

[Industriministeren]

nem fireårsperioden. Det fremgår derimod af statistikken, at mindre skibe har en større ulykkesfrekvens end større. Afvigelser fra lovens skalabemanding tillades derimod helt overvejende for større skibe, specielt nybygninger.

Der er for mig at se ingen statistisk sammenhæng mellem de tilladte afvigelser fra bemandingsloven og antallet af ulykker.

Lovens adgang til at fravige skalabemandingen har efter min opfattelse virket efter hensigten. Også fremover vil der være behov for at kunne tilpasse skibes bemanding efter den tekniske og sikkerhedsmæssige udvikling, som erhvervet til stadighed undergår. Jeg vil derfor ikke kunne tilslutte mig en lovændring, som ville hindre dette.

### Spm. nr. 430

Til *ministeren for offentlige arbejder* (12/3 82) af:

**Svend Erik Hovmand (V):**

»Hvornår agter ministeren at tilvejebringe ordnede forhold i den 3½ år gamle sag mellem de koncessionerede fragtmænd og de private pakketransportfirmaer?«

#### Begrundelse

For ca. 3½ år siden tog vejtransportrådets administration initiativ til at rejse en politimæssig undersøgelse, angiveligt med henblik på retslig forfølgning af koncessionsundergravende private pakketransportfirmaer.

Siden har denne virksomhed bredt sig i betydeligt omfang, uden at der er foretaget noget i sagen, hverken fra domstolens, ministeriets eller vejtransportrådets side.

På denne baggrund må det nu være på tide, at ministeren tilkendegiver, hvornår han vil tilvejebringe ordnede forhold, herunder om det skal ske ved lovgivning af den eksisterende tilstand på området eller ved retslig forfølgning – således som man oprindeligt tog initiativ til – med henblik på at sikre, at eksisterende lovgivning m.v. overholdes.

*Besvarelse* (24/3 82):

**Ministeren for offentlige arbejder** (J. K. Hansen):

Af hr. Svend Erik Hovmands begrundelse for spørgsmålet må man få det indtryk, at

denne pakketransport er et meget alvorligt problem. Der tales således både om, at den er »koncessionsundergravende«, og om, at den i de seneste år har »bredt sig i betydeligt omfang«.

Efter de oplysninger, der foreligger for mig, forholder det sig ikke således. Det er rigtigt nok, at der i de seneste 3-4 år er gjort nogle forsøg på at etablere såkaldte alternative pakkeomdelinger. Af den ganske store presseomtale fremgår det tydeligt, at det er postvæsenets – og ikke så meget fragtmændenes – kunder, man er ude efter.

Samtidig er det også klart, at disse virksomheder indtil nu har haft en krank skæbne. Jeg kan f. eks. henvise til Jyllands-Posten for den 23. februar 1982, som beskriver situationen med konkurser og betalingsstandsninger meget dækkende.

Vejtransportrådet, som fra starten har fulgt udviklingen ganske tæt, har efter min bedømmelse handlet fornuftigt ved ikke straks at fare frem med bål og brand. Hidtil er disse virksomheder gået ned hurtigere, end man kunne have fået dem dømt. Det er da også mit indtryk, at man i fragtmandskredse tager det forholdsvis afslappet. Det gør jeg også som postminister.

Jeg finder ikke, der i dagens situation er grundlag for at vurdere behovet for en lovændring.

### Spm. nr. 433

Til *arbejdsministeren* (12/3 82) af:

**Svend Heiselberg (V):**

»Vil ministeren ved forskellige beregninger belyse, hvor stor udgiften for staten ville blive – enten negativ eller positiv – hvis der blev tilbudt en ægtefælle eksempelvis 5.000 kr. skattefrit pr. barn, maksimum 15.000 kr. for en familie, såfremt den ene ægtefælle ville forlade arbejdsmarkedet?«

#### Begrundelse

Eksemplet skal ses i forhold til, at vedkommende, der forlader arbejdsmarkedet, bliver erstattet af en ledig, som eksempelvis modtager det udbetalte gennemsnitsdagpengebeløb.

I beregningerne må også indgå besparelse ved børneinstitutionspladser, og at tilbuddet eksempelvis modtages af 20.000.