilisme. Jeg vil gerne sige på den givne foranledning, at jeg med den allerstørste interesse har lyttet til, hvad SF har haft at sige under denne debat. Jeg tror også, jeg må sige, at det forslag, vi her taler om, trods alt er en så begrænset justering af visse energiafgifter, at det ikke i sig selv berettiger til, at vi nu skal tage meget store spørgsmål om omlægninger af miljøpolitikken og energipolitikken op. Jeg tror ikke, dette forslag vil være et velegnet udgangspunkt for fundamentale omlægninger på disse områder; jeg vil nok advare om, at det må være regeringens forhåndsindstilling.

Så kom hr. Dohrmann med en interessant tanke, nemlig at Fremskridtspartiet vil arbejde for at dele forslaget i to dele. Jeg ved ikke, om hr. Dohrmann er blevet inspireret af debatten, hvoraf jo er fremgået, at SF har størst sympati for den ene del af pakken, nemlig den, som handler om kul og el, mens Fremskridtspartiet

[Skatteministeren]

har mest sympati for den del af pakken, som handler om benzin. Den er SF til gengæld ikke så stærkt engageret i. Måske var det derfor, hr. Dohrmann stillede sit forslag.

Jeg kan ikke i dag bedømme hr. Dohrmanns chancer for at komme igennem med et sådant ændringsforslag, der deler forslaget i to, men på den givne foranledning vil jeg da gerne understrege, at set fra regeringens synspunkt vil der, også selv om forslaget skulle blive delt i to, være tale om, at det udgør en helhed. Regeringen betragter altså alle dele i forslaget som en helhed, hvad enten de holdes samlet eller skilles i to dele rent Ting-teknisk.

Så skal jeg i øvrigt kun runde af med at udtrykke en forhåbning om, at det under de videre drøftelser i Folketingets Skatte- og Afgiftsudvalg vil vise sig muligt at skabe et flertal for regeringens forslag.

(Kort bemærkning).

Jens Thoft (SF):

Der er en række spørgsmål, som jeg ikke synes vi fik besvaret.

Af bemærkningerne til forslaget fremgår det, at regeringen har en plan for tilnærmelse af energiafgifterne til EF. Jeg spurgte i min ordførertale, om det overhovedet er regeringens politik at tilnærme energiafgifterne til EF. Hvis det er tilfældet, kan vi så ikke bare få nogle stikord om, hvordan regeringen har tænkt sig det? Jeg synes, det er væsentligt, at vi ved, i hvilken sammenhæng dette forslag indgår.

Jeg er enig med ministeren, når han siger, at forslaget her er en helhed. Sådan har SF også betragtet det. Derfor vores kvababelser, fordi vi netop er meget lidt begejstret for nedsættelsen af benzinafgifterne.

Når ministeren siger, at prisforskellen på 5 øre mellem den blyfri og den almindelige benzin er en markant difference, så vil jeg dog gøre ministeren opmærksom på, at 5 øre nu ikke er så markant. Det er da en så lille mængde, at den er på vej ud af det danske møntsystem, så nogen markant difference kan jeg nu ikke se. Der er da forskel, javel, men en markant difference synes jeg nu var for stærkt.

Jeg er også enig, når ministeren siger, at forslaget, som det ligger her, er uegnet til en principiel diskussion om grundlæggende ændringer i vores afgiftssystem. Det var jo det, jeg beklagede i min ordførertale: at der ikke var gjort

noget forsøg på at tage en egentlig energi- og miljøpolitisk debat i denne sammenhæng, for det synes jeg da i allerhøjeste grad der er brug for.

Vores sidste spørgsmål skal derfor være: Er det sådan, at regeringen er villig til at gøre dette forslag grønnere?

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg vil gerne sige hjertelig tak til skatteministeren, fordi han bekræftede, at det forslag, regeringen har lagt på bordet, overhovedet ikke drejer sig om afgiftslettelser. Tværtimod er det afgiftsstigninger, vi taler om. Ministeren indrømmede foranlediget af mit direkte spørgsmål, at den gennemsnitlige udgift pr. familie vil beløbe sig til 300-400-500 kr. i forhøjede energiafgifter på årsbasis.

Begynder man at regne på, hvad en gennemsnitlig familie har af benzinudgifter, og trækker de håndører fra, som regeringspartierne og partierne bag aftalen i øvrigt foreslår af lettelser, er det jo helt klart, at det, regeringen foreslår her, er forhøjede energiafgifter. Det kan der ikke herske nogen som helst tvivl om.

Så kan man selvfølgelig spørge sig selv: Er det på grund af det her rene miljø, som SF taler så varmt for, og som vi naturligvis alle sammen ønsker, blot på en anden måde, eller er det af hensyn til det skrantende naturgasnet? Og dermed tror jeg egentlig, at vi er fremme ved sagens kerne. Det er hverken bilister eller andre, man tænker på. Det, man spekulerer sig helt grå i hovedet over, det er, hvordan man får naturgasnettet, den fejlinvestering, op at stå. Så kommer man med nogle forligspartier og får CD overbevist om, at det sandelig er noget, der vil gavne bilisterne, og at det er noget, der vil gavne husejerne; og at det vil gavne både det ene og det andet. I realiteten plukker man folk, snyder folk, så vandet driver af dem.

Så må jeg lige gøre den tilføjelse, at skatteministerens skrivebordsteorier om grænsehandel giver jeg ikke fem flade ører for. Uanset hvor mange statistikker han kan hive op af sine skuffer, så er det en kendsgerning – og det kan ministeren ved selvsyn konstatere, hvis han tager ned og kigger på det – at danskere i titusindvis har henlagt deres indkøb til syd for grænsen. Det kan man se med sine egne øjne, det behøver man ikke store, dyre statistikker osv. over.

[Dohrmann]

Det værste af det hele er jo, at i og med man køber benzin, så henlægger man også sine daglige indkøb til Flensborg-området og andre steder i udlandet, og det er dér, hunden ligger begravet. Derfor er det så vigtigt at få benzinafgiften sat ned.

(Kort bemærkning).

Riishøj (SF):

Nu var skatte- og afgiftsministeren bange for, at dette forlig blev kæmpestort. Problemet er jo nok, som hr. Stavad også nævnte, at det bliver meget lille.

Det, vi har været inde på fra SF's side, er ganske enkelt spørgsmålet, om ministeren vil ændre noget på dette. Vil ministeren overveje at gøre afstanden mellem afgiften på blyfri og ikke-blyfri benzin større? Provenuæksten kunne holdes inden for den samme ramme. Var der – efter den sidste tids debat – ikke grund til at overveje at lægge hele lempelsen over på den blyfri benzin, efter at det har vist sig, at næsten alle biler åbenbart kan køre på blyfri benzin?

Dernæst, ville ministeren og regeringen være afvisende over for, at der også kom en pulje til den kollektive trafik – uanset den finansielle dækning – sådan at den procentvise nedsættelse for den kollektive og den private trafik kunne blive ens? Det gør ikke forliget kæmpestort, men det gør måske loven mere nyttig, så at den er værdig til at blive vedtaget.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Jeg forstod, at skatteministeren havde været fraværende eller uopmærksom et øjeblik – det skal være ham tilgivet – og derfor har mistet min konklusion. Jeg vil gerne ganske kort ride op, hvad konklusionen var og er, nemlig for det første, at man bør koncentrere kræfterne om at få avancerne på benzin solgt i Danmark ned på tysk niveau. Derved ville man få en lettelse for forbrugerne, der er større end den afgiftslettelse, skatteministeren foreslår. For det andet, at vi får informeret effektivt om, hvilke biler der kan benytte blyfri benzin. Derigennem vil vi kunne fremme miljøsynspunktet mere end det, der ligger i ministerens forslag.

Og så – for at undgå misforståelser – vil jeg sige til skatteministeren, at Socialdemokratiet ikke har planer om hverken direkte eller indi-

rette at bringe forslaget igennem i den foreliggende form.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Hr. Dohrmann beskæftigede sig igen med spørgsmålet om, hvorvidt der i forslaget ligger en reel lettelse af afgifterne.

Uanset hvordan hr. Dohrmann forsøger at vende og dreje spørgsmålet, er det altså sådan, at forslaget vil indebære en nedsættelse af benzinafgifterne og afgifterne på lavenergipærer m.v. svarende til i alt 255 mio. kr. i mindre provenu. Så kommer der ca. 205 mio. kr. mere ind på kul og el. Det giver netto en lettelse på 50 mio. kr. i det samlede afgiftsprovenu til staten, og man kan ikke bortforklare, at det er en samlet sænkning af afgiftsniveauet.

Hr. Jens Thoft stillede mig nogle spørgsmål, bl.a. om det er regeringens politik at tilnærme energiafgifterne i EF. Regeringens holdning til det er kommet klart til udtryk ved flere lejligheder, og det, regeringen har gjort klart, er, at regeringen ingen principiel modstand har imod, at der sker en vis tilnærmelse til afgifterne i EF. Men samtidig har regeringen gjort det klart, at netop når vi taler om energiafgifterne, er der en række aspekter i Kommissionens forslag, som ikke umiddelbart kan siges at harmonere med danske interesser. Jeg kan som et eksempel nævne – og det er ikke tilfældigt, jeg trækker det eksempel frem – at Kommissionens forslag indebærer, at også erhvervslivet skal bære energiafgifter, hvilket jo isoleret set vil medføre en forringelse af konkurrenceevnen for danske virksomheder. Det er med overlæg, at jeg trækker dette eksempel frem, for her er der tilfældigvis et sammenfald af synspunkter mellem Kommissionen og SF. Problemstillingen er altså meget nuanceret.

Det er heller ikke alle energiafgifter, der har lige meget med grænsehandel at gøre. Det er eksempelvis klart, at afgiften på benzin har mere med grænsehandel at gøre end afgifterne på opvarmning.

Alt det vil regeringen nu drøfte med Kommissionen, men i øjeblikket afventer regeringen et bebudet nyt udspil fra Kommissionen. Vi kender ikke i dag indholdet af et sådant formodet nyt udspil, så det er regeringens holdning, at vi fordomsfrit vil se på, hvad der måtte komme; men det er også klart, at vi har nogle særlige danske interesser, som vi vil forsøge at varetage.

[Skatteministeren]

Så kan jeg da i øvrigt føje til, at i en række andre EF-lande er der også rejst spørgsmål netop om energiafgifterne i relation til energipolitikken, så der er en udvikling i gang på dette område.

Hr. Jens Thoft siger, at man kan ikke sige, at det at øge afgiftsforskellen mellem blyholdig og blyfri benzin med 5 øre er markant. Jeg vil sige: 5 øre her og 5 øre dér, det bliver da til penge. Altså i Jylland regner vi normalt også med 5 øre. Der er tale om en i forvejen markant forskel, der gøres endnu mere markant med denne 5-øre.

Hr. Riishøj og hr. Jens Thoft stiller mig så det spørgsmål, om regeringen er indstillet på at gøre forslaget grønnere. Nu ved jeg ikke, om der findes nuancer af grønt, men – jo, der findes måske nok nuancer, men hvad er grønnere? Der er faktisk her tale om et forslag, der har en miljødimension eller med hr. Jens Thofts formulering en grøn dimension. Det er umiddelbart svært for mig at se, hvordan det kan gøres grønnere, men lad mig sige det på den måde, at en regering og en minister, der er på jagt efter et flertal, afviser da ikke en snak, og jeg sætter gerne kaffe eller for den sags skyld urtete over, hvis det kan hjælpe forslaget igennem.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jeg vil gerne fremlægge bevis på, at det er forkert, når skatteministeren siger, at der er tale om afgiftslettelser. Tværtimod, der er tale om afgiftsstigninger, og nu kommer beviset:

En familie med bil kører ca. 20.000 km om året; siger vi 10 km pr. l, er det 2.000 l benzin – nu bruger vi runde tal. Siger vi så 15 øre pr. l i afgiftslettelser, er det 300 kr. på årsbasis. Ministerens afgiftsforhøjelser i form af kulafgifter, forhøjede kulafgifter og elafgift – og nu regner jeg igen lavt – er 400 kr. på årsbasis. 300 kr. trukket fra 400 kr. er minus 100 kr., det tror jeg selv skatteministeren nødvendigvis må erklære sig enig i. Det er den familie, som har en bil.

Tager vi den familie, som kun har boligen, de får ingen godtgørelse i form af mindre benziner og lignende, de har udelukkende den rene udgift på 400 kr. i forhøjede energiafgifter. Derfor skal man ikke én gang til stå heroppe og sige – og det gælder hr. Duetoft, og det gælder skatteministeren, det gælder alle dem, der står bag dette forslag – de skal ikke komme og på-

stå, der er tale om afgiftslempler; der er tale om afgiftsstigninger, så det basker, men de skal smugles ind ad bagdøren.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Desværre har jeg på grund af et EF-møde i Helsingør ikke kunnet følge debatten, men jeg vil da godt sige, at der åbenbart ikke er kommet så meget nyt i løbet af de sidste par timer, for denne diskussion var her også, da jeg forlod Christiansborg. Hr. Dohrmann har stadig væk svært ved at bortforklare, at der er 60 mio. kr. i nettoskattelettelse i dette forslag.

Nu har jeg som sagt ikke fulgt den mellemliggende del af debatten, men jeg vil gerne, når jeg er heroppe alligevel, sige tak til skatteministeren. Jeg synes, skatteministeren kom med nogle meget klare udtalelser om, at man er nødt til at se på nogle af disse afgifter i relation til andre lande – så kan vi sige, det er for Danmarks skyld eller for EF's skyld, eller hvad ved jeg.

Jeg var meget glad for skatteministerens sidste bemærkning, som jeg hørte, lige da jeg kom ind i salen, den vil jeg gerne sige tak for. Hvis skatteministeren havde været den, der tegnede regeringen sidste weekend, kunne vi have undgået en meget ubehagelig polemik, for det eneste, CD i forbindelse med denne aftale faktisk bad om, det var, at man holdt op med at betragte energiafgifterne som hellige køer. Vi har ikke taget stilling til, om afgifterne skal være høje eller lave, for det er jo forhandlinger med de andre lande, der skal til.

Men jeg vil gerne takke ministeren, for jeg synes, det var rigtig dejligt at få det på plads.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Så tager vi en sidste kort bemærkning til hr. Dohrmann, og så må man regne videre i udvalget.

(Kort bemærkning).

Dohrmann (FP):

Jamen jeg beklager også meget, at jeg skal trække det i langdrag.

Det er helt i orden, at hr. Duetoft står op og kritiserer det regnestykke, jeg lige har skitseret. Men vil hr. Duetoft ikke godt gå op og oplyse mig om, hvor jeg begår en regnefejl. Jeg mener selv, det er 100 pct. rigtigt, og hvis hr. Duetoft

[Dohrmann]

kan glemme alle sine politiske fiksfakserier og stå herop og sige, hvad der er galt, så ville jeg være taknemlig.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

En kort bemærkning til hr. Duetoft, men vi skal til at slutte de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Duetoft (CD):

Tak til formanden.

Jeg vil gerne sige til hr. Dohrmann, at det kan da godt være, der kan findes enkelte eksempler på, at det er anderledes, men det ændrer stadig væk intet ved, at der er 60 mio. kr. i skattelettelser i dette forslag. Det forsøger hr. Dohrmann at bortforklare den ene gang efter den anden, og det er ikke rigtigt. Vi har ikke sagt, der skal ske skattelettelser for alle på én gang; der er kun ét parti i dette Folketing, der lover det.

(Kort bemærkning).

Else Theill Sørensen (KF):

Når jeg bad om en kort bemærkning, så var det, fordi hr. Duetofts taletid åbenbart var sluppet op, og fordi jeg gerne vil prøve at stille regnestykket op for hr. Dohrmann.

Når man sænker afgifter, som med det nuværende forbrug vil gå ned med 255 mio. kr., og hæver afgifter, som med det nuværende forbrug vil gå op med 205 mio. kr., så er det altså netto en afgiftsnedsettelse på 50 mio. kr. Det eneste, der kan ændre på det, er, hvis forbrugerne lige pludselig kraftigt ændrer adfærd og giver sig til at bruge los af det, som vi har hævet afgifterne på, og giver sig til at spare på det, som vi har sænket afgifterne på. Så vil jeg nok sige, at så er det sandt for dyden en mislykket politik, og så er det ikke noget, der har virket efter hensigten – det skal vi vistnok alle sammen gerne medgive hr. Dohrmann bagefter – men sådan tror jeg ikke forbrugerne opfører sig.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Tredje næstformand (Povl Brøndsted):

Jeg foreslår, at lovforslagene 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 lovforslag nr. L 236:

Forslag til lov om indfødsrets meddelelse.
Af indenrigsministeren (Thor Pedersen).
(Fremsat 26/4 89).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Tove Niemann (FP):

Retningslinierne, som indenrigsministeren følger ved udformningen af lovforslagene om indfødsrets meddelelse, bør strammes gevaldigt op. Jeg kan forstå, at Fremskridtspartiet nu kan regne med fuld støtte fra Centrum-Demokraterne i disse synspunkter, og det gør jeg efter at have læst Centrum-Demokraternes ordførers, fru Lis Noer Holmbergs, indlæg i Jyllands-Posten, hvor hun skriver, at hun ikke vil ryste på hånden i forbindelse med en opstramning af loven.

I Indfødsretsudvalget er det blevet lovet, at der allerede i denne samling skulle komme nogle ændringer, men de er ikke kommet endnu. Jeg vil benytte lejligheden til at spørge, hvornår disse ændringer kommer.

Den ændring, der vedrører det dobbelte statsborgerskab for personer fra Tyrkiet, må jeg i første omgang mene lød som en skærpelse. Hvis man forestiller sig, at en person med dobbelt statsborgerskab, altså dansk og tyrkisk, begår en forbrydelse i et andet land, er der større mulighed for, at dette lands myndigheder sender vedkommende tilbage til det land, hvor hun eller han oprindeligt kom fra, end til Danmark.

Fremskridtspartiet har stillet nogle spørgsmål til udvalget. Hvis svarene medfører, at vi ønsker at udelukke nogle personer og ikke kan få flertal for det, stemmer vi imod lovforslag nr. L 236 ved tredjebehandling.

Indenrigsministeren (Thor Pedersen):

Jeg vil gerne sige til fru Tove Niemann, at vi i