

[Ministeren for offentlige arbejder]

størst mulige grad af kvalitetsbevidsthed hos medarbejderne.

Jeg er i øvrigt løbende i kontakt med post- og telegrafvæsenets ledelse om kvaliteten af postbesørgelsen, som jeg må erkende ikke i den sidste tid har været helt tilfredsstillende, og jeg har tillid til, at post- og telegrafvæsenet under de givne forhold gør, hvad der er muligt for at fastholde serviceniveaet og postbesørgelsens kvalitet.

Til *finansministeren* (18/6 79) af:

Maisted (FP):

»I hvilken størrelsesorden er afvigelserne i de sidste tre års samlede offentlige budgetter i forhold til regnskabstallene?«

(Spm. nr. 1090).

Begrundelse.

Ofte fremstilles reguleringer i de fremlagte offentlige budgetter på 3-4 mia. kr. som besparelser.

Besvarelse (26/6 79):

Finansministeren (Heinesen):

I kommunerne gennemførtes pr. 1. januar 1977 en omfattende omlægning af budget- og regnskabsvæsenet, ligesom kommunerne på samme tidspunkt overgik til at anvende kalenderåret som finansår. Overgangen til kalenderår fandt for staten først sted pr. 1. januar 1979, og 1979 er således det første år, for hvilket der kunne opstilles et specificeret offentligt budget, jfr. Budgetredegørelse 1979, der blev afgivet til folketinget i slutningen af maj. Det vil derfor først om ca. tre år være muligt at give den i spørgsmålet ønskede oversigt.

Til *handelsministeren* (18/8 79) af:

Ernst Schmidt (FP):

»Vil ministeren oplyse, hvor stor en ekstra omkostning der må regnes med at være påført erhvervslivet, som følge af at de nye hastighedsbestemmelser kræver mere tid til kørsel og transport?«

(Spm. nr. 1091).

Begrundelse.

Da konkurrenceevnen for erhvervslivet er afhængig af omkostningerne, er det ikke

uvæsentligt, hvad den ca. 10 pct.s nedsættelse af hastighedsgrænserne betyder som belastning for hele produktionsapparatet.

Besvarelse (4/7 79):

Handelsministeren (Arne Christiansen):

Lad mig indledningsvis henlede opmærksomheden på, at det kun er en begrænset del af den erhvervsmæssige kørsel, der er påvirket af de nye hastighedsbestemmelser. Lastbilkørsel og kørsel i bymæssig bebyggelse påvirkes således ikke. Opgjort på grundlag af energiforbruget vil kun ca. 15 pct. af den erhvervsmæssige kørsel uden for byerne blive berørt af de nye bestemmelser. Det er derfor min opfattelse, at der næppe vil blive tale om særlig mærkbare fordyrelser for erhvervslivet som følge af fartgrænserne. I øvrigt må det gælde, at de ulemper, der for nogle måtte være forbundet med de nye grænser, må vige for det overordnede hensyn herigennem at bidrage til en nødvendig besparelse på energiforbruget. Skabes der ikke balance mellem udbud og efterspørgsel på det internationale oliemarked gennem indgreb i forbrugerlandene, bliver det alene prisen, der må sørge herfor, og dette vil kunne få langt alvorligere konsekvenser for den erhvervsmæssige kørsel og samfundet som helhed.

Til *arbejdsministeren* (18/6 79) af:

Voigt (FP):

»Hvilke initiativer agter ministeren at tage for at hjælpe de virksomheder, der i regeringsbladet Aktuelt den 17. juni 1979 meddeler, at de har måttet indskrænke produktionen, fordi det er umuligt at skaffe den fornødne arbejdskraft, til trods for at der ifølge statistikkerne er over 130.000 arbejdsløse?«

(Spm. nr. 1092).

Begrundelse.

Når jeg i spørgsmålet bruger ordet hjælpe, tænker jeg naturligvis på, at ministeren ganske enkelt må meddele de respektive arbejdsformidlingskontorer i de områder, der er anført i artiklen, at disse tilstande er uholdbare. Det er uacceptabelt, at virksomheder ikke kan producere 100 pct., når landet er så elendigt kørende økonomisk. Og det er lige så uacceptabelt, at der af skattekroner udbetales arbejdsløshedsunderstøttelse, når der vitter-