

[Kim Behnke]

Med hensyn til de sociale ydelser så forsøger hr. Breckmann at sammenligne æbler og bananer. Det kan man godt gøre og få frugtsalat ud af det, men det er sikkert ikke særlig ønskværdigt for nogen af parterne. Det, det handler om, er, at hr. Breckmann sammenligner det samlede udbetalte beløb og dividerer det på antal personer. Det er uinteressant. Det, der er interessant, er, hvad man overhovedet kan modtage i ydelser, og dér er vi mere gavmilde i Danmark, end man er på Færøerne.

Men skulle man endelig tage det danske system i forsvar, kan man sige, at det altså er de danske skatteydere, der betaler for det mere gavmilde system i Danmark, og at det også er de danske skatteydere, der skal betale for en del af det færøske system.

Derfor er spørgsmålet ikke, om der også er rod i de sociale regnskaber i nogle af de danske forvaltningsmyndigheder – det har vi haft eksempler på fra Kolding og andre steder, men det bliver der taget hånd om – men vi har altså oplevet en tyk rapport fra Rigsrevisionen, og vi har fået statsministerens ord for, at siden den 17. november er tingene bragt fuldstændig i orden. Det vil vi nu søge dokumenteret under udvalgsarbejdet, og indtil vi har denne dokumentation, kan jeg ikke kommentere sagen yderligere.

Med hensyn til bemærkningerne om, at det er et lukket system, hvor alle pengene, der bliver brugt på Færøerne, kommer tilbage til Danmark, vil jeg sige, at så glemmer hr. Breckmann jo at fortælle skandalehistorien om Atlantic Airways og den færøske forfængelighed, som gør, at man skal have sit eget luftfartsselskab. Det seneste er, at man nu søger et samarbejde med Maersk Air for at få lidt ekstra penge i kassen. Da man ikke kan bruge Atlantic Airways til at lave charterture med, vil man nu prøve at beflyve danske indenrigsruter med Atlantic Airways i samarbejde med Maersk Air. Den slags ting viser jo, at man bestemt ikke holder pengene inden for systemet.

Noget andet er, at det forbrug af automobiler, der har været på Færøerne igennem de sidste 10 år, jo er langt, langt større end det danske forbrug af automobiler, og det gavner bestemt ikke den danske betalingsbalance.

(Kort bemærkning).

Breckmann (KF):

Hvis der er for stor kapacitet på Færøeruten, foreslår jeg, at Luftfartsdirektoratet, næste gang der skal gives koncession til Færøflyvningen, nedlægger den ene koncession, nemlig Maersk Airs. De fleste færinger foretrækker at rejse med Atlantic Airways, og det betyder, at Maersk Air for det meste kun gør fortræd på Færøeruten, især i vinterhalvåret, hvor denne rute må give et forrygende underskud. Vi husker meget godt den dårlige service, der var på Færøeruten, dengang der kun var ét flyselskab, nemlig det danske, der havde et nettooverskud på 30 mio. kr. og ydede en elendig service.

Vi har for øjeblikket på Færøerne en meget dårlig kombination af en råvarekrise og en gældskrise, og Færøerne har fået pålagt at klare gælden og økonomien med nogle forkerte politiske midler, men uden de nødvendige indtægtsmidler, som kræves for at klare vores gældskrise. Jeg har sagt det før, og jeg siger det igen, at den måde, man har prøvet at klare vores krise på fra dansk side og fra færøsk side, medfører, at hele det færøske system står over for et sammenbrud inden for nogle få uger. Udredningen af problemerne kommer til at koste megen sved i de kommende mange måneder, og da får vi virkelig brug for de politiske kræfter hernede, der er positivt indstillet over for Færøerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling
vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Det Politisk-Økonomiske Udvalg. 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 143:

Forslag til lov om ændring af lov om administration af Det Europæiske Økonomiske Fællesskabs forordninger om markedsordninger for landbrugsvarer m.v.