

DSB-Busselskab og andre statslige virksomheder skal kunne byde på og udføre den udbudte rutekørsel i lighed med private virksomheder.

Ifølge forslaget kan HT beslutte, at HT eller et særligt aktieselskab (ejendomsselskab) fortsat skal eje garageanlæg og andre faste anlæg.

HT (den nuværende Administrationsdivision) skal efter udskillelse af Busdivisionen fortsat have ansvaret for tilrettelæggelsen af den kollektive persontrafik i hovedstadsområdet. HT skal ikke selv eje busser, bortset fra busser til brug for forsøg og udvikling.

Endelig indebærer lovforslaget fastsættelse af regler vedrørende de tjenestemænd, der ved aktieselskabets overtagelse af HT's busdrift gør tjeneste ved busdriften. Reglerne indebærer, at tjenestemændene bliver forpligtet til at gøre tjeneste i aktieselskabet, men kan bevare deres ansættelse hos HT, hvis det ønskes. Såfremt ansættelsesforholdet bevares til HT, skal aktieselskabet refundere HT udgifter til lønninger m.v. og pension til disse tjenestemænd.

Idet jeg i øvrigt med hensyn til forslagens enkeltheder henviser til lovforslaget og de ledsagende bemærkninger, skal jeg tillade mig at anbefale forslaget til Tingets velvillige behandling.

Aage Frandsen (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v. (Forhøjelse af satsen for lave efterløn og overgangsydelse). (Lovforslag nr. L 10).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Anne Baastrup (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om social pension. (Afskaffelse af den særlige lave pensionsform: almindelig førtidspension). (Lovforslag nr. L 12).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Villy Søvndal (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om børnepasningsgaranti, afvikling af ventelister og uddannelse af pædagoger.

(Beslutningsforslag nr. B 2).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Villy Søvndal (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af ankeadgang på hjemmehjælpsområdet. (Beslutningsforslag nr. B 3).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Den eneste sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Spm. nr. S 9

1) Til økonomiministeren af:

Steen Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at den realrente, som Øresundskonsortiet kan låne til i dag, er væsentlig højere end den realrente på 4 pct., som er en af basisforudsætningerne for Øresundskonsortiets Budget 2000, samt at disse basisforudsætninger fortsat er grundlaget for regeringens vurdering af Øresundsbroens rentabilitet?«

Skriftlig begrundelse

Af basisforudsætningerne for Øresundskonsortiets Budget 2000 fremgår det, at bestyrelsen for Øresundskonsortiet bl.a. har besluttet, at en afgørende forudsætning for Øresundsforbindelsens rentabilitet er, at den reelle lånerente vil være 4 pct. i hele perioden.

Steen Gade (SF):

I Øresundskonsortiets forudsætninger for Øresundsprojektet opererer man med en realrente på 4 pct. i hele perioden – jeg understreger i *hele* perioden. Når vi ved det, synes jeg, det kunne være væsentligt at få at vide af den ansvarlige økonomiminister, om regeringen i dag kan se, at man kan låne til 4 pct., altså at Øresundskonsortiet kan gå ud og låne til 4 pct.s realrente.

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Øresundskonsortiet mener ikke for nærværende at have problemer med at skulle leve op til en forudsætning om en gennemsnitlig realrente på 4 pct. i sin låntagning.

Med hensyn til Øresundsforbindelsens rentabilitet fremgår det af trafikministerens redegørelse af 6. december 1993, at selskaberne under nærmere angivne forudsætninger har beregnet, at såvel kyst til kyst-anlægget som det danske landanlæg vil kunne tilbagebetales på ca. 30 år. Ifølge denne redegørelse viser de beregnede tilbagebetalingstider, at det er realistisk at forudsætte, at anlæggene vil kunne brugerfinansieres.

Opmærksomheden henledes i den forbindelse på, at sådanne beregninger involverer størrelser, bl.a. en realrente, der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.

I forbindelse med forespørgselsdebatten den 8. februar 1994 gjorde trafikministeren bl.a. rede for de økonomiske konsekvenser af en ændring i udformningen af kyst til kyst-forbindelsen, og trafikministeren har tilkendegivet, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger nye oplysninger om økonomien i Øresundsforbindelsen.

Steen Gade (SF):

Jeg synes ikke rigtig, jeg fik svar på mit spørgsmål til økonomiministeren. Der var måske en antydning i ministerens henvisning til, at der er usikkerhed, og bl.a. realrenten kan det være overordentlig svært at vide noget om.

Men det, jeg spørger økonomiministeren om, er, om man kan bekræfte, at den realrente, som Øresundskonsortiet kan låne til i dag, altså hvis de gik ud og lånte i dag, er væsentlig højere end 4 pct.

Jeg vil sådan set gerne have økonomiministeren lidt mere på banen her, og jeg vil sige, at økonomiministeren jo selv har lagt op til det, ved at hun er trådt ud af den politiske følgegruppe.

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

For at bortvejre enhver form for misforståelse så har min udtræden af følgegruppen ikke noget at gøre med realrentevurderinger.

Jeg vil godt gentage, at Øresundskonsortiet ikke for nærværende mener at have problemer med at skulle leve op til en forudsætning om en gennemsnitlig realrente på 4 pct. i sin låntagning. Og på den baggrund må jeg svare: Nej, jeg kan ikke bekræfte det af hr. Steen Gade formulerede spørgsmål.

Steen Gade (SF):

Det er skæg at høre, at økonomiministeren henviser til, hvad Øresundskonsortiet mener om økonomien. Jeg spørger sådan set økonomiministeren som økonomiminister og dermed ansvarlig for hele økonomien, om jeg ikke kan få at vide, om det er realistisk at gå ud fra en realrente på 4 pct.

Det eneste, ministeren gør, er at henvise til, at A/S Øresundsforbindelsen kan leve med, at de 4 pct. står på tryk, selv om alle vi andre godt ved, at det er urealistisk.

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Jamen det afgørende er jo, hvad Øresundskonsortiet kan låne til på det internationale marked – og det har det været hele tiden – og det er jo statsgaranterede lån. Jeg har ikke noget grundlag for ikke at holde mig til det, der er meddelt mig på nuværende tidspunkt – selvfølgelig også ud fra min stilling som økonomiminister.

Hans Engell (KF):

Jeg var glad for at lytte til økonomiministerens svar, for det var jo en bekræftelse af det, alle vi andre også har sagt tidligere, nemlig at økonomien i Øresundsprojektet er sund og god, og det er jeg særlig glad for at det er økonomiministeren der bekræfter.

Jeg forstod også økonomiministerens besvarelse på den måde, at der ikke var kommet nogle nye oplysninger, der siger andet.

Men der er én ting i økonomiministerens svar, der kalder mig frem, og det er fremhævelsen af, at de beregninger, der fremlægges, kommer fra A/S Øresundsforbindelsen, og det er det, der tages stilling på grundlag af. Jeg går ud fra, at økonomiministeren såvel som den øvrige regering, hvis man ikke mener, at de beregninger, der fremkommer, er korrekte, så også gør indsigelse herimod. Altså med andre ord at regeringen og økonomiministeren forholder sig til

de beregninger, som Øresundsforbindelsen fremlægger for regering og følgegruppepartier.

Steen Gade (SF):

Jeg er lidt forvirret over hr. Hans Engells store tillid til regeringens økonomiske politik og vurderinger, men det skyldes måske, at regeringen deponerer dem i et såkaldt privat selskab, nemlig Øresundskonsortiet.

Men det, der skal være mit spørgsmål til økonomiministeren, er, om økonomiministeren vil være Folketinget behjælpelig med at finde frem til, hvordan Øresundskonsortiet er nået frem til den mærkværdige tankegang, at de kan klare sig med 4 pct. – også nu i en verden, hvor realrenten er langt over 4 pct.

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Over for hr. Hans Engell skal jeg understrege, at jeg har svaret på det spørgsmål om realrenten, som er stillet mig af hr. Steen Gade, og jeg vil godt gentage, at jeg intet grundlag har for at betvivle de oplysninger, Øresundskonsortiet er kommet med om realrenten. Det var det konkrete spørgsmål. Alle andre spørgsmål, der går uden for det, må jeg henvise til trafikministeren.

Til hr. Steen Gade må jeg jo sige, at fuldstændig reelt er den eneste sandhed omkring realrente vel, at den kan man først opføre, når låneperioden er udløbet. Først da kan man jo konstatere, hvad den var i den periode. Men når Øresundskonsortiet oplyser, at de går ud på det internationale finansielle marked og optager lån, har jeg ingen grund til at betvivle – heller ikke på den ministerpost, hvor jeg sidder – at det er korrekt.

Hans Engell (KF):

Nu synes jeg, økonomiministeren blev en lille smule uklar, og derfor vil jeg godt stille spørgsmålet, så det absolut ikke er til at misforstå.

Når økonomiministeren nu har forholdt sig til Øresundsforbindelsens økonomiske beregninger, er økonomiministeren så ikke enig med Øresundsforbindelsen i, at projektet er økonomisk sundt og gennemregnet?

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Jeg henholder mig helt til det, jeg har sagt i mit første svar til hr. Steen Gade, hvor jeg henviste til den redegørelse, trafikministeren har fremlagt den 6. december 1993. Den er suppleret med en forespørgselsdebat den 8. februar, hvor de sidste ændringer af udformningerne og deres

økonomiske konsekvenser er fremlagt for Folketinget. Der er ikke kommet noget som helst nyt frem siden, og derfor må jeg sige, at jeg har ingen bemærkninger til det spørgsmål. Men jeg synes godt nok også, at det spørgsmål, jeg er blevet stillet, er blevet besvaret.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 10

2) Til trafikministeren af:

Steen Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at det fortsat er regeringens politik, at Øresundsforbindelsen skal være fuldt brugerfinansieret, dvs. helt uden tilskud af statspenge eller indløsning af den ubegrænsede statsgaranti?«

Skriftlig begrundelse

Den seneste tids avisdebat om Øresundsforbindelsen har skabt en del usikkerhed om, hvorvidt alle regeringspartier (herunder også CD) fortsat mener, at projektet kun skal gennemføres, hvis det er fuldt brugerfinansieret.

Steen Gade (SF):

Da vi havde åbningsdebatten, sluttede den lidt sært ved, at statsministeren ikke fik svaret på et spørgsmål, som blev stillet forholdsvis kontant her i salen. Det vakte nogen opsigt. Det var nemlig spørgsmålet, om Øresundsforbindelsen skal være brugerfinansieret, eller om der kan komme statsmidler ind i det.

Derfor vil jeg gerne have at vide fra trafikministeren nu, om det er regeringens politik, at der ikke må komme statsmidler ind i projektet her, eller om regeringen er på flugt fra det synspunkt, ligesom ledende politikere fra Socialdemokratiet og CD tidligere har udtalt.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til det rimelige spørgsmål skal jeg svare hr. Steen Gade, at det af bemærkningerne til anlægsloven fremgår, at den centrale økonomiske forudsætning for loven er, at såvel kyst til kyst-anlægget som de danske landanlæg kan brugerfinansieres. Af redegørelsen af 6. december 1993 til Folketinget fremgår, at selskaberne – under en række forudsætninger – har beregnet, at anlæggene vil kunne tilbagebetales på ca. 30 år.

Øresundskonsortiet har i notat af 7. februar 1994 vurderet, at den tekniske viderebearbejdning med henblik på at opnå en miljønulløsning vil kunne holdes inden for den samme økonomiske ramme, som lå til grund for redegørelsen af 6. december 1993. Konsortiets notat af 7. februar 1994 er ligesom Budget 2000 sendt til Folketingets Trafikudvalg og Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg.

Det er fortsat regeringens opfattelse, at Øresundsforbindelsen skal brugerfinansieres, og der foreligger på nuværende tidspunkt ikke nye oplysninger om økonomien i projektet, der indikerer, at dette ikke skulle være muligt.

Steen Gade (SF):

Jeg vil sige tak for svaret. Selv om der var mange henvisninger til noget, der er sagt før, vil jeg vælge at tolke den sidste del af svaret som et aktuelt svar på det spørgsmål, der blev stillet under åbningsdebatten, altså at regeringen ikke lægger op til, at der skal røres ved forudsætningerne om, at der ikke skal statsmidler til. Det er altså stadig regeringens politik, at der ikke skal statsmidler til. Jeg regner med, at det var det, der lå i svaret, og at det er en klokkeklar melding fra regeringen.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne spørge ministeren, om vi nu kan få sat det fuldstændig på skinner: Hr. Steen Gade har over for Danmarks Radio udtalt, at der står i loven om Øresundsforbindelsen, at den skal være betalt tilbage på 30 år. Jeg vil gerne have, at ministeren bekræfter, at det ikke står nogen steder hverken i bemærkningerne til loven eller i fremsættelsen over for Folketinget, men at det er opfundet af hr. Steen Gade.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Over for hr. Steen Gade skal jeg blot endnu en gang bekræfte, at det er regeringens forudsætning, som det er beskrevet i loven, at forbindelsen og de danske landanlæg vil kunne brugerfinansieres.

Det får mig til næsten i samme åndedrag at besvare det spørgsmål, som er stillet af hr. Kaj Ikast, hvortil jeg kan sige, at det, der er lovens forudsætning, er, at der er tale om en vedtagelse, der bygger på, at forbindelsen skal brugerfinansieres. Afdragstiden er beregnet på baggrund af de skøn, som man har indlagt som basisforudsætninger for projekternes afdrag og forrentning, og dér har man altså på nuværende

tidspunkt beregnet sig frem til, at det vil kunne tilbagebetales på ca. 30 år.

Der står altså ikke noget i loven om, at det er en absolut forudsætning. Det er et regnestykke, det er en forudsætning, som vi har lagt til grund for de oplysninger, som vi har givet også til Folketinget. Derfor er der ikke nogen hverken af nuværende eller tidligere trafikministre, der kan klynges op på – eller skal klynges op på – at tilbagebetalingstiden bliver hverken mere eller mindre end 30 år. Det er der ikke nogen der kan sige noget 100 pct. sikkert om i øjeblikket.

Jeg vil gerne henvise til de bemærkninger, der fulgte Redegørelsen for anlæg af en fast forbindelse over Øresund, som trafikministeren afgav til Folketinget den 6. december 1993, hvor det siges netop før afsnittet, der hedder Afslutning, at sådanne beregninger, som ligger til grund for tilbagebetalingstiden på ca. 30 år, involverer størrelser som:

»... anlægs- og driftsudgifter, realrente, trafikudvikling og takster for vejtrafikken, der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.«

Steen Gade (SF):

Ja, nu lød det jo lige så flot før, at det ikke kunne finansieres på anden vis end ved brugerbetaling. Derefter synes jeg, at det spørgsmål, som hr. Kaj Ikast stillede, og besvarelsen illustrerer, at man er ved at introducere noget nyt elastik i det her projekt, elastik i kilometermål. Man kan høre, at det, trafikministeren nu fortæller, er, at der er megen usikkerhed – og guderne skal vide, at det er rigtigt, der er megen usikkerhed omkring økonomien – og at man begynder at lægge op til, at man bare kan forlænge afdragsperioden.

Jeg vil godt sige til trafikministeren, at hvis jeg havde det på samme måde med min kassekredit, som ministeren nu udtaler sig om afdragsperioden for Øresundsbroen, så ville jeg nok kunne klare mig, så længe jeg lever.

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at det jo ikke er første gang, hr. Steen Gade er kommet i besiddelse af disse oplysninger. Det er ikke første gang, hr. Steen Gade er blevet korrekset om sine udtalelser om de 30 år.

Derfor vil jeg gerne spørge ministeren: Kan vi ikke få det skriftligt, således at hr. Steen Gade ikke for fremtiden kan komme med sine halvvinjurier omkring økonomien i dette projekt?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

For så vidt angår det sidste, vil jeg meget gerne indskrænke mig til at henvise til den skriftlige redegørelse, trafikministeren gav Folketinget, dateret den 6. december 1993. Der skulle ikke være megen tvivl om, hvad der står i den redegørelse.

Med hensyn til hr. Steen Gades spørgsmål vil jeg kun sige, at alle ved, at SF er imod denne forbindelse, og at der er et stort flertal i Folketinget, der står bag forbindelsen; man kan næsten sige, den parlamentariske situation herom er uændret, og det er der jo ikke noget nyt i.

Men det, der måske kan siges – så tillader jeg mig en lidt polemisk bemærkning vedrørende hr. Steen Gades kassekredit – det er, at det kan godt være, hr. Steen Gade kunne have en pæn kassekredit, men til gengæld ville han være i den situation, at der ikke bliver igangsat nogen aktiviteter, der sker ikke nogen fornuftige anlæg for hr. Steen Gades kassekredit, og derfor kan den stadig væk stå og se fin ud. Vi andre har den opfattelse, at der skal ske noget i samfundet. Vi har den opfattelse, at det er fornuftigt og godt for beskæftigelsesudviklingen, for Københavns Lufthavn osv., at vi får en fast forbindelse. Det er faktisk derfor, vi har besluttet den.

Så har vi sagt, at vi mener, at den forbindelse skal brugerfinansieres, og til det formål opkræver man altså afgifter for at benytte Øresundsforbindelsen – meget beskedne afgifter for jernbanetrafikken og ganske pæne afgifter for biltrafikken – og derfor siger vi, at denne forbindelse vil blive brugerfinansieret. Der er ikke nogen, der i dag kan spå 100 pct. sikkert om, hvorvidt den bliver betalt på 30 år, på 28 år eller på 33 år, men det, der er forudsætningen i øjeblikket – basisforudsætningerne, som det kaldes i budget 2000 – tilsiger, at det med de nuværende kalkuler vil kunne ske på 30 år. Men der er ikke nogen af os, der kan stå her og give garanti for, at afdragstiden især for det danske landanlæg ikke bliver længere.

Steen Gade (SF):

Jeg vil godt sige til trafikministeren, at han ikke behøver at sende den redegørelse – som jeg selv fik til debatten sidste december – over til os én gang til. Den har jeg læst, og vi har også debatteret på baggrund af den.

Nej, det, jeg blot hører her fra ministeren, er, at samtidig med at man altså forsøger at berolige befolkningen, så fortæller man os vist også i dag – prøver man at introducere temaet om – at

afdragsperioden er en elastik; ministeren sagde 28, 30, 33 år, kan man fortsætte: 35, 37, 39, 41? Hvor ender den elastik efter trafikministerens opfattelse?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Det er vanskeligt at spå, især om fremtiden. Det kan jo være, det bliver 26 år, hvem ved?

Jeg vil gerne sige til hr. Steen Gade, at konstruktionen er tilrettelagt således, at de afgifter, der skal betales for at benytte kyst til kystforbindelsen, går til at finansiere kyst til kystforbindelsen. Så er det således, at det selskab, som den svenske og den danske trafikminister ejer, A/S Øresundskonsortiet, der altså bygger kyst til kystforbindelsen og også skal drive den, er indstillet på at afsætte et beløb hvert år af det overskud, der måtte være, til afdrag på henholdsvis de svenske og de danske landanlæg.

Det spørgsmål har vi naturligvis behandlet i Øresundsfølgegruppen, og vi synes, det er en udmærket konstruktion. Det vil altså sige, at den afdragstid, som er kalkuleret for kyst til kystforbindelsen, vil der næppe være megen tvivl om, hvis den holder sig inden for forudsætningerne. Hvad angår spørgsmålet om de danske landanlæg, ja, dér må tiden vise, hvorledes trafikudviklingen, prisniveauet og omkostningerne vil være, og derfor er der ikke nogen i dag, der kan spå om, hvorvidt det bliver nøjagtig på 30 år.

Men de forudsætninger, vi har i øjeblikket, og som vi også har videregivet til Folketinget, siger, at det, der er realistisk, er, at den samlede forbindelse kan tilbagebetales på ca. 30 år.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 11

3) Til trafikministeren af:

Steen Gade (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at det vil være ulovligt, hvis regeringen accepterer, at Øresundskonsortiet optager lån med en realrente på over 4 pct., jf. basisforudsætningen i Budget 2000 om, at lånerenten vil være 4 pct. i hele perioden?«

Skriftlig begrundelse

Da forudsætningen for Budget 2000 er, at realrenten skal være 4 pct. i hele perioden, og da

den reale lånerente i dag er højere, ønsker spørgeren med dette spørgsmål at få klarlagt det tilfældige i, at regeringen f.eks. accepterer optagelse af statsgaranterede udlandslån til en betydelig højere realrente.

Steen Gade (SF):

Jeg forstår nu, at afdragsperioden kan man ikke rigtig vide noget om, men én ting ligger fast, og det er realrenten på 4 pct. i 30 år fremover i gennemsnit. Det er jo interessant, som regeringen regner eller argumenterer. Det, jeg vil spørge ministeren om, er: Når det nu er forudsætningen, at det skal være 4 pct. i hele perioden, er det så lovligt, og kan man så give Øresundskonsortiet ret til at skrive et lån under med en højere realrente end 4 pct.? Det synes jeg er vigtigt at få at vide, også nu hvor man skal acceptere den første lånoptagelse i Øresundskonsortiet.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Ja, det er lovligt, og det, man vil optage lån til i konsortiet, vil være den nominelle pengereente.

Men jeg vil da gerne give den yderligere oplysning, at der ikke foreligger nye informationer for regeringen, der giver anledning til at revidere de oplysninger om tilbagebetaling og brugerfinansiering, som fremgik af den redegørelse af 6. december 1993, som jeg omtalte før.

Steen Gade (SF):

Man må såmænd gerne optage et lån, hvor man på forhånd ved, at realrenten vil blive højere end 4 pct. Det kan jeg høre at regeringen siger – samtidig med at man holder sig til oplysninger om, at realrenten skal være 4 pct. i hele perioden, altså i hvert fald i mindst 30 år.

Hvordan i alverden får regeringen de to synspunkter til at hænge sammen? Det er svært for os andre at forstå, at man kan få det der til at hænge sammen. Man holder sig til, forsøger at klamre sig til, at der er noget sikkerhed i ens position. Det er de 4 pct. Derefter fortæller man Folketinget her i svaret til mig, at for øvrigt må man gerne optage lån, der har en højere realrente end 4,1 pct., hvormed man jo siger, at der jo ingen sikkerhed er i det, man før påberåbte sig som sikkert.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Hr. Steen Gade spurgte, hvad der var lovligt, og hvad der ikke var lovligt. Det svarede jeg klart på. Mere kan man jo næsten ikke forlange.

Men hr. Steen Gade vil jo gerne have, at vi fortsætter diskussionen her, og til det formål vil jeg gerne bidrage med at sige, at hr. Steen Gade jo får det til at lyde som et ønske, at konsortiet skulle gå ud og optage lån, der medfører, at man får en realrente, der er højere end 4 pct. Det har vi bestemt ikke noget ønske om, og jeg kan sware, som økonomiministeren gjorde for ganske kort tid siden, at der ikke er noget, der tyder på, at der med de lån, man har mulighed for at optage i øjeblikket, er problemer med at overholde optagelse af lån med en realrente på 4 pct.

Steen Gade (SF):

Vil det sige, at hvis vi nu sætter os ned og analyserer de lån, som A/S Øresund har optaget til landanlæggene, så vil vi kunne lave en analyse, der siger: Det passer jo, de skal nok leve op til 4 pct.s realrente?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Sådan forstod jeg de svar, som økonomiministeren for et øjeblik siden gav, hvor hun refererede informationer, hun havde fået fra konsortiet, og det er også de informationer, jeg selv er i besiddelse af.

Steen Gade (SF):

Så kommer vi jo så ikke videre, fordi man henviser til en minister, der er gået, og som i øvrigt henviste til et firma, som slet ikke er til stede.

Men jeg vil bare sige til ministeren, at det vil jeg gerne kigge nærmere på i udvalget.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 12

4) Til trafikministeren af:

Steen Gade (SF):

»Vil ministeren oplyse, om den tidligere eller den nuværende trafikminister har eller har haft overvejelser om at hæve DSB's betaling for benyttelse af Øresundsbroens landanlæg ud over det, som er fastlagt i anlægslovens bemærkninger?«

Skriftlig begrundelse

Den tidligere trafikminister, hr. Helge Mortensen, har i dagbladet Politiken nævnt muligheden af at hæve DSB's betaling for benyttelsen af de danske landanlæg.

Steen Gade (SF):

Ja, det er jo et spørgsmål om DSB's betaling for benyttelse af Øresundsbroen. Der har jo været tale om fra tidligere trafikminister Helge Mortensen, at man skulle hæve DSB's betaling, og det er jo lidt vigtigt i forhold til alle diskussionerne om, at der ikke skal statsmidler ind, at få klarhed over, om der – i den nuværende trafikministers eller den tidligere trafikministers tid – har været overvejelser om, at man skulle hæve DSB's betaling.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Efter min opfattelse er det, der er fastlagt omkring Svenska Jernvägars og DSB's betaling for Øresundsforbindelsen, en stor fordel for den kollektive trafik, og regeringen har ikke overvejelser om at ændre DSB's betaling for benyttelse af Øresundsforbindelsens landanlæg.

Det fremgår af anlægslovens bemærkninger, at DSB skal betale et fast årligt beløb for benyttelsen af landanlæggene for bane opgjort på grundlag af DSB's nettofordele – som det hedder i § 14 – herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning, nemlig åbningsåret. Beløbet reguleres i takt med den almindelige prisudvikling, og i anlægslovens bemærkninger er beløbet forudsat at udgøre 65 mio. kr. i anlægslovens prisniveau.

Jeg kan i øvrigt henvise til besvarelsen af 30. december 1993 af spørgsmål nr. S 346, også stillet af hr. Steen Gade, om DSB's betaling for brug af jernbaneanlægget til Øresundsforbindelsen.

Steen Gade (SF):

Ja, jeg vil sige tak for svaret om, at man ikke i den nuværende trafikministers position har overvejelser om at hæve DSB's betaling.

Jeg spurgte jo i mit spørgsmål, om man har haft det tidligere i Trafikministeriet, og jeg spørger på baggrund af, at tidligere trafikminister Helge Mortensen i dagbladet Politiken og i Danmarks Radio optrådte med klare meldinger om, at han syntes, at man skulle hæve DSB's betaling.

Jeg vil så gentage spørgsmålet: Har man tidligere haft overvejelser, som man så senere har afvist, om at skrue på den skrue, der hedder DSB's betalinger?

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Ikke mig bekendt, og jeg tror, jeg gør klogt i at henholde mig til § 14 i loven om den faste forbindelse, hvor der står, at vederlaget fastsættes

af trafikministeren på grundlag af DSB's nettofordele herved i åbningsåret. I bemærkningerne er det fastsat til ca. 65 mio. kr.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 13

5) Til trafikministeren af:

Steen Gade (SF):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget DSB skal betale i åbningsåret (nettofordelene i 1990-priser) for at benytte Øresundsbroens landanlæg, om beløbet ligger fast, og om regeringen har godkendt beløbet og de forudsætninger, der ligger til grund for beregningen?«

Skriftlig begrundelse

Spørgeren ønsker oplyst, om regeringen har lagt sig endeligt fast på DSB's økonomiske nettofordele i åbningsåret, samt på hvilke forudsætninger disse beregninger bygger.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne svare, at som jeg sagde før, fremgår DSB's betalinger for Øresundsforbindelsens danske anlæg af § 14 i anlægsloven samt af bemærkningerne til loven.

Som nævnt i min besvarelse af spørgsmål nr. S 12 skal DSB betale et fast årligt beløb for benyttelsen af landanlægget, og beløbet bliver opgjort på grundlag af DSB's nettofordele herved på tidspunktet for anlæggets ibrugtagning, altså åbningsåret. Beløbet reguleres i takt med den almindelige prisudvikling, og i anlægslovens bemærkninger er det anslået til at udgøre 65 mio. kr. i anlægslovens prisniveau.

Beregningerne over DSB's nettofordele af det danske landanlæg har sit udgangspunkt i en prognose for, hvor mange lokale passagerer der benytter en togforbindelse mellem København og Kastrup, samt et skøn over, hvor mange af disse passagerer der vil benytte de eksisterende togforbindelser ud over Københavns Hovedbanegård. Drifts- og kapitalomkostningerne for de nødvendige tog er trukket fra de merindtægter, som denne trafik vil give.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 15

6) Til arbejdsministeren af:

Ole Sohn (SF):

»Hvad agter ministeren at gøre i forhold til sagsbehandlingen i Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen, som inden for de sidste tre år har haft en fejlafgørelsesprocent på 30-40 af indankede forseelsessager?«

Skriftlig begrundelse

Af beretningerne for 1990-91, 1992 og 1993 fra Arbejdsmarkedets Ankenævn fremgår det, at nævnet har omgjort 30-40 pct. af de afgørelser, Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen har truffet, hvad angår »tilbagebetaling og forseelser«. I alle sager under ét ligger omgørelsesprocenten på 20-30.

Statistikken viser endda kun toppen af isbjerget, eftersom det kræver stort mod som arbejdsløs at træde op mod systemet. Mange accepterer givetvis afgørelser, som de rettelig ikke burde.

Ligeledes viser statistikken desværre, at statens eget tilsyn med arbejdsløshedslovgivningens administration ikke på betryggende vis er i stand til at overskue de meget indviklede regler.

En så stor fejlprocent er med til at fremme vilkårlighed i afgørelserne, hvilket må siges at svække brugernes retssikkerhed.

Ole Sohn (SF):

Til belysning af spørgsmålet vil jeg gøre opmærksom på, at indholdet af de redegørelser, der nævnes i begrundelsen, bygger på oplysninger, som går 3 år tilbage. Hvis man går 4 år tilbage, bliver det faktisk værre endnu, og inden for de sidste 4 år har situationen altså været den, at direktoratet har fejlafgjort mellem 30 og 40 pct. af alle sager.

Dertil kommer – og det er nok så væsentligt – at det er kun toppen af isbjerget, der når frem til afgørelse i direktoratet og ankenævnet. Den største gruppe orker ikke eller har slet ikke overskud til at gå så langt som til at anke en sag, og derfor er problemet med fejlekspeditioner og fejlafgørelser i arbejdsdirektoratet væsentlig større, end det fremgår af de nævnte beretninger.

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg takker for spørgsmålet, fordi det også kan give anledning til, at vi får lidt styr på, hvilke sager vi snakker om, og antallet af sager.

Jeg vil godt sige, at den omgørelsesprocent på 30-40, som hr. Ole Sohn henviser til, kan forekomme at være alarmerende. Spørgsmålet drejer sig ikke om alle sager, der behandles i Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen, men alene om de såkaldte forseelsessager. Det er sager, hvor den enkelte arbejdsløshedskasse i henhold til loven har truffet afgørelser om sanktioner og tilbagebetaling i forbindelse med fejludbetalinger, som skyldes, at medlemmet bevidst eller ubevidst har afgivet forkerte oplysninger til kassen.

Lad mig for en ordens skyld og af hensyn til befolkningen oplyse, at der i 1993 blev behandlet 9.000 klagesager i direktoratet. Af disse 9.000 sager blev de 898 anket til ankenævnet, og 116 af disse 898 sager var forseelsessager. Både relativt og absolut set er antallet af forseelsessager, der indbringes, forholdsvis lavt.

Jeg kan oplyse, at i det første halvår af 1994 er omgørelsesprocenten i forseelsessager 26, altså lidt lavere end det tal, hr. Ole Sohn henviser til. Jeg vil gerne understrege, at der specielt i forseelsessager er tale om meget konkrete skøn, og det kan være baggrunden for de vurderinger, der kan ligge til grund for afgørelserne.

Til sidst vil jeg sige, at det vil altid være sådan, at omgørelsessager skal følges nøje. Der skal tages stilling til og følges op på, om medarbejdere i arbejdsløshedskasserne nu også håndterer efterfølgende sager i overensstemmelse med de ankeafgørelser, der er truffet i Arbejdsmarkedets Ankenævn, og jeg vil godt tage initiativ til, at det også bliver fulgt op.

Ole Sohn (SF):

Jeg er enig med ministeren i, at det er et forholdsvis lille antal sager, der kommer frem til ankenævnet; men jeg mener, at en af årsagerne hertil netop er, at regelsættet er så indviklet, at mange slet ikke har overskud eller overblik til at kunne anke en sag. Derfor er der efter min vurdering en lang række af de 9.000 sager, som bliver afgjort i direktoratet, som rettelig burde være anket og i givet fald også ville være blevet ændret.

Det, der er mit ærinde, er, at når der er en så stor fejlafgørelsesprocent, må der være grundlag for, at man anlægger en anden praksis over for direktoratet, så man ikke – havde jeg nær sagt – straffer i så stort omfang, hvor det ikke er nødvendigt, men tværtimod bruger den almindelige retssikkerhedsregel om, at tvivlen skal komme den sigtede til gode. Det er her, jeg ger-

ne vil hen, nemlig at ministeren ser lidt på den arbejdsgang, man bruger i direktoratet.

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg har brugt megen tid til at kigge på, om arbejdsgangene er hensigtsmæssige nok og tilstrækkelig brugervenlige, og det vil fortsat ske.

Jeg er enig i den betragtning, som hr. Ole Sohn fører frem, nemlig at nogle klagesager over afgørelser kunne vi være foruden, hvis vi havde et mere enkelt regelsæt. Jeg vil også godt fortælle spørgeren, at meget af min tid – ikke alene i min første ministerperiode, men også her i min anden ministerperiode – er gået med og vil handle om at sikre, at vi får et mere enkelt og forståeligt regelsæt.

Men jeg er også nødt til at sige, at reglerne for dagpengesystemet, som skal håndtere mange typer af forskellige sager, ikke kan blive noget, der kan stå på en A4-side – selv om det kunne være ønskeligt, hvis det kunne blive så forståeligt, at der ikke var grund til klagesager af hverken den ene eller anden type.

Men jeg vil godt tilkendegive, at forenklingssproessen skal være vedvarende og hurtig, og jeg håber meget, at arbejdsløshedskasserne og arbejdsmarkedets parter vil bidrage til det. Jeg tror nemlig, at et enkelt og tydeligt regelsæt også vil mindske antallet af de personer, der synes, at de afgørelser, som er truffet, ikke er logiske og rigtige. Og det er der nogle, der ikke er; det er et fåtal i forhold til det antal sager, der behandles og afgøres, men alligevel skulle antallet helst ned på nul.

Ole Sohn (SF):

Jeg takker ministeren for hendes udsagn om at forenkle reglerne; det er der behov for. Og jeg er også enig i, at man nok ikke kan nå frem til, at reglerne kan stå på et A4-ark.

Men jeg mener, det er ret væsentligt for brugerne retssikkerhed, at man laver regler og love og bekendtgørelser i en sådan sprogbrug og gør dem så overskuelige, at brugerne kan forstå dem. Virkeligheden i dag er jo, at brugerne overhovedet ikke har mulighed for at gennemskue regelsættet på arbejdsløshedsområdet. Og det er betænkeligt, at vi er kommet i en situation, hvor statens eget tilsyn heller ikke kan overskue reglerne og derfor har en så stor fejlmargen i deres afgørelser.

Men jeg er glad for, at ministeren vil arbejde for forenkling, og det vil vi fra SF's side også bidrage til.

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg vil lægge megen vægt på, at brugerne kan forstå regelsættet. Men jeg er også nødt til at sige, at der er jo et mellemlid mellem lovgiverne og myndighederne på den ene side og brugerne på den anden side, nemlig de mange tusinde medarbejdere i arbejdsløshedskasserne, som jo har en forpligtelse til at vejlede og rådgive medlemmerne i et sprog, som er forståeligt.

Jeg tror ikke – selv om det kan være en fornem ambition – at en arbejdsmarkedslovgivning altid vil være så tilgængelig, som vi kunne ønske os som borgere. Men det er jo også derfor, vi har nogle arbejdsløshedskasser, som samlet set har en medarbejderstab på omkring 4.500. Og det, der er vigtigt, er, at de forstår loven og kan vejlede medlemmerne på en god og brugervenlig måde.

Men jeg takker for tilsagnet om, at SF vil bidrage til en regelforenkling.

Ole Sohn (SF):

Det skal være en afsluttende bemærkning fra min side, at reglerne og de bekendtgørelser, som udgår fra direktoratet og Arbejdsmarkedsstyrelsen, faktisk er holdt i et sådant sprog, at f.eks. Specialarbejdernes Arbejdsløshedskasse i 1993 var nødt til at udsende 112 informationskrivelser og 65 rundskrivelser for at oversætte det sprog, som man bruger i direktoratet og Arbejdsmarkedsstyrelsen, til noget, som medarbejderne i a-kassen kan forstå. Det burde ikke være nødvendigt.

Arbejdsministeren (Jytte Andersen):

Jeg vil komme med en oplysning til hr. Ole Sohn, som jeg kan forstå også spørger på SiD's arbejdsløshedskasses vegne.

Jeg kan sige, at de bekendtgørelser og vejledninger, der bliver sendt ud fra Direktoratet for Arbejdsløshedsforsikringen, udarbejdes i et meget tæt samarbejde med arbejdsløshedskasserne. Så jeg tror ikke, der er nogen, der er ansvarfri for, at sprogbruken og indholdet og konstruktionen måske ikke altid er så brugervenlig, som borgerne ønsker, og som spørgeren og jeg kunne ønske os det.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Meddelelser fra formanden**Formanden:**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

Erhvervsudvalget (11/10 94):

Udtræder: Peter Brixtofte (V)

Ny stedf.: Svend Aage Jensby (V)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 13. oktober 1994, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 13.41.
