



Torsdag den 20. februar 2020 (D)

1

64. møde

Torsdag den 20. februar 2020 kl. 10.00

Dagsorden

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 44:

Forespørgsel til forsvarsministeren om krypteringsudstyr til forsvaret.

Af Eva Flyvholm (EL) og Søren Søndergaard (EL).
(Anmeldelse 18.02.2020).

2) 3. behandling af lovforslag nr. L 68 A:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Ro og stabilitet for udsatte børn og unge og fuldbyrdelse af tvangsmæssige afgørelser om ændret anbringelsessted uden samtykke).

Af social- og indenrigsministeren (Astrid Krag).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

3) 3. behandling af lovforslag nr. L 68 B:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Styrkelse af forældres retssikkerhed i anbringelsessager, hensyn til barnets skolegang ved valg af anbringelsessted og ophævelse af adgang til at fastsætte regler om anbragte børns og unges egenbetaling m.v.).

Af social- og indenrigsministeren (Astrid Krag).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

4) 3. behandling af lovforslag nr. L 81 A:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning, lov om midlertidig regulering af boligforholdene og lov om maritim fysisk planlægning. (Frist ved udlæg af sommerhusområder, kommuneplanredegørelse for Grønt Danmarkskort, overførsel af fleksboligordningen og mulighed for at vedtage planer eller meddele tilladelse m.v. efter offentliggørelse af forslag til havplan m.v.).

Af erhvervsministeren (Simon Kollerup).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

5) 3. behandling af lovforslag nr. L 81 B:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse. (Boliger på arealer belastet af lugt og realisering af forsøgsprojekter).

Af erhvervsministeren (Simon Kollerup).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

6) 3. behandling af lovforslag nr. L 96:

Forslag til lov om ændring af lov om adgangsregulering ved vide-regående uddannelser. (Ophævelse af begrænsning af dobbeltuddannelse).

Af uddannelses- og forskningsministeren (Ane Halsboe-Jørgensen).

(Fremsættelse 17.01.2020. 1. behandling 24.01.2020. Betænkning 05.02.2020. 2. behandling 18.02.2020).

7) 2. behandling af lovforslag nr. L 92:

Forslag til lov om ændring af lov om pas til danske statsborgere m.v. (Opretholdelse og styrkelse af indsats mod rekruttering til væbnede konflikter i udlandet samt modernisering af regler om gæsteprotokoller).

Af justitsministeren (Nick Hækkerup).

(Fremsættelse 08.01.2020. 1. behandling 14.01.2020. Betænkning 18.02.2020).

8) Forespørgsel nr. F 26:

Forespørgsel til klima-, energi- og forsyningsministeren om alternative drivmidler i transportsektoren efter 2020.

Af Marie Bjerre (V), Morten Messerschmidt (DF), Ida Auken (RV), Orla Østerby (KF) og Ole Birk Olesen (LA).

(Anmeldelse 10.12.2019. Fremme 12.12.2019).

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 75:

Forslag til folketingsbeslutning om at øge indsatsen mod butikstyveri og hæleri.

Af Hans Kristian Skibby (DF) m.fl.

(Fremsættelse 17.01.2020).

Kl. 10:00

Meddelelser fra formanden

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Lovforslag nr. L 112 (Forslag til lov om ændring af lov om miljøbeskyttelse. (Implementering af affaldsdirektivets minimumskrav til eksisterende udvidede producentansvarsordninger, indførelse af udvidet producentansvar for emballage og modernisering af indsamling og behandling af elektronikaffald)).

Sten Knuth (RV) og Kim Valentin (V):

Forespørgsel nr. F 45 (Hvad vil regeringen gøre for at sikre, at e-sport bliver bedre anerkendt, at flere e-sportsudøvere kommer med i foreningsfællesskaberne, og at udøvernes retssikkerhed styrkes, og vil regeringen i sin indsats tage afsæt i den tidligere regerings nationale strategi for e-sport og kommissorium for e-sportspanelet?).

Liselott Blixt (DF) og Karina Adsøl (DF):

Forespørgsel nr. F 46 (Vil regeringen iværksætte tiltag for at sikre, at ældre med en dårlig helbredstilstand bliver garanteret patientsik-

kerhed, kvalitet og forebyggelse i den nødvendige fodbehandling under udvidet helbrestillæg, og vil regeringen herunder styrke sammenhængen mellem de krav, der stilles til patientsikkerhed i fodbehandling, jf. sundhedsloven, og reglerne om udvidet helbrestillæg til fodbehandling, jf. lov om social pension?).

Morten Messerschmidt (DF) og Peter Skaarup (DF):

Forespørgsel nr. F 47 (Hvilke nationale eller internationale initiativer vil regeringen tage for at begrænse eller imødegå domstolsaktivismen ved Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol?).

Henrik Dahl (LA) og Alex Vanopslagh (LA):

Forespørgsel nr. F 48 (Hvad kan ministeren oplyse om regeringens planer for sikre universitetet og andre videregående uddannelsesinstitutioner som de institutioner, der rummer den frie og kritiske tanke, og at selve ideen med universitetet og andre videregående uddannelsesinstitutioner ikke bliver undertrykt af identitetspolitiske strømninger?).

Pernille Vermund (NB) m.fl.:

Forespørgsel nr. F 49 (Vil regeringen redegøre for, hvorfor den betragter integration af udlændinge i det danske samfund som en offentlig opgave, der skal finansieres med skatteopkrævede midler, frem for at betragte integration som et personligt ansvar, der ligger hos den enkelte indvandrer og dermed ikke er til belastning for den offentlige økonomi?).

Titlerne på de anmeldte sager vil fremgå af www.folketingstidende.dk (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 44:
Forespørgsel til forsvarsministeren om krypteringsudstyr til forsvaret.

Af Eva Flyvholm (EL) og Søren Søndergaard (EL).
(Anmeldelse 18.02.2020).

Kl. 10:01

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke som givet.

Det er givet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) 3. behandling af lovforslag nr. L 68 A:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Ro og stabilitet for udsatte børn og unge og fuldbyrdelse af tvangsmæssige afgørelser om ændret anbringelsessted uden samtykke).

Af social- og indenrigsministeren (Astrid Krag).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:01

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Er der nogen, der ønsker at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:01

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 73 (S, V, RV og KF), imod stemte 36 (DF, SF, EL, ALT, NB og LA), hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er vedtaget og bliver sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 3. behandling af lovforslag nr. L 68 B:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Styrkelse af forældres retssikkerhed i anbringelsessager, hensyn til barnets skolegang ved valg af anbringelsessted og ophævelse af adgang til at fastsætte regler om anbragte børns og unges egenbetaling m.v.).

Af social- og indenrigsministeren (Astrid Krag).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:02

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:02

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 108 (S, V, DF, RV, SF, EL, KF, ALT, NB og LA), imod stemte 0, hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er enstemmigt vedtaget og bliver nu sendt til statsministeren.

Kl. 10:04

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 3. behandling af lovforslag nr. L 81 A:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning, lov om midlertidig regulering af boligforholdene og lov om maritim fysisk planlægning. (Frist ved udlæg af sommerhusområder, kommunep lanredegørelse for Grønt Danmarkskort, overførsel af fleksboligordningen og mulighed for at vedtage planer eller meddele tilladelse m.v. efter offentliggørelse af forslag til havplan m.v.).

Af erhvervsministeren (Simon Kollerup).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:03

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:03

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 109 (S, V, DF, RV, SF, EL, KF, ALT, NB og LA), imod stemte 0, hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er enstemmigt vedtaget og bliver nu sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 3. behandling af lovforslag nr. L 81 B:

Forslag til lov om ændring af lov om planlægning og lov om naturbeskyttelse. (Boliger på arealer belastet af lugt og realisering af forsøgsprojekter).

Af erhvervsministeren (Simon Kollerup).

(2. behandling 18.02.2020. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:03

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Hr. Andreas Steenberg, værsgo.

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Som de skarpe observatører, der er her i salen, sikkert kan bemærke, er jeg ikke fru Katrine Robsøe, som har været vores ordfører på den her sag. Hun er på tjenesterejse med Folketinget i udlandet, så derfor skal jeg meddele, at Radikale Venstre stemmer nej til det her lovforslag, efter at det er blevet delt.

Grunden til, at jeg lige tager ordet, er, at vi nu står i den situation, at det her lovforslag indeholder to dele. Radikale Venstre er tilhængere af det ene, men modstandere af det andet. Derfor vælger vi så ud fra en samlet betragtning at stemme nej. Vi er tilhængere af, at erhvervsministeren kan give en dispensation, så en kommune kan bygge, hvor der er lugtgener i forvejen. Det er jo især Aarhus Kommune, der har været genstand for diskussion her, fordi man i Aarhus ønsker at bygge på havnen, hvor der er en oliemølle, der af og til lugter. Vi vil gerne være med til, at der kan gives en dispensation, og støtter den del af lovforslaget.

Til gengæld har vi hele tiden været modstandere af, at man tillader at bygge i kystzonen rundtomkring i Danmark. Det er den anden del af lovforslaget, hvor man vil forlænge det antal år, man har til at få bygget de forsøgsprojekter. Det er vi imod, og det vægter vi højere end at give den her dispensationsmulighed, og derfor stemmer vi nej til lovforslaget.

Kl. 10:05

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Er der flere, der ønsker at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:05

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 80 (S, V, DF, KF, NB og LA), imod stemte 30 (RV, SF, EL og ALT), hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er vedtaget og bliver nu sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) 3. behandling af lovforslag nr. L 96:

Forslag til lov om ændring af lov om adgangsregulering ved videregående uddannelser. (Ophævelse af begrænsning af dobbeltuddannelse).

Af uddannelses- og forskningsministeren (Ane Halsboe-Jørgensen). (Fremsættelse 17.01.2020. 1. behandling 24.01.2020. Betænkning 05.02.2020. 2. behandling 18.02.2020).

Kl. 10:06

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Hr. Jacob Mark, værsgo.

Kl. 10:06

(Ordfører)

Jacob Mark (SF):

Det er dejligt at være folketingsmedlem – især på en dag som i dag, hvor vi har meget at fejre, f.eks. det, der nu skal ske, hvor vi afskaffer uddannelsesloftet. Typisk er det sådan, at når man fejrer ting, har man det med at citere klogere mennesker end en selv, store mennesker, der før i tiden har ment mangt og meget, og som har haft mange kloge betragtninger om livet. Jeg vil egentlig også i den her anledning, som er meget glædelig, citere et sådant menneske, nemlig hr. Lars Løkke Rasmussen. Den dag, uddannelsesloftet blev vedtaget, sagde han noget, som jeg er fuldstændig enig i. Han sagde:

»En ting, der er klart, er, at forandring er det eneste konstante. Så den der tanke om, at man får en given uddannelse, og så klarer man sig med den resten af livet, hører nok fortiden til.«

Det synes jeg var en meget, meget klog betragtning om uddannelse og om, hvordan vi skal indrette vores samfund. Jeg tror på, at vi får et mere foranderligt samfund, hvor man skal kunne gå ud og arbejde og hurtigt vende tilbage og tage enten efter-/videreuddannelse eller en ny uddannelse, hvis man finder ud af, at man ikke er kommet på den rette hylde. Jeg tror, vi kommer til at arbejde lidt mindre og uddanne os lidt mere, og i det hele taget tror jeg, vi får brug for at skabe et mere fleksibelt arbejdsmarked, hvor uddannelse og arbejde smelter mere sammen.

Derfor har uddannelsesloftet også fra starten været et uddannelsespolitisk misfoster, og derfor har det også været mødt af meget stor modstand i store dele af den danske befolkning. Det giver ikke mening på et tidspunkt, hvor vi mangler lærere, at en socialrådgiver, der finder ud af, at hun eller han gerne vil bruge sin tid sammen med børn, der skal blive klogere, ikke kan få lov til at blive lærer. Det giver ikke mening på et tidspunkt, hvor vi mangler pædagoger, at et menneske, der har læst pædagogik på Aarhus Universitet, ikke kan blive pædagog, fordi vedkommende bliver ramt af uddannelsesloftet. Der er ingen logik i, at mennesker, der gennem deres uddannelse har fundet ud af, at de har valgt forkert i første omgang, og er blevet klogere, ikke skal kunne vælge en anden uddannelse. Derfor er jeg også rigtig glad for, at vi nu – et flertal i Folketinget – afskaffer uddannelsesloftet. Tak til de mange, der har været med til at kæmpe imod det fra starten.

Jeg håber, at Venstre gør det, som de sagde i valgkampen at de ville, nemlig afskaffer uddannelsesloftet, når de får lejligheden. Indtil videre har de meddelt, at de vil stemme gult. Jeg håber, at de lytter til den kæmpe af en politiker, som sagde, at forandring er det eneste konstante, og at vi får brug for at uddanne os hele livet, nemlig hr. Lars Løkke Rasmussen, og skaber et uddannelsessystem, hvor man kan uddanne sig hele livet. Og så håber jeg, at de giver de unge ude på uddannelsesinstitutionerne den sikkerhed, at uddannelsesloftet hører fortiden til, og at uddannelsesloftet, uanset hvem der sidder i regering, for fremtiden ikke kommer tilbage. Tak.

Kl. 10:09

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren. Og så har Sofie Carsten Nielsen bedt om ordet. Værsgo.

Kl. 10:09

(Ordfører)

Sofie Carsten Nielsen (RV):

Tak for det. Jeg har bedt om ordet, fordi det for mig også virkelig er en stor dag i dag. Tak for talen til hr. Jacob Mark. Jeg synes, det var rigtig fint at henvise til hr. Lars Løkke Rasmussen, som jo netop sagde det her, for han præsenterede det her såkaldte Disruptionrådet til at se på, hvordan fremtiden former sig, og hvordan vi indretter det her samfund, sådan at alle får muligheder i det, og sådan at mange

flere får flere muligheder for at udfolde deres liv og få et bedre liv i Danmark. Og hvis ikke det er formålet med det, vi laver herinde, hvad er så?

Men en anden grund til, at jeg også gerne ville herop, er egentlig, at jeg gerne vil anerkende, at vi i Folketinget kan indrømme fejl. Et flertal indrømmer nu – i hvert fald en del af det – at det var en fejl at indføre det her uddannelsesloft, og det synes jeg er stort. Og jeg synes, det er stort, at vi kan have debatterne. Der har også været et borgerforslag om det her uddannelsesloft. Det kom ikke igennem, men kære alle jer, der stillede det: Se nu, hvor vi er nået til. Det betyder noget at blive ved.

Jeg var på talerstolen, da uddannelsesloftet blev indført. Det blev vedtaget ved en tredjebehandling af en anden lov via en bemærkning, og der var rigtig mange af jer, der slet ikke havde opdaget, at det var blevet indført, også nogle af jer fra de partier, der var for. Dengang var det helt umuligt at opdrive journalister, der interesserede sig for det, for det var ikke en Christiansborgsag. Men derude, hvor det gjorde en forskel for de unge, opdagede de unge det godt. Og deres forældre opdagede godt, at det her satte noget helt forkert i gang i hovederne på deres børn.

Det tog nogle måneder, før det blev en debat herinde dengang for 4 år siden, men det blev en debat, og det blev det, fordi det var noget, der betød noget virkeligt for mennesker. Det havde langt større betydning end det, der var opfattelsen herinde. Det er jo bare en erkendelse og en læring, vi må tage, og vi må alle sammen være dygtigere til at tænke over, hvilken betydning det har at huske at lytte til dem, som en lov kommer til at have indflydelse på.

Nu afskaffer vi det her uddannelsesloft. Det er godt, for i fremtiden skal vi ikke have loft over uddannelse. Det skal være sådan, at vi alle sammen får bedre adgang til uddannelse i løbet af hele livet. Så det er en rigtig god dag i dag.

Kl. 10:11

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak til fru Sofie Carsten Nielsen. Der er ikke nogen korte bemærkninger, og så har hr. Jens Henrik Thulesen Dahl bedt om ordet. Værsgo.

Kl. 10:12

(Ordfører)

Jens Henrik Thulesen Dahl (DF):

Det er rigtig, rigtig vigtigt, at vi allesammen har mulighed for at få den uddannelse, vi har behov for, i løbet af et helt arbejdsliv. Noget af det, jeg håber vi kan få adgang til på baggrund af den debat, vi har haft om det her forslag, er at se på, hvordan vi sikrer, som hr. Jacob Mark netop sagde tidligere, at man, når man i løbet af sit liv har brug for ny uddannelse, kan få mere uddannelse og få den uddannelse, man har brug for, for at kunne bidrage i arbejdslivet, hvilket vi allesammen gerne vil, og hvilket vi alle sammen gerne vil have er muligt.

Vi er blevet klogere i den proces, der har været. Da vi i sin tid vedtog det her forslag, handlede det om at finde et provenu i forbindelse med noget om dagpengene, og det var egentlig det, der var i fokus. Jeg tror ikke, at nogen havde forestillet sig, at det havde den kæmpestore effekt på rigtig, rigtig mange studerende, der fik den oplevelse, at de nu ikke længere kunne få den uddannelse, de havde brug for. Så kan man altid tage en diskussion af, hvor mange – eller hvor få – det var, det konkret ramte, men det har haft en betydning for den mentale indstilling til det at tage en uddannelse, og det er skammeligt.

Derfor håber jeg, at når vi nu vedtager det her forslag i dag, sender vi også et signal om, at det skal være muligt at få den nødvendige uddannelse i sit arbejdsliv – ikke at man nødvendigvis skal tage en, to eller tre uddannelser efter hinanden, men at man meget gerne må tage en uddannelse, gå ud og bruge den og finde

ud af, at man har brug for noget mere, og så komme tilbage og tage det. Derfor er vi fra Dansk Folkepartis side selvfølgelig med til at vedtage forslaget her i dag.

Kl. 10:15

Kl. 10:13

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, og så er det fru Mette Thiesen, Nye Borgerlige.

Kl. 10:13

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tusind tak. Det er en god dag i dag, for vi får nemlig afskaffet det her uddannelsesloft. Det er en af de ting, hvor jeg personligt som skolelærer også sad og tænkte, da det blev indført: Gud, hvor er det dog mærkeligt at indføre et loft over, at unge mennesker kan tage en uddannelse, komme ud at arbejde og måske senere i livet finde ud af, at det var den forkerte vej at gå, at man hellere ville en anden vej, og så kan man ikke det.

Jeg synes, det giver rigtig god mening, at vi fjerner det her uddannelsesloft, for det giver god mening, at man kan blive klogere, det giver rigtig god mening, at man kan ændre sti i løbet af sit liv, og det giver rigtig god mening, at man ikke allerede, når man er helt ung, skal tage en beslutning for hele sit liv, for der er rigtig mange ting, der kan ændre sig.

Så det er en god dag i dag, hvor vi afskaffer det her uddannelsesloft, og det bakker vi i Nye Borgerlige selvfølgelig også op om. Tak.

Kl. 10:14

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er en kort bemærkning til hr. Jan E. Jørgensen. Værsgo.

Kl. 10:14

Jan E. Jørgensen (V):

Tak for talen. Jeg er enig i meget af det, der bliver sagt, men jeg sidder alligevel og bliver lidt nysgerrig, for som jeg har forstået Nye Borgerlige, ønsker man en meget, meget lille offentlig sektor og massive skattelettelser, og når man så ikke engang vil spare her, bliver jeg lidt interesseret i at høre, hvor det så er, man har tænkt sig at spare på den offentlige sektor.

Kl. 10:15

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:15

Mette Thiesen (NB):

Tak for spørgsmålet. I Nye Borgerlige går vi bestemt ind for en mindre offentlig sektor. Vi går sådan set også ind for minusvækst i den offentlige sektor. Det har vi fra starten været ret klare om. Vi mener sådan set ikke, at man skal spare på det her område, fordi det netop ikke giver mening at lægge låg på dér, hvor folk netop kan ændre mening. For man kan stadig væk være til gavn for arbejdsmarkedet, selv om man har taget en uddannelse og senere i livet finder ud af, at man hellere vil en anden vej. Vi vil langt hellere kigge på mange andre forskellige ting. Vi vil gerne kigge på, hvordan man generelt kan spare på administrationen i det offentlige. Vi vil gerne se på, hvordan man kan gøre tingene smartere og klogere. Det er sådan set vores politik. Det har vi lagt frem fra start.

Kl. 10:15

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Jan E. Jørgensen.

Jan E. Jørgensen (V):

Jeg er med på, hvor man ikke vil spare. Det var mere, hvor man *ville* spare. Der er det jo simpelt hen så nemt at sige »administration«, for hvem kan dog være imod, at man sparer på noget administration?

Men sådan lidt mere konkret vil jeg høre, hvad det er for nogle store velfærdsområder, Nye Borgerlige mener at man skal skære ned på, hvis vi skal ned på de her meget lave skatter, som man bilder vælgerne ind at man kan opnå, hvis man stemmer på Nye Borgerlige?

Kl. 10:16

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:16

Mette Thiesen (NB):

Det er jo altid dejligt at få sådan nogle spørgsmål fra sådan et typisk systemparti, som har siddet herinde i ekstremt mange år, og som er meget låst fast i nogle faste kassetænkninger. Det her handler jo sådan set om, at vi gerne vil fokusere på kernevelfærd, vi vil gerne have fokus på varme hænder. Det er det, pengene skal gå til. Pengene skal ikke gå til administration og bureaukrati, og det har vi sådan set været meget ærlige om fra starten af. Vi ønsker en markant mindre offentlige sektor. Men det handler ikke om at skære ned på de varme hænder; det handler sådan set om generelt set at skære ned på administration og bureaukrati. Det giver god mening.

Kl. 10:16

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så kan jeg se, at hr. Lars Boje Mathiesen har bedt om ordet.

Kl. 10:16

Lars Boje Mathiesen (NB):

Det var bare, om ordføreren kan bekræfte, at man bruger over 11 mia. kr. på eksterne konsulenter, om ordføreren kan bekræfte, at man bruger 4 mia. kr. på Danmarks Radio, om ordføreren kan bekræfte, at man bruger 13 mia. kr. på jobcentre, som heller ikke giver nogen værdi, og at man i sidste periode fra 2015-2019 gav omkring 2,5 mia. kr. mere herinde fra Folketinget og ud til kommunerne, som så brugte 435 mio. kr. af dem på centraladministration og ledelse ude i kommunerne. Kan ordføreren bekræfte, at der er rigeligt med konkrete steder, hvor man kan tage pengene fra?

Kl. 10:17

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 10:17

Mette Thiesen (NB):

Ja, det kan jeg bekræfte.

Kl. 10:17

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er der vist ikke flere, der har bedt om korte bemærkninger. Tak for det. Er der flere, der ønsker at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:17

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 76 (S, DF, RV, SF, EL, ALT, NB og LA), imod stemte 8 (KF), hverken for eller imod stemte 25 (V).

Lovforslaget er vedtaget og bliver sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) 2. behandling af lovforslag nr. L 92:

Forslag til lov om ændring af lov om pas til danske statsborgere m.v. (Opretholdelse og styrkelse af indsats mod rekruttering til væbnede konflikter i udlandet samt modernisering af regler om gæsteprotokoller).

Af justitsministeren (Nick Hækkerup).

(Fremsættelse 08.01.2020. 1. behandling 14.01.2020. Betænkning 18.02.2020).

Kl. 10:18

Forhandling

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Vi skal lige have lidt ro i salen. Vi er stadig væk i gang med afstemningerne.

Der er stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet, og vi går til afstemning.

Kl. 10:18

Afstemning

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der stemmes om ændringsforslag nr. 1 af et mindretal (SF), tiltrådt af et mindretal (RV, EL, ALT og IA), og der kan stemmes.

Afstemningen slutter.

For stemte 30 (RV, SF, EL og ALT), imod stemte 80 (S, V, DF, KF, NB og LA), hverken for eller imod stemte 0.

Ændringsforslaget er forkastet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Vi holder en lille pause, før vi går i gang med forespørgselsdebatten.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) Forespørgsel nr. F 26:

Forespørgsel til klima-, energi- og forsyningsministeren:

Hvad vil regeringen gøre for at sikre en langsigtet strategi og handlingsplan til sikring af alternative drivmidler i transportsektoren efter 2020?

Af Marie Bjerre (V), Morten Messerschmidt (DF), Ida Auken (RV), Orla Østerby (KF) og Ole Birk Olesen (LA).

(Anmeldelse 10.12.2019. Fremme 12.12.2019).

Kl. 10:20

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Jeg tror, at vi ved at være klar til forespørgselsdebatten. Teknikken ser ud til at være på plads.

Jeg gør opmærksom på, at eventuelle afstemninger om forslag til vedtagelse udsættes til tirsdag den 25. februar.

Vi starter med begrundelsen for forespørgslen. Det er ordføreren for forespørgerne, fru Marie Bjerre. Værsgo.

Kl. 10:21

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Marie Bjerre (V):

Det er en stor fornøjelse, at et flertal af Folketingets partier står bag den her forespørgselsdebat. Det er det, fordi flertallet viser, at Danmark er klar til en ambitiøs klimapolitik.

Sagens kerne er jo, at klimaforandringerne ikke venter på Socialdemokratiet. Klimaforandringerne venter hverken på rapporter og udrædninger eller kommissioner og partnerskaber. Vi skal simpelt hen handle, mens vi udtænker løsningerne. Vi skal bygge broen, mens vi kører på den, for klimaet står ikke stille.

Den her forespørgselsdebat er kommet til i kølvandet på det noget kaotiske forløb, vi havde i efteråret, da vi forhandlede iblandingskravet. Forløbet var usikkert, og resultatet af processen uambitiøst; usikkert, fordi ministeren undervejs i processen gav os mangelfulde oplysninger om, hvor meget avanceret biobrændstof det danske marked kunne levere; og uambitiøst, fordi regeringen kun ville kigge på året 2020. De ville kun se på, hvordan kravet til iblanding skal se ud, når 2020 bliver til 2021. Kommer der monstro så et godt svar; måske endda en god løsning i morgen?

Som Venstre ser det, fortjener klimaet bedre, end hvad vi sammen præsterede i efteråret. De danske virksomheder fortjener bedre, ligesom de danske forbrugere fortjener bedre. Hvis Danmark for alvor skal lykkes med den grønne omstilling, kræver det altså, at de danske virksomheder og forbrugere ved, hvad de kan forvente sig. Erhvervslivet og transportsektoren kan nemlig ikke bidrage til den grønne omstilling, hvis de ikke ved, hvilke regler og krav om målsætninger de skal omstille sig efter. Vi skal have en langsigtet strategi og handlingsplan for de alternative drivmidler.

Indtil videre har vi ikke set noget fra regeringens side. Vil regeringen f.eks. lave en plan for iblandingskravet frem mod 2030? Eller kunne man forestille sig, at regeringen vil indrette lovgivningen sådan, at det bliver mere fordelagtigt at bruge grønne drivmidler? Hvis nu transportsektoren kunne gennemføre den grønne omstilling hurtigere ved måske at få nogle skattefordele, er det så noget, regeringen er villig til at se nærmere på?

Jeg håber naturligvis, at vi kan få nogle svar på nogle af de spørgsmål i dag. For selv om regeringen lader til at være vældig forhippet på både klimaplan og grøn omstilling, ser det desværre ud til, at regeringen mangler den rette arbejdsindstilling. Det betyder, at klimaet må vente; ligesom det betyder, at transportsektoren må vente. Uden udsigt til konkrete løsninger råder usikkerheden. Når usikkerheden råder, bliver den grønne omstilling trukket i langdrag.

Kære minister, kommer regeringen ikke snart med nogle konkrete forslag og langsigtede løsninger?

Til sidst vil jeg sige, at ministeren ikke må glemme, at han har et flertal af ordførere her i dag, der støtter den her debat og er klar – klar til at redde klimaet og klar til at drøfte løsninger. Men der er frem for alt et flertal, der er klar til at handle nu. Jeg ser frem til en god debat.

Kl. 10:24

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Så skal vi have besvarelsen fra klima-, energi- og forsyningsministeren.

Kl. 10:24

Besvarelse

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Tak for ordet. Transportsektoren står i dag for mere end en fjerdedel af Danmarks samlede drivhusgasudledninger, og andelen er stigende. De fleste af os har med aftalen om klimalov fra december forpligtet os til at reducere Danmarks udledninger med 70 pct. i 2030. En så massiv reduktion af udledningerne i Danmark kan kun lade sig gøre, hvis vi reducerer i alle sektorer. Transportsektoren er ingen undtagelse. Også her skal der ske betydelige reduktioner. Opgaven er presserende. Udledningerne fra transportsektoren er stigende, fordi vi kører mere og mere. Den udvikling skal vendes – ikke ved at begrænse mobiliteten, men ved at flytte transportsektoren væk fra fossile drivmidler og over på alternative. Derfor er jeg også rigtig glad for, at I har ønsket at drøfte denne omstilling til alternative drivmidler her i dag.

Regeringen er allerede i fuld gang med den grønne dagsorden. Det gælder selvfølgelig også på transportområdet. Først og fremmest har vi lavet en historisk grøn finanslov. Med finansloven har vi ikke alene sikret ro om bilafgifterne for grønne biler i 2020, vi har også indført et fradrag på grønne firmabiler og afsat 75 mio. kr. til en pulje for grønne busser. Med finansloven blev der yderligere afsat midler til demonstrationsprojekter til produktion af grønne brændstoffer på grøn strøm. Dertil kommer, at Energistyrelsen har givet støtte til to power-to-x-projekter, der forhåbentlig kan være med til at understøtte den grønne omstilling af særlig den tunge transport og luftfarten på den længere bane.

Men transportsektorens klimaudfordring kan ikke løses med en snuptagsløsning, og den kan heller ikke løses af os politikere alene. Den skal løses i samspil mellem erhvervslivet, danskerne og interesseorganisationer. Derfor er jeg særlig glad for, at vi har indgået 13 klimapartnerskaber med Danmarks erhvervsliv; tre af dem har alene fokus på transportsektoren. Når vi har indgået partnerskaber med erhvervslivet, er det, fordi vi ønsker at samle alle gode kræfter til at løse den store udfordring, vi står over for. Det har jeg stor tillid til at branchen også tager sin del af ansvaret for, og at de peger på ambitiøse tiltag, der kan reducere transportsektorens udledninger markant. Det stopper hverken med en grøn finanslov eller 13 klimapartnerskaber.

Vi har kun lige taget de første skridt eller kørt de første kilometer, om man vil. Om kort tid fortsætter vi arbejdet for en grønner transportsektor, når jeg i næste uge mødes med energiforligskredsen til forhandlinger om udmøntningen af puljen til grøn transport, der blev afsat med energiaftalen i 2018. Her ser jeg frem til at drøfte, hvordan vi blandt andet kan understøtte en udbredelse af ladestander over hele landet, og hvordan vi kan fremme den grønne omstilling af den tunge transport. Til marts præsenterer klimapartnerskaberne deres anbefalinger til tiltag, der kan reducere udledningerne; anbefalinger, som regeringen vil tage med i det videre arbejde med klimahandlingsplanerne.

Jeg ser naturligvis frem til anbefalingerne fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler, som netop skal komme med forslag til en indretning af bilafgiftssystemet, der fremmer grønne biler. Jeg er sikker på, at også deres anbefalinger vil hjælpe os på vej. I december fastsatte vi rammerne for klimapolitikken med aftalen om klimaloven, hvor vi lovfæster målsætningen om at reducere Danmarks udledninger med 70 pct. i 2030.

I 2020 lægger vi sporene til en klimapolitik, der peger mange år frem. Som ved aftalen med klimaloven skal vi lave en sektorstrategi for omstilling af transportsektoren. Den skal sætte rammerne for, hvordan vi sikrer markante reduktioner i transportsektoren, og den skal pege på de konkrete virkemidler til at fremme den nødvendige omstilling af sektoren. Her skal vi blandt andet adressere en række vigtige spørgsmål, såsom hvordan vi får flere elbiler hurtigere ud på de danske veje, hvordan vi omstiller den tunge transport, og hvordan vi sikrer, at de fossile biler, der stadig kører i 2030, bliver grønnere ved at bruge alternative brændstoffer. Lad mig her fokusere på det sidste, nemlig hvordan vi får fremmet brugen af ikkefossile brændstoffer. Det er både vigtigt, fordi en del af den tunge transport ikke lige umiddelbart kan elektrificeres, og det er vigtigt, fordi der stadig vil køre traditionelle personbiler rundt en rum tid endnu.

I dag fremmes alternative brændstoffer blandt andet igennem iblandingskrav. Sporene skræmmer stadig fra efterårets forhandlinger, hvor vi blev presset til i ellefte time at lave en forhøjelse af iblandingskravet, der skulle sikre, at vi levede op til vores forpligtelser over for EU. For at undgå, at det skal gentage sig, er det helt afgørende, at vi sammen lægger en mere langsigtet strategi for, hvilken rolle alternative brændstoffer skal spille i den grønne omstilling af transportsektoren. I forligskredsen har vi givet hinanden håndslag på at undersøge muligheden for at lave en regulering med fokus på CO₂-fortrængning. Jeg er åben over for at finde en mere hensigtsmæssig måde at regulere området på, end vi har gjort indtil nu. Hvordan vi bedst udformer den konkrete regulering, indgår i det store arbejde, der er igangsat med klimahandlingsplanerne.

Kl. 10:29

Uanset hvordan vi vender og drejer det, kan Danmark ikke drive omstillingen alene. Hvis vi virkelig skal sætte fart på omstillingen, skal vi også have EU med. Derfor har regeringen samlet en koalition af ligesindede lande med en opfordring til EU-Kommissionen om at fremlægge en plan for udfasningen af sorte biler i hele EU. Det er ikke farven på sorte biler, men biler, der er drevet af fossile brændstoffer – trods alt. Vi har klart meldt ud, at vi i Danmark ønsker, at der skal være fuldt stop for salg af alle nye diesel- og benzinbiler fra 2030. Det vil også være nødvendigt at stille stadigt stærkere krav til producenter om at støtte op om en europæisk infrastruktur, der muliggør alternative drivmidler.

Afslutningsvis vil jeg understrege, at jeg ser meget frem til en konstruktiv debat om den langsigtede strategi for transportsektorens omstilling fra sort til grøn brændstoffer. Og jeg ser frem til at få jeres input til, hvordan I gerne ser fremtidens grønne transportsektor. Tak.

Kl. 10:30

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er der adgang til en kort bemærkning fra ordførerne. Det er først hr. Ole Birk Olesen. Værsgo.

Kl. 10:31

Ole Birk Olesen (LA):

Tak for det. Jeg anerkender jo, at der er en ekspertgruppe, der arbejder med det her. Derfor er der også nogle ting, man gerne vil afvente kommer fra ekspertgruppen. Men ligesom man kan lave aftaler om en klimalov, som har en målsætning om at reducere udledningen af klimagasserne med 70 pct., uden at man egentlig ved, hvordan man når derhen, kunne man jo også have en målsætning for det grønne transportområde om, at grøn transport i fremtiden ikke skal

være en skatteko, ikke skal være et beskatningselement, ikke skal finansiere alt muligt. For transport er faktisk noget godt, og det er derfor ikke noget, som vi skal beskatte, som om det er noget, der er skadeligt for samfundet, slet ikke når den bliver grøn. Vi skal ikke have den her ekstraskat på transport. Så må man så senere hen finde ud af, hvordan man når det mål, hvordan man ophører med at beskatte transport, som om det er skadeligt for samfundet. Hvorfor vil regeringen ikke her og nu gå ud og sige, at den ikke ønsker at beskatte grøn transport?

Kl. 10:32

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 10:32

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Jeg tror da egentlig, at vi har været ret klare i vores kommunikation. Jeg har i hvert fald flere gange og så sent som i den tale, jeg lige har holdt, sagt, at det her jo ikke handler om at begrænse mobiliteten. Det her handler om at begrænse forureningen. Derfor er det også klart, at det skattesystem, der skal skrues sammen i fremtiden, skal tage højde for det.

Det, der selvfølgelig ligger som en meget stor udfordring, er, at vi har lavet et skattesystem, hvor vi jo sådan set fornuftigt nok i udgangspunktet har beskattet noget af det, vi gerne vil begrænse, nemlig fossile brændstoffer. I en situation, hvor vi så bevæger os væk fra fossile brændstoffer, opnår vi en masse fordele, men vi står jo med den yderligere udfordring, at vi så mangler et provenu, og eftersom vi har en velfærdsstat, der skal finansieres – det har vi tit diskussioner om i den her sal – så skal man jo finde et alternativ til det.

Jeg tror, at jeg nogenlunde anerkender præmissen for spørgerens spørgsmål, og jeg vil også sige, at det faktisk er noget, vi er ganske opmærksomme på.

Kl. 10:32

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det fru Marie Bjerre.

Kl. 10:33

Marie Bjerre (V):

Da vi i efteråret forhandlede om iblandingskravet, var det jo kun for 2020, og den limbo, som det med iblandingskravet står i lige nu, har skabt stor usikkerhed for branchen. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre, om ministeren er enig i, at det, der skete i efteråret, er et eksempel på, hvordan det ikke skal foregå, og også hvordan det ikke skal foregå, når vi skal til at drøfte det i forhandlingerne om, hvad der så skal gælde efter 2020. Er ministeren enig i, at vi ikke skal hen til efteråret i år, før vi skal forhandle om, hvad der skal ske næste år, men at vi kan påbegynde de drøftelser allerede nu? Og er ministeren dermed også enig i, at det er presserende at få startet forhandlingerne om, hvad iblandingskravet skal være efter 2020?

Kl. 10:33

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 10:33

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Nu var grunden til, at vi skulle træffe en beslutning så hurtigt, jo, at der var tale om et krav, som gjaldt i 1 år. Den situation kommer vi ikke til at stå i igen. Men det, som jeg tror vi kan blive enige om, er, at vi har brug for en mere langsigtet strategi. For det der med at træffe beslutninger af den karakter, som vi desværre blev nødt til at træffe i december, er jo ikke formålstjenligt. Men jeg synes

måske, at spørgeren også i sine indledende bemærkninger skylder at forklare, hvorfor det var, vi kom i den situation.

Jeg er sikker på, at det forhandlingsforløb, der foregik i december, kunne have været tilrettelagt bedre – det skal jeg gerne påtage mig en del af skylden for – men når vi overhovedet havde problemet, var det jo, fordi den forrige regering havde sjoflet det her område, intet havde gjort på det her område. Der lå jo ikke nogen stor plan for, hvordan man ville løse den opgave, man skulle have løst i de kommende 4 år, hvis man havde vundet valget. Men hvis der lå en plan for det, vil jeg da i hvert fald gerne høre om den nu.

Kl. 10:34

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det fru Ida Auken. Værsgo.

Kl. 10:34

Ida Auken (RV):

Tak. Hvis vi skal undgå at ende i sådan en situation igen, vil det jo være rigtig godt at komme i gang med forhandlingerne så hurtigt som overhovedet muligt. Kan ministeren her i dag love os, at vi bliver indkaldt til forhandlinger senest inden sommerferien, men gerne hurtigere?

Kl. 10:35

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 10:35

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Som sagt er der jo en del af det her, der allerede er i gang. Radikale Venstre var jo selv med til at lave en grøn finanslov, som bl.a. er grøn på grund af de tiltag, der er i transportsektoren. I næste uge skal vi i forligskredsen forhandle om puljen til grøn transport. Og der kommer selvfølgelig også meget mere omfattende forhandlinger senere. Vi bliver nødt til, tror jeg, og det tænker jeg at alle er enige om, at have input fra klimapartnerskaberne, men selvfølgelig også, hvilket måske er allervigtigst, anbefalingerne fra bilkommissionen, hvilket jeg også tænker at den borgerlige side af salen vil være enig i, eftersom det var dem selv, der nedsatte den kommission.

Kl. 10:35

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 10:35

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak, hr. formand. Jeg hæftede mig ved det, ministeren nævnte i sin indledning. Det var i diskussionen om regeringens udmelding om udfasning af og forbud mod salg af nye dieselmotorer fra eksempelvis 2030. Det kan man jo have mange meninger om. Jeg synes jo også, man måske skulle overveje, hvis man kigger på de sidste 10 års udvikling af netop partikelemissioner osv. fra dieselmotorer, hvor meget godt der egentlig er sket i de 10 år, og hvor meget godt der egentlig måske kunne ske eller vil ske frem til 2030, hvis man får lov til at udvikle partikelfiltersystemer osv. også på dieselmotorer. For det har jo faktisk vist sig, at man virkelig er blevet i stand til at levere langt, langt mindre udledning på det samme antal kørte kilometer, ovenikøbet også, hvor bilerne kører længere på literen. Det bringer mig hen til – og den udmelding er jo kommet, og det respekterer vi også – at sige, at jeg synes, at ministeren også i samme vending skulle fortælle noget om regeringens syn på, hvordan man så får udrullet hele den trafikale infrastruktur i forhold til ladestandere, brintstationer osv., for man kan jo ikke forbyde noget, uden at stille noget andet i udsigt.

Kl. 10:36

Kl. 10:39

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Tak. Så er det ministeren. Værsgo.

Kl. 10:36

Kl. 10:39

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):
Jeg tror, det er vigtigt, at vi i de her situationer sonderer mellem CO₂-udledning og partikelforurening. Begge dele er vigtige, men det er selvfølgelig to omend sammenhængende så også forskellige diskussioner. Det er klart, og det er jeg meget enig med spørgeren i, at det her jo også hænger sammen med den generelle infrastrukturdebat i vores land. Det siger sig selv.

Det, jeg kan sige i den forbindelse, er, at den her regering jo ikke, som den forrige regering gjorde, kommer til at fremlægge meget store infrastrukturplaner uden overhovedet at have regnet på CO₂-effekten af dem. Det giver sig selv. Vi kan ikke lave politik på det her område uden at vide, hvad det er for nogle konsekvenser, der er af de beslutninger, vi træffer. Så jeg kan forsikre for, at det også har fokus, når vi ser på, hvordan vi skal nå vores 2030-mål.

Kl. 10:37

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Henning Hyllested. Værsgo.

Kl. 10:37

Henning Hyllested (EL):

Hr. Ole Birk Olesen og ministeren havde en udveksling om Eldrup-kommissionen. Jeg anser det for at være måske et af de allervigtigste udspil, der vil komme i forbindelse med den grønne omstilling af transportsektoren og den grønne omstilling af bilparken. Derfor er det selvfølgelig spændende, hvad det er, Eldrupkommissionen kommer med.

Så jeg vil i første omgang spørge: I det forståelsespapir, vi lavede i sin tid, rykkede vi jo afrapporteringen frem. Holder det stadig væk? Det hører ligesom med i diskussionen: Kommer vi i gang? Det her er enormt vigtigt. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at Eldrupkommissionen må komme med et eller andet udspil om vejafgifter, roadpricing. Derfor har vi jo sådan ligesom fra Enhedslistens side sagt: Hvorfor går vi ikke bare allerede nu i gang med at forberede det i form af en forsøgsordning? Det blev i sin tid foreslået af Trængselskommissionen, men det blev hældt ned af brættet af stort set samtlige partier undtagen Enhedslisten. Men hvorfor går vi ikke i gang med allerede nu at forberede det? Der har også før været ansatser til det i en tidligere aftale med den tidligere regering, så jeg kunne godt tænke mig at høre lidt om, hvad der er gjort af overvejelser der.

Kl. 10:39

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Tak! Ministeren, værsgo.

Kl. 10:39

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):
Ja, det er rigtigt, at der i forståelsespapiret står, at vi skal se på, om det kan rykkes frem. Den dialog er, så vidt jeg forstår, også i gang med udvalget, altså at vi skal have konklusionen så tidligt som muligt. Jeg ved ikke, skal jeg ærligt sige, præcis hvor den ligger nu, men det kan vi måske lige vende tilbage til skriftligt bagefter.

Jeg tror, man må sige, at vi er så tæt på nu, trods alt, at det at begynde at sætte forsøgsgang i gang, inden der så om et begrænset antal måneder, uanset hvordan det ender med den præcise udgivelsesdato, kommer en rapport, vil være sådan lidt underligt. Så vi afventer den rapport, vi får derfra.

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det fru Signe Munk. Værsgo.

Kl. 10:39

Signe Munk (SF):

I en langsigtet plan for CO₂-fortrængning i transporten er der for mig at se to hovedspor. Der er elektrificeringen og alt det, der kan komme på batterier, og så er der den del, der handler om, hvad vi kan blande i tanken, og hvordan vi kan fortrænge CO₂ mere og mere og bruge færre fossile drivmidler. I forhold til at få startet den her proces med den forhalede proces fra sidste år i baghovedet kan ministeren så bekræfte, at i forhold til en langsigtet strategi for CO₂-fortrængning i transporten vil en ny lovgivning om iblandingskrav være en del af det, og også bekræfte, at vi får påbegyndt de forhandlinger inden sommerferien?

Kl. 10:40

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 10:40

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Jeg tror næsten, jeg bliver nødt til at gentage, hvad jeg *har* sagt, for det kredser om det samme, så det bliver svært for mig at finde på et nyt svar på det samme spørgsmål. Altså, vi er jo i gang. De ting, som vi selv var med til at få på bordet i finansloven, er jo en del af det her. Det, vi skal starte med at forhandle om i næste uge, er jo en del af det her. Det er selvfølgelig rigtigt, at de helt store ting, som knytter sig til beskatningsdelen, hvis vi skal ændre loven vedrørende iblandingskravet – alle de der ting – tager vi på et senere tidspunkt som en del af den større, samlede plan.

Kl. 10:41

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Orla Østerby.

Kl. 10:41

Orla Østerby (KF):

Tak for det. Jeg vil lige høre ministeren, om man kunne tænke sig, at vi skulle have en aftale med EU med hensyn til at forbyde benzin- og dieslbiler efter 2030, og om ministeren tror, at det bliver nemt, hvis vi går enegang i Danmark på det her område. Eller var det sådan, at man kunne tænke sig, at regeringen og ministeren ville være med til, at vi i stedet for fandt nogle trædeflader omkring bioetanol og biobrændstoffer i det hele taget for at fortrænge CO₂'en i den bilpark, vi har, så vi jo forholdsvis hurtigt kunne komme i gang med at fortrænge CO₂'en? Det er også set i lyset af, at det nok bliver svært at få EU med i 2030.

Kl. 10:41

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 10:41

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

På nuværende tidspunkt er det jo sådan, at hvis vi i Danmark besluttede at sige, at der ikke måtte komme nye benzin- og dieslbiler på gaden, så ville det faktisk være i modstrid med EU-lovgivningen, så det kan vi selvfølgelig ikke gøre. Det er også derfor, at jeg, når spørgeren antyder, at vi skulle gå enegang, vil understrege, at det har vi sådan set ikke tænkt os. For vi vil jo ikke bryde EU-lovgivningen – det er klart – på det gældende område, ligesom vi ikke gør det på andre områder.

Derfor har vi så lavet en koalition sammen med en række lande, som faktisk mener det samme som os, og som på forskellige måder prøver at påvirke EU-processen med breve med flere medunderskrivere til Kommissionen, og vi går via Europa-Parlamentet osv. Om det fører til, at man så siger, at vi skal gøre det her på europæisk plan, er spørgsmålet. Det er ambitionen, og det er ikke sikkert, at vi kan komme igennem med det, men som minimum må det da være muligt, også med de ambitioner, som Europa-Kommissionen har, at enkelte lande får mulighed for at gå forrest, hvis de vil.

Kl. 10:42

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Vi siger tak til ministeren, i hvert fald i den her omgang. Nu går vi så over til forhandlingen, og hermed gælder så også de almindelige regler for korte bemærkninger. Den første i forhandlingen er ordføreren for forespørgerne, fru Marie Bjerre. Værsgo.

Kl. 10:43

Forhandling

(Ordfører for forespørgerne)

Marie Bjerre (V):

Tak til ministeren for talen, og tak for forklaringerne. Men selv om forklaringerne og ambitionerne er gode, er de jo ikke meget værd, al den stund vi ikke er blevet klogere på, hvordan den grønne omstilling i almindelighed og iblandingskravet i særdeleshed skal se ud. Venstre – jeg tror også, at jeg kan tale på vegne af andre partier, der er her i dag – savner simpelt hen, at ministeren tager et initiativ og indkalder til nogle forhandlinger, gerne snart og inden sommerferien.

Allerede i efteråret, da vi forhandlede om iblandingskravet for 2020, opfordrede Venstre regeringen til at indkalde til sideløbende forhandlinger. Det er faktisk tilbage i oktober måned, at vi kom med den opfordring. Det, vi gerne vil forhandle om, er – dengang som nu – en langsigtet plan for alternative brændstoffer. Vi gentog faktisk vores opfordring i den betænkning, der blev afgivet, da vi behandlede lovforslaget om iblandingskravet i december måned sidste år. Nu er vi snart i marts måned, og vi ved stadig væk ikke, hvordan kravet kommer til at se ud, når 2020 går på hæld.

Vi vil meget nødig ende i samme situation her i efteråret. En måned før årsskiftet kendte brændstofleverandørerne reelt set ikke iblandingskravet for 2020, og der er nu igen usikkerhed om 2021. Brændstofleverandørerne indgår langsigtede kontrakter, forbereder og indgår kontrakter i god tid. Iblandingskravet eller CO₂-fortrængningskravet, som jeg også meget gerne vil drøfte i dag, bør derfor være gennemskueligt og langsigtet.

Jo, jeg hørte godt, hvad ministeren sagde i sin tale, ligesom Venstre godt ved, at regeringen er meget ambitiøs, når det kommer til klimapolitikken, men helt ærligt: Ambitioner uden handling er som biler uden brændstof – man kommer ikke nogen vegne. Og det gør Socialdemokratiet heller ikke. Jeg anerkender også det, ministeren sagde om, at vi ikke kan løse klimaudfordringerne med snupagsløsninger, men vi kan altså heller ikke løse klimaudfordringerne ved ikke at have nogle langsigtede løsninger eller ved ikke at gøre noget, ved ikke at starte op på reelle forhandlinger og ikke engang drøfte det.

Venstre vil gerne indgå i forhandlinger, der sikrer, at vi ved, hvad der gælder efter 2020 for alternative drivmidler. Vi vil gerne have et iblandingskrav på niveau med 2020 og krav til avancerede biobrændstoffer. Vi vil gerne have det på plads hurtigst muligt, og vi vil gerne fremtidssikre det, så vi ikke står om et år og har samme usikkerhed om 2022.

Her på falderebet vil jeg gerne gentage nogle af de vigtigste pointer. For det første er det altafgørende, at vi nu finder ud af, hvordan iblandingskravet for 2021 skal se ud. Ingen, som i absolut ingen, kan

være tjent med et forhandlingsforløb som det, vi oplevede i efteråret sidste år. Det var simpelt hen utilfredsstillende. Den situation vil vi ikke stå i igen i det kommende efterår. Det er trods alt derfor, vi har indkaldt til den her debat. For det andet bliver vi nødt til at starte på nogle sideløbende forhandlinger allerede nu, for, som jeg sagde tidligere: Klimaforandringerne venter ikke på, at Socialdemokratiet tager initiativ. Vi skal bygge klimabroen, mens vi kører på den. For det tredje ville det være rart, hvis initiativerne kunne blive så konkrete, at der rent faktisk bliver noget at tale med regeringen om, ikke mindst om nogle mere langsigtede løsninger. Tak for ordet.

Kl. 10:46

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Der er et par korte bemærkninger. Først er det hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:46

Ole Birk Olesen (LA):

Tak. Vi har jo siddet i regering sammen – Venstre og Liberal Alliance – indtil for nylig, og jeg synes ikke, det skal være nogen hemmelighed, at det ikke er på grund af Liberal Alliance, at vi ikke har løst den her udfordring med, hvordan vi skal beskatte grønne drivmidler og grøn transport. Vi har igennem hele regeringssamarbejdet fremmet den dagsorden, at vi skulle holde op med at overbeskatte transporten, især når den er grøn. Dermed kan to fluer slås med ét smæk: Vi kan drive den grønne omstilling hurtigere frem, og vi kan over tid, i takt med at den grønne omstilling sker, få overbeskatningen af transport i Danmark ned eller væk.

Har Venstre skiftet holdning, siden dengang vi var i regering? Synes Venstre nu, at vi godt kan tage fat på at gøre grøn transport skattefri, i stedet for at grøn transport skal indføres i det almindelige skattesystem for transport, hvor der er en overbeskatning af transport?

Kl. 10:48

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren, værsgo.

Kl. 10:48

Marie Bjerre (V):

Tak for de bemærkninger, og også mange tak for de indledende bemærkninger, hvor der blev gjort rede for, hvad der skete i den daværende regering på klimatiltag og for at få en mere grøn transport, al den stund at ordføreren har en bedre hukommelse om det, da ordføreren selv var en del af det og jeg er nyvalgt folketingsmedlem.

Vedrørende den grønne transport støtter Venstre, at vi sådan set fortsætter afgiftsfritagelsen på elbiler, ikke bare her i 2020, som heldigvis kom igennem med finansloven, men vi vil sådan set også gøre det for 2021. Vi tror, det er helt afgørende, at det bliver mere fordelagtigt rent skattemæssigt at vælge det grønne transportmiddel, og lige nu er grønne transportformer bare dyrere end de fossile transportformer, så derfor bliver vi nødt til at kigge på skatten, så det er mere fordelagtigt rent skattemæssigt at vælge de transportformer.

Kl. 10:48

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Ole Birk Olesen, værsgo.

Kl. 10:48

Ole Birk Olesen (LA):

Ja, det er det korte sigt. Men også på langt sigt bør det være vores ambition, at når man kører grønt, skal man ikke overbeskattes på den måde, som man bliver i dag, f.eks. ved at indføre den grønne transport i det almindelige registreringsafgiftssystem eller at begynde at

beskatte ellen, som bliver til rådighed for elbiler, på en måde, der svarer til, hvad el normalt beskattes for.

Så er Venstre faktisk med på at bruge penge fra det råderum, der er på de offentlige finanser, til at friholde grøn transport for den overbeskatning, som finder sted, hvis man putter den grønne transport ind under almindelig beskatning?

Kl. 10:49

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren, værsgo.

Kl. 10:49

Marie Bjerre (V):

Der synes jeg, ordføreren har nogle rigtig fine betragtninger om, hvordan man skal se på grøn transport. Det er jo enormt kompliceret rent skattemæssigt, og vi kan ikke bare putte de grønne transportformer og de grønne transportmidler ind i det nuværende skattesystem. Så derfor bliver vi nødt til helt at retænke det. Og ja, vi vil gerne være med til at kigge på, hvordan vi kan ændre skattesystemet, så det netop bliver mere fordelagtigt.

Kl. 10:50

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Henning Hyllested. Værsgo.

Kl. 10:50

Henning Hyllested (EL):

Jeg går ud fra, at Venstre synes, at det er en rigtig god idé med de her såkaldte klimapartnerskaber. Derfor forstår jeg måske ikke helt den der utålmodighed, som ordføreren jo også giver udtryk for: Vi skal i gang osv. Man er vel, i respekt for at de der partnerskaber er nedsat, nødt til at afvente afrapportering fra dem.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi faktisk ikke synes, det var en smart idé at lave de der klimapartnerskaber. I hvert fald synes vi, at det netop er med til at forhale processen. Vi kunne da sagtens være gået i gang med forhandlingerne, og så kunne man have spillet ind. Klimapartnerskaberne giver jo først og fremmest plads for erhvervslivet til at komme med deres input, og det er de i forvejen rigtig gode til. Vi har holdt et ual af konferencer herinde, hvor erhvervslivet i høj grad er kommet til orde. Men der sidder jo rigtig, rigtig mange andre og følger med på det her område og har rigtig mange forslag og input til det her. De bliver jo ikke hørt helt på samme måde.

Men jeg forstår ikke helt den der utålmodighed efter at komme i gang, når man samtidig anerkender, at klimapartnerskaberne skal have tid til at afrapportere.

Kl. 10:51

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 10:51

Marie Bjerre (V):

Vi anerkender, at det her er et meget, meget komplekst område, altså alle klimaudfordringerne. Det var sådan set Venstre selv, der nedsatte den grønne transportkommission, som skal komme med en afrapportering til sommer. Men samtidig, som ordføreren også bider mærke i, haster det altså med, at vi kommer i gang med forhandlingerne, og selv om vi synes, det er fornuftigt, at man afventer rapporter og kommissioner og tager de anbefalinger med, ser vi ikke nogen modsætning i, at vi sideløbende påbegynder forhandlinger omkring, hvordan vi kan få et grønnere Danmark og et grønnere klima. Og specifikt med hensyn til alternative drivmidler haster det jo rigtig meget. Vi står i en situation, hvor vi ikke ved, hvad der gælder for iblandingskravet for næste år, så derfor kan vi ikke forstå, hvorfor vi

ikke kan begynde de forhandlinger, sideløbende med at vi venter på rapporten.

Kl. 10:52

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:52

Henning Hyllested (EL):

Jamen så er vi i virkeligheden ret enige, og jeg sagde sådan set også, at vi jo godt kunne være gået i gang med forhandlingerne og så bare have afventet enten en decideret afrapportering, eller at erhvervslivet – som altid – jo bare havde spillet ind. Vi synes også, det haster med at komme i gang, og derfor synes jeg, det er lidt bekymrende, hvis ordføreren synes, at det, vi så kunne komme i gang med, var at diskutere det iblandingskrav, der skal gælde for 2021. For så får vi jo efter vores mening indsnævret for meget i forhold til det, som ordføreren også efterlyste i sit første indlæg, nemlig at der er brug for en langsigtet planlægning.

Kl. 10:52

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Tak. Ordføreren, værsgo.

Kl. 10:52

Marie Bjerre (V):

Det er jo dejligt at opleve, at man er enig med Enhedslisten.

Det er sådan set ikke kun for 2021, jeg synes vi kan komme i gang med forhandlingerne nu; det er faktisk netop en langsigtet strategi for, hvad der skal gælde. For vi skal ikke først om et år begynde at diskutere, hvad der så skal ske for 2022. Vi bliver nødt til at have en langsigtet plan.

Der er mange af de her elementer inden for klimaområdet, som vi sagtens kan begynde med sideløbende, eksempelvis registreringsafgiften på elbiler, som jeg drøftede med hr. Ole Birk Olesen lige før. Der synes vi i Venstre jo også, at vi allerede nu kan sige, at vi gerne vil sikre, at vi får en afgiftsfritagelse, også i 2021. Lige nu ved vi jo faktisk ikke, hvad der gælder for registreringsafgiften på elbiler, fordi vi venter på transportkommissionen.

Kl. 10:53

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Tak. Fru Signe Munk, værsgo.

Kl. 10:53

Signe Munk (SF):

Tak til ordføreren for en god tale, og tak til ordføreren for at dele den ambition, SF også har og også havde i de forhandlinger, vi havde før jul, nemlig at vi skal have lavet en langsigtet plan, og at vi skal have kigget på iblandingskravet i et, hvad kan man sige, fokus, der handler om at fortrænge CO₂ frem for at iblande biobrændstoffer. For sandheden er jo, at den brændstoffslov, vi har i dag, er en biobrændstoffslov, som sætter fokus på, at der skal iblandes nogle biobrændstoffer. Og jeg tror desværre, at den situation, vi står i i dag, er, at der bliver blandet de billigste biobrændstoffer i tanken og ikke nødvendigvis det, der er bedst for klimaet.

Når vi så kigger på de avancerede biobrændstoffer, som jeg også kan forstå at ordføreren er optaget af, kan vi også bare se, at prisen er højere dér – altså, de er dyrere. Så jeg vil egentlig bare høre: Er Venstre villig til også at acceptere, at det altså godt kan komme til at koste noget mere at køre i sin bil, når man blander noget i tanken for klimaets skyld?

	Kl. 10:54		Kl. 10:56
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ordføreren.		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ordføreren.	
	Kl. 10:54		Kl. 10:56
Marie Bjerre (V): Der var jo flere elementer i det spørgsmål. I forhold til det indledende med biobrændstofloven og hvordan den er opbygget, vil jeg sige, at ja, det handler om et iblandingskrav. Vi ser gerne i Venstre, at vi i højere grad kan tale om et CO ₂ -fortrængningskrav, så vi i højere grad får fokuseret på de biobrændstoffer, som er CO ₂ -fortrængende, og så vi helt slipper for brugen af palmeolie. Det har vi heldigvis ikke i Danmark længere, men vi skal jo gerne have en lovregulering, der faktisk tilskynder til, at vi får de mest grønne biobrændstoffer på markedet. Og vi kunne godt tænke os, at det i fremtiden var mere brint og mere el, men lige nu må vi også erkende, at vi står i en situation, hvor det på den korte bane bliver biobrændstoffer, vi skal fokusere på. Og det er også derfor, vi har initieret den her debat, altså for netop for at få klarlagt de rigtige lovgivningsrammer for at sikre, at vi får de rigtige grønne biobrændstoffer, avancerede biobrændstoffer. Og ja, de er dyrere, og ja, det er vi villige til at prioritere.		Marie Bjerre (V): Jeg forstår ikke lige helt spørgsmålet. Altså, vil Radikale Venstre have, at det bliver dyrere for danskerne at vælge den grønne løsning? Det synes jeg umiddelbart ikke lyder særlig smart for den klimamæssige omstilling. Vi vil gerne være med til at bruge skatter og afgifter, men de skal jo bruges på en sådan måde, at man tilskynder til at vælge de grønne alternativer – og de grønne alternativer skal jo derfor være billigere, og så skal de sorte brændstoffer være dyrere. Men samlet set ønsker vi ikke at gøre det dyrere at være dansker; vi synes, det er dyrt nok.	
	Kl. 10:55		Kl. 10:57
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Fru Signe Munk, værsgo.		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Fru Ida Auken.	
	Kl. 10:55		Kl. 10:57
Signe Munk (SF): Tak for et godt svar fra ordføreren. Jeg nåede simpelt hen at få trykket mig ind, inden ordføreren svarede på den sidste del, der netop handlede om også at acceptere, at der formentlig kommer til at være en tidshorisont, hvor det så bliver lidt dyrere at få blandet de bedst mulige brændstoffer i tanken for klimaets skyld. Men så må der leveres den betaling. Og det, jeg hører fra Venstre, er, at I er villige til at lave den prioritering. Og det tror jeg er vigtigt for klimaet.		Ida Auken (RV): Det er en lille smule svært at forstå, hvad Venstres ordfører siger. Altså, hvis man skal stille krav om, at de brændstoffer, der skal iblandes, skal være af en højere kvalitet, så er de jo dyrere i indkøb. Det er der jo nogen der skal betale. Skal jeg forstå Venstre sådan, at det så er råderummet, der skal gå ind og betale den forskel, der vil være, hvis man stiller et større krav til, hvilke brændstoffer der skal i, for at det har en reel CO ₂ -effekt? Eller er det et skattesystem, der skal klare det her?	
	Kl. 10:55		Kl. 10:57
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ordføreren.		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ordføreren.	
	Kl. 10:55		Kl. 10:57
Marie Bjerre (V): Nu kunne jeg se på uret, at min taletid var ved at rinde ud, da jeg lige nåede at svare på spørgsmålet til sidst. Men i forhold til det svar er det også vigtigt for mig at få sagt, at det ikke må blive dyrere for danskerne, men vi er villige til at prioritere det, og som vores formand har sagt, er vi villige til at prioritere finansiering af den grønne omstilling fra det offentlige råderum på grøn transport, og det bliver dyrt, og det skal vi prioritere.		Marie Bjerre (V): Det skal vi jo kigge på i den samlede debat om afgiftssystemet, for det er helt afgørende for den grønne omstilling, at vi får afgifterne med. Lige nu har vi et afgiftssystem, som ikke er gearret til den grønne omstilling – det forstår jeg også at Radikale Venstre i øvrigt mener. Men det er klart, at hvis vi kun kigger inden for rammerne af biobrændstofloven og slet ikke diskuterer, at vi faktisk gerne vil have en lov om vedvarende energi, så vil det være dyrere med biobrændstoffer, i særdeleshed avancerede biobrændstoffer, og den finansiering må vi jo så finde.	
	Kl. 10:56		Kl. 10:58
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Så er det fru Ida Auken.		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Tak til fru Marie Bjerre. Der er ikke flere korte bemærkninger, og derfor går vi nu videre i ordførerrækken til fru Anne Paulin, Socialdemokratiet.	
	Kl. 10:56		Kl. 10:58
Ida Auken (RV): Så vil jeg bare lige forstå ordføreren helt præcist. Vil det sige, at man faktisk ikke mener det, man sagde i sit første svar til fru Signe Munk, nemlig at man, når man stiller et krav om nogle bedre biobrændstoffer ude på markedet, godt kan risikere, at det så kan blive lidt dyrere i den anden ende for kunderne? Vil Venstre ikke acceptere det?		(Ordfører) Anne Paulin (S): Tak. Transportmidler er en hjørnesten i det moderne liv. Om det så er bussen, toget, bilen, færgen eller flyet, er der tale om hjælpemidler, som er med til at gøre mobilitet mulig i forhold til produktivitet og ikke mindst vores frihed og udfoldelsesmuligheder som mennesker. Derfor er svaret i forhold til transportsektoren og den grønne omstilling selvfølgelig ikke bilfrie søndage eller rationeringsmærker på benzin. Alligevel ved vi jo, at der skal ske noget meget drastisk for at forandre og omstille vores transportsektor, og vi ved, at trans-	

porten udgør en helt særlig udfordring som den eneste sektor, hvor CO₂-udledningen er steget i stedet for at falde siden 1990.

Samtidig må vi jo også bare konstatere, at selv om der har været gode intentioner på papiret, har det knebet med handling i forhold til for alvor at sætte fut under den grønne transport. Vi har snakket om det i 10, 15, 20 år, men der er ikke sket nok. Med 70-procentsmålsætningen er det ikke længere muligt for os at gemme os bag de gode intentioner. Vi skal de næste 10 år levere en meget ambitiøs omstilling af transportsektoren. Samtidig skal vi sikre, at det sker på en måde, som ikke har en social slagside eller slår bunden ud af statskassen. En stor del af transportsektorens udfordringer skal løses ved direkte elektrificering. Derfor skal vi sikre gode rammevilkår for køb af elbiler, og at infrastrukturen kan følge med og bære det øgede træk på vores elnet. Men den direkte elektrificering er ikke nok i sig selv, i hvert fald ikke på den her side af 2030 og særlig ikke, når vi kigger på den tunge transport. Derfor er det afgørende, at vi også kommer videre med produktionen af grønne brændstoffer som avancerede biobrændstoffer og electrofuels. En klog fremtidig regulering må derfor være en regulering, som er med til at skabe efterspørgsel på de grønne brændstoffer, hvor vi langt hen ad vejen er bekendt med de teknologier, vi har brug for, men hvor produktionen skal skaleres og gøres klar til et kommercielt gennembrud.

Til slut vil jeg gerne læse følgende forslag til vedtagelse op, som foruden Socialdemokratiet er støttet af Enhedslisten, SF, Radikale Venstre, Alternativet og Venstre:

Forslag til vedtagelse:

»Folketinget opfatter klimaudfordringen som en af tidens vigtigste og mest presserende opgaver. Da transportsektoren udgør en stigende andel af Danmarks udledninger frem mod 2030, er der behov for en strategi for reduktioner i sektoren ved bl.a. at fremme alternative drivmidler. Derfor opfordrer Folketinget regeringen til at fremlægge en langsigtet plan til sikring af alternative drivmidler efter 2020 med fokus på CO₂-fortrængning og påbegynde forhandlingerne inden sommerferien 2020. Danmark har potentialerne til at opnå en styrkeposition inden for produktion af grønne brændstoffer baseret på grøn strøm og CO₂-fortrængende biobrændstoffer frem mod 2050. Grønne brændstoffer er afgørende for, at særligt den tunge del af transportsektoren bliver klimaneutral i 2050. Folketinget bemærker i den forbindelse, at der er givet investeringsstøtte til to markante Power-to-X projekter. Regeringen opfordres derfor til i forbindelse med klimahandlingsplanen at undersøge, hvordan Danmark bedst kan fremme produktionen og efterspørgsel efter grønne brændstoffer til gavn for klimaet og dansk erhvervsliv.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 56).

Kl. 11:01

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Det indgår så i den videre debat.

Der er et par korte bemærkninger. Først er det fru Marie Bjerre. Værsgo.

Kl. 11:01

Marie Bjerre (V):

Tak for det. Allerførst vil jeg lige rose ordføreren for det forslag til vedtagelse, som ordføreren læste op. Særlig bider jeg mærke i den formulering, der er om, at man vil påbegynde forhandlinger inden sommerferien 2020. Det har sådan set været hovedformålet med den her debat at få sat gang i nogle forhandlinger, så det er vi meget positive over for.

Så har jeg også lige et spørgsmål, og det er sådan set foranlediget af det spørgsmål, jeg havde til ministeren, og det kan jo være, at Socialdemokratiets ordfører kan svare på det. I Venstre vil vi meget

nødig have, at vi står i den situation, som vi gjorde i efteråret, at vi igen står der i det her efterår, hvor vi ikke ved, hvad der gælder næste år. Der svarede ministeren, at den situation kommer vi ikke i, al den stund at det, vi forhandlede i efteråret, kun gælder for et år, altså i 2020. Men kan ordføreren så svare på, hvad der gælder næste år? Hvordan ser iblandingskravet ud? Er det det samme, som er i år, eller er vi tilbage ved det, der gjaldt sidste år? Og hvordan ser det ud med de avancerede biobrændstoffer? Er vi ovre på de 0,9 pct., som der står i lovgivningen, eller skal det suspenderes?

Kl. 11:03

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:03

Anne Paulin (S):

Hvis vi ikke gør andet, kommer vi jo tilbage på de 5,75 pct., som også var gældende i 2019. Så på den måde er 2020 jo et undtagelsesår.

Jeg er sikker på, at ministeren kan være behjælpelig med også at svare på et skriftligt spørgsmål på det her område mere specifikt, også i forhold til de avancerede biobrændstoffer osv.

Kl. 11:03

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Fru Marie Bjerre.

Kl. 11:03

Marie Bjerre (V):

Jeg skal bare lige forstå det: Betyder det, at Socialdemokratiet mener, at vi skal gå tilbage til 5,75 pct. i 2021, eller vil man gerne forhandle om som minimum at beholde det niveau, vi fandt frem til for 2020 og i særdeleshed på de avancerede biobrændstoffer?

Kl. 11:03

Anne Paulin (S):

Det var sådan set bare et forsøg på en faktuel besvarelse af, hvad der sker, hvis vi ikke gør yderligere. Jeg synes egentlig, det står rimelig klart, at vi er bredt interesseret i at kigge på, hvordan vi får skabt en bedre regulering, som har fokus på CO₂-fortrængning og netop ikke har fokus på, som vi jo endte med, at det er grønne biobrændstoffer, som ikke er reelt bæredygtige og ikke er reelt CO₂-fortrængende.

Kl. 11:04

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er det hr. Henning Hyllested. Værsgo.

Kl. 11:04

Henning Hyllested (EL):

Jeg var glad for den sidste bemærkning. Man kunne jo også netop tænke i de baner, altså at det i virkeligheden gælder om at udfase biobrændstofferne som drivmiddel i transportsektoren. I Enhedslisten anser vi helt klart biobrændstoffer for at være en overgangsform, inden man i stor skala får brugt elektrificering, altså elbiler, som ordføreren var inde på. Men jeg var også rigtig glad for, at ordføreren fik understreget, at det her også handler om electrofuels. Det handler i høj grad om drivmidler baseret på grøn strøm – brint i ren form eller med tilsætning af noget kulstof, for selv CO₂ kan bruges. Så på den måde får man skabt de forskellige former for brændstoffer, der skal bruges, ikke mindst i den tunge transport. Det er nemlig lidt forskelligt fra skib til fly til lastbiler. Så det var jeg rigtig glad for.

Teknologien er nemlig til stede. Det handler ikke længere efter vores mening så meget om at udvikle og forske osv. – ja, det gør det selvfølgelig også – men det handler om at få skabt nogle anlæg i stor skala.

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:05

af elbiler med batteri. Det er bilbranchens svar på krav fra EU om, at de biler, der bliver solgt i fremtiden, ikke må udlede lige så meget CO₂ som de biler, der bliver solgt i dag. Så der har politikerne jo overhovedet ikke bestemt noget om, hvad det er for nogle teknologier, der skal bruges – de har bare fastsat nogle krav, og så har branchen fundet ud af, hvordan man bedst muligt lever op til de krav.

Kl. 11:05

Anne Paulin (S):

Jamen det er jeg sådan set meget enig i, og jeg er enig i den her betragtning om, at det er meget vigtigt at kigge på, hvilke transportmidler vi har at gøre med. For det er klart, at den direkte elektrificering er meget lettere, når vi snakker om personbiler, end når vi snakker om den tunge transport, altså når vi snakker om skib og fly. Så derfor er det jo vigtigt, at vi i den her debat hele tiden holder os for øje, at vi anvender de grønne drivmidler – om det så er el eller brændstoffer – på den bedst tænkelige måde. Jeg er sådan set enig i det, for jeg tror ikke, at vi skal have mange biobrændsler i almindelige personbiler ude i fremtiden, men i en overgangsperiode kan det jo være med til at skubbe på for, at vi trods alt også får en omstilling af de fossile drevne biler ved at få flere grønne brændstoffer ind. Men der er det jo vigtigt, at det ikke er nogen fødevarefortrængende brændstoffer, men at det er noget, der er baseret på restprodukter og avancerede biobrændstoffer.

Kl. 11:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Hr. Henning Hyllested, værsgo.

Kl. 11:06

Henning Hyllested (EL):

Det er nogle rigtig gode betragtninger, som jeg er helt enig i. Men grunden til, at jeg også er glad for den der understregning af, at det her også i høj grad handler om at udvikle electrofuels på baggrund af grøn strøm, brint osv., er jo netop, at der faktisk indtil nu, eller i hvert fald indtil for et halvt år siden, har været sådan meget med, at det var elektricitet, vi skulle satse på næsten alle steder, selv i den tunge transport osv. Der er jeg selvfølgelig rigtig glad for, at ordføreren understreger, at nej, det handler ikke bare om at elektrificere f.eks. bilparken. Det handler i høj grad også om electrofuels. Det er kommet på banen i langt, langt højere grad. Det viser sig også i mange af de konferencer, vi har rendt til herinde på det sidste, at det i høj grad vinder frem nu.

Kl. 11:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:07

Anne Paulin (S):

Jeg er meget enig i, er det er vigtigt, at det her i så høj grad er kommet på den politiske radar, og at vi ikke kun snakker om at sætte flere vindmøller op, men også om, at vi skal kunne udnytte den strøm på en bedre måde og netop lave den sektorkobling over i transportsektoren. For der er ikke nogen tvivl om, at hvis vi skal have især fly, skibe osv. med, så har vi virkelig brug for de her teknologier, og det kan sådan set kun gå for langsomt med at skabe så gode politiske rammer som muligt, så vi kan skubbe det her i gang.

Kl. 11:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det Ole Birk Olesen. Værsgo.

Kl. 11:07

Ole Birk Olesen (LA):

Vi står jo over for en revolution af persontransporten. Hundreder af milliarder af kroner bruger bilbranchen på at investere i produktion

Derfor skuffer det mig – fordi det her er så succesrigt – at Socialdemokratiet med det her forslag til vedtagelse udpeger power-to-x, som er bare én af forskellige tilgange til det at levere emissionsfri transport, som noget helt særligt. Hvorfor ikke forfølge den her strategi om, at vi stiller nogle meget hårde krav, og at vi så må se, hvad forskere og branche og transportfirmaer osv. finder ud af for at leve op til de krav?

Kl. 11:09

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:09

Anne Paulin (S):

Jeg må bare sige, at jeg er uenig med spørgeren i forhold til hans bemærkninger om, at power-to-x bare er én ud af et væld af teknologier. Power-to-x er noget af det, som bliver helt afgørende. Vi skal jo huske på – og det er ikke for at være belærende – at power-to-x, eller strøm til noget, som fru Signe Munk plejer at udtrykke det, er at tage strømmen og så lave det om til et eller andet. Så på den måde er det jo ikke teknologibestemt, hvad det er, vi så laver det om til. Men vi ved, at vi har store mængder overskydende strøm, og i fremtiden får vi meget mere af det. Vi får enorme mængder af strøm, som er der i perioder, hvor vinden blæser meget og solen skinner meget. Vi skal da udnytte de kæmpestore mængder og benytte os af dem. Og samtidig ved vi jo også, at eksempelvis biobrændsler selvfølgelig er en del af løsningen, men at der trods alt er en begrænset biomasse til at lave brændstoffer af. Så jeg er uenig i, at det er en teknologi på linje med alle mulige andre i et stort katalog.

Kl. 11:10

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ole Birk Olesen, værsgo.

Kl. 11:10

Ole Birk Olesen (LA):

Jamen jeg er helt enig i, at power-to-x formentlig bliver en del af løsningen på det her. Jeg synes, det ser meget lovende ud, og man kan næsten ikke synes andet. Men vi ser jo ikke, at fremskridtene på persontransporten sker, ved at der er nogle politikere, der har besluttet sig for, at batteribiler er det eneste rigtige. Fremskridtene sker, ved at vi stiller nogle krav, i det her tilfælde EU, om emissioner, og så finder branchen og forskerne ud af, hvordan man vil leve op til de krav. Lad os bruge den tilgang – det synes jeg er en god idé – i stedet for det der med at sige: Nu nævner vi specifikt én form for teknologi.

Kl. 11:10

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:10

Anne Paulin (S):

Altså, jeg vil i hvert fald imødekomme spørgeren så meget som til at sige, at vi jo tidligere har set eksempler på, at det i forhold til biobrændstoffer har været svært at vide, hvor grønne de egentlig er. Og det var jo lidt den situation, som vi stod i i efteråret. Det skal vi selvfølgelig passe på med, og derfor er det også vigtigt, at vi kigger

på CO₂-fortrængning og trækker det op som et vigtigt kriterie. Men jeg synes stadig væk, det også er vigtigt at understrege behovet for en massiv satsning på power-to-x.

Kl. 11:11

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Orla Østerby. Værsgo.

Kl. 11:11

Orla Østerby (KF):

Tak for det. Nogle af ordførerne synes jeg er langt fremme i årstallene med hensyn til power-to-x, og hvad der ellers kan være af nye teknologier, man er i gang med at udvikle. Men jeg skal lige forstå ordføreren rigtigt. I dag ligger vi på et iblandingskrav på 7,6, og ordføreren sagde tidligere, at det jo så måtte falde tilbage til 5,75. Er det for Socialdemokratiet overhovedet gangbart at tænke den tanke, at man skulle gå tilbage? Altså, jeg skal bare vide: Kan ordføreren afvise, at man vil gå tilbage fra det, vi har i år på 7,6?

Kl. 11:12

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:12

Anne Paulin (S):

Socialdemokratiet er også meget optaget af, at vi netop får kigget på CO₂-fortrængning, og at vi får kigget på, at vi skal have skabt en langsigtet løsning på det her område. Så det var sådan set mere faktisk for at svare på, hvad der sker, hvis vi slet ikke gør noget, end det var mit udtryk for, at det er noget, jeg ønsker at vi skal gå tilbage til. Jeg synes sådan set, at vi skal fortsætte med at diskutere det her og fortsætte den gode dialog, som vi har haft, også i efteråret, hvor vi jo netop kom frem til, at det ikke kan nytte noget, at vi binder os op på nogle biobrændstoffer, som ikke er reelt bæredygtige, men som i virkeligheden er fødevarerfortrængende, og at vi skal have fokus på CO₂-fortrængningen.

Kl. 11:12

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Hr. Orla Østerby.

Kl. 11:12

Orla Østerby (KF):

Jeg prøver lige igen. Som det ser ud lige nu, er det nok ud over 2030 og også ind i 2040, at vi har biler med fossile brændstoffer, og i den periode skal vi sikre os, at vi fortrænger så meget af det, vi kan, ved at vi bruger biobrændstoffer. Det kunne jo også være andengeneration og avancerede, men kan ordføreren, når det drejer sig om de trædesten, som vi skal bruge for at nå 2030-målet med de 70 pct., ikke bare lige fortælle mig, om ikke det fra Socialdemokratiets side står fuldstændig klart, at man er nødt til at sende det signal til dem, der producerer det i dag, at man holder fast i de 7,6 pct.?

Kl. 11:13

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren, værsgo.

Kl. 11:13

Anne Paulin (S):

Jeg er sådan set fuldstændig enig i, at vi ikke kan gøre det alene med power-to-x, og det var også det, som jeg sagde i min ordførtale, især når vi kigger på den korte bane frem mod 2030. For vi får ikke storskala-power-to-x om 1, 2, 3 eller – men man kan vel håbe det – 5 år. Så derfor: Jo, det er meget vigtigt, at vi også skaber nogle gode rammevilkår for, at vi kan fremme efterspørgslen på de her

biobrændsler, som er andengeneration, som er avancerede, og som ikke er fødevarerfortrængende.

Kl. 11:14

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak til fru Anne Paulin. Der er ikke flere korte bemærkninger, og derfor går vi videre i ordførerrækken til hr. Hans Kristian Skibby, Dansk Folkeparti.

Kl. 11:14

(Ordfører)

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. På vegne af Dansk Folkeparti vil jeg da gerne kvittere for at have fået lejlighed til at debattere det her emne i Folketinget i dag. Det er jo et bredt ønske, vi havde, i forbindelse med den diskussion, der også har været tidligere om området. I regeringen har man selvfølgelig en masse planer om en masse ting, og man skitserer nogle ting, man gerne vil. Det er helt, som det skal være.

Men vi andre har selvfølgelig også en række spørgsmål og kommentarer til rækkefølgen af de initiativer og planer – jeg var lidt inde på det i mine spørgsmål til ministeren fra starten af – for det er ikke gjort med, at man skitserer en masse nye tiltag. F.eks. vil man have diesel- og benzindrevne biler udfaset allerede i 2030, men man skal selvfølgelig samtidig, synes jeg, være helt med på beatet i forhold til også at komme med de forslag om de ting, der skal til, for at sikre, at det så kan lade sig gøre, så folk ikke lige pludselig er ude i trafikken og mangler drivmidler til de typer af biler, der er på markedet, fordi der f.eks. ikke er investeret nok i at etablere ladestationer og brintstationer, og hvad der ellers skal til for at sikre, at folk stadig væk kan komme til og fra arbejde.

Nu drejer debatten sig jo om alternative drivmidler i transportsektoren, så det, jeg i hvert fald gerne vil være med til at diskutere og få til at fylde relativt meget i dag, er den del, hvor vi også går ind og kigger på, hvordan vi får de her nye drivmidler ind de steder, hvor det teknisk er lidt mere vanskeligt, når det handler om drivmidler til den lidt tungere godskørsel, altså der, hvor det ikke bare er personbilstrafik, vi diskuterer. Det er jo klart, at i takt med at man har større lastbiler, kan de ikke køre så langt på literen. Det er mere ressourcekrævende at trække 40 t, end det er at trække en bil på 1.100 kg f.eks. Det betyder jo også, at vi i dag har diskussionerne omkring både elektrificerede lastbiler, men også brintbiler, og den teknologi, som man i andre lande er længere fremme med, men som bliver benyttet i Danmark.

Vi skal faktisk ikke længere tilbage end december måned sidste år, 2019, hvor København fik sin første eldistributionsbil, og det er faktisk en af virksomhederne hjemme i Hedensted Kommune, hvor jeg kommer fra, nemlig Aarstiderne, som har valgt at sætte sådan en på gaden her i København. Det er jo et lillebitte skridt på vejen; det anerkender jeg. Det er sikkert også foregået med en form for tilskud. Men det ændrer jo ikke på, at nogle af tingene også kommer, selv om politikerne måske efterspørger det i en anden rækkefølge.

Jeg vil i hvert fald sige, at skal vi løfte det her i forhold til vores godstransport de steder, hvor der bliver brugt rigtig meget brændstof i dag, nemlig på lastbiler, er det efter Dansk Folkepartis bedste overbevisning helt klart bydende nødvendigt, at vi allerførst får taget hånd om det, der hedder den lokale distribution, således at vi f.eks. får de distributionsbiler, der kører rundt i vores større byer, over på brint- og elløsninger i stedet for på det, som der er i dag.

Den anden del af det er så i forhold til trængselsproblematikken. Meget af den udledning, der er, kommer fra vores tungtgodskørsel, og det er jo, fordi bilerne holder i kø på motorvejene. Det er noget, jeg ved der sker ovre fra Aarhusegnen og så nedad sydpå, sjovt nok, hvor man jo kan se, at kødannelserne også betyder, at de lastbiler, der osrer lidt, sådan set også osrer, når de holder i kø på motorvejene. Så jeg synes, man skal sørge for at indtænke vores logistik. Vores

planer for infrastruktur skal vi sådan set blive bedre til at koordinere og indtænke i forhold til den udvikling, der sker på transportområdet i øvrigt.

I Dansk Folkeparti mener vi, at en handlingsplan skal der naturligvis til, men vi mener også, at det, som der har været skitseret, måske er for kortsigtet. Vi vil være meget interesseret i at indgå nogle aftaler, men det skal også være sådan, at brancherne har mulighed for at følge med. Mange af dem, der investerer i køretøjer, gør det ikke kun for 1 år, 3 år eller 5 år, de køber mere langsigtet, dyre lastbiler og drivmidler i det hele taget. Så det er jo ikke det, der skal gøre det. Derfor er vi nødt til også at have nogle langsigtede løsninger til transportbranchen.

I Dansk Folkeparti er vi enige i, at vi skal indtænke det bredt, vi skal ind på biobrændstof, naturligvis, men vi skal så sandelig også huske både biogas, el og brint. Der er flere forskellige løsningsmodeller, og jeg er sådan set helt enig med hr. Ole Birk Olesen i det, han var inde på om mange af de her ting. Det kan godt være, at de skabes ud fra forskellige præmisser, men nogle af dem kommer også som løsningsmodeller, hvor virksomhederne og brancherne ændrer sig sektorisk set i forhold til den efterspørgsel, som der opstår ude hos borgere, forbrugere osv.

Så vi mener, at det er den rigtige vej at gå, og at vi skal have mere fokus på især den tunge del af transportsektoren, for den har man manglet lidt i forhold til at man altid diskuterer elbiler til hr. og fru Danmark. Tak.

Kl. 11:19

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren. Vi går videre til fru Ida Auken, Det Radikale Venstre.

Kl. 11:19

(Ordfører)

Ida Auken (RV):

Når man har fulgt klimadiskussionen i mange år, ved man også, at den er under hastig forandring i øjeblikket. Den er gået fra i meget høj grad at være et spørgsmål om energi – vi har jo et klima- og energiministerium, vi har haft en stor klimaaftale, hvor vi har kunnet lave 100 pct. grøn el og varme – og nu er den ved at bevæge sig over i de andre ret store områder, som har påvirkning på vores klima, og der er transportsektoren selvfølgelig en af de helt store brikker.

Jeg må sige, at man som klima- og energiordfører jo godt kan føle et vist ansvar for, at situationen er, som den er, fordi man netop har været så fokuseret på energisiden af det her. Man må også bare være ærlig og sige, at der selvfølgelig er mange, der kan tage ansvaret for, at udledningerne er stigende i transportsektoren; sektoren har ikke selv gjort ret meget, men ansvaret kan også placeres hos os som lovgivere, der i virkeligheden har tilbudt sektoren nogle ret kludrede regler og ret meget dobbeltregulering. Vi kom i klemme med de regler, da vi skulle diskutere de alternative drivmidler og iblanding sidste gang, fordi man faktisk både havde et VE-direktiv, der stillede ét krav, og man havde et iblandingskrav et andet sted fra, og det gjorde, at man fik lavet nogle relativt uhensigtsmæssige reguleringer af transportsektoren. Derfor glæder det mig i dag, at vi ret bredt i Folketinget gerne vil prøve at løse det her på en langsigtet måde og sige: Hvordan kan vi lægge nogle rammer for transportsektoren, som gør, at man kan investere efter den, som gør, at man som aktør i den, som almindelig borger ved, hvad det er, vi går efter?

Det, jeg synes er meget vigtigt vi sætter os som mål, er effekten af det, vi laver. Vi skal ikke gøre noget, der lyder godt, vi skal gøre noget, der har en CO₂-effekt. Så det at gå ind og sætte et CO₂-fortrængningskrav og sige, at det kan man løse på mange forskellige måder, vil formentlig være den allerbedste måde at regulere den her sektor på. Så er det klart, at for at sætte turbo på det og for at hjælpe dem, der skal vælge de rigtige virkemidler, hvor vi kender

nogle af dem, skal afgiftssystemet selvfølgelig også i spil, sådan at man f.eks. bliver belønnet for at vælge et bedre drivmiddel eller et bedre køretøj, så vi indretter systemet på den måde.

Jeg synes, visionen for alle os, der er her i dag, må være, at vi kan lave noget, der ligner energiaftalen, altså at vi kan lave en bred aftale, hvor vi faktisk sætter os nogle mål og lytter til hinanden fra begge sider og siger: Hvordan kan vi med de forskellige perspektiver og den viden, vi har, lave en regulering af transportsektoren, som fungerer herhjemme, og selvfølgelig også have blik for, at en stor del af transporten jo er europæisk og kører på andre landes veje? Det, vi hørte i en rigtig udmærket høring i Transportudvalget for nylig, var, at løbet nok er kørt, når det kommer til bilerne, for der er det helt overvejende elbiler, der bliver svaret. Men når det kommer til den tungere transport, er det ikke afgjort endnu, om det er brint, om det er gas, om det er el, eller hvad det er for en infrastruktur, vi skal bygge.

Men det, som er den klare besked til os, og den fik vi jo på vores egen klima- og energiudvalgshøring om power-to-x forleden, var, at de her ting ikke kommer til at ske af sig selv i transportsektoren. Det her kommer ikke til at blive klaret på den måde. Man kan sige, at vi på el siden nu er der, hvor vind er den billigste energikilde i verden. Det er sådan set et sted, hvor markedet kan klare rigtig, rigtig meget, men der er vi bare ikke på transporten endnu. Vi tror på, at elbilerne kommer derhen, hvor de er konkurrencedygtige, både i form af drift og indkøb, altså det, at det i virkeligheden er lige så billigt at købe en elbil og køre i den, som det er at købe en benzin- og dieselbil og fylde den op med benzin, fordi ellen er så meget billigere end benzinen, men det er svært at forestille sig, at de alternative drivmidler er konkurrencedygtige, uden at vi lægger rammerne anderledes de kommende år. Så det er det, der er min drøm og en af grundene til, at vi har presset regeringen så meget for at komme i gang med en langsigtet forhandling, som har et fokus på CO₂-fortrængning hurtigst muligt.

Der er også nogle beslutninger, vi godt kan tage, før vi har Eldrupkommissionens anbefalinger, for noget af det, vi ved, er, at vi skal have de biler over på el. F.eks. er man allerede i gang nu med at bygge elnettet ud en masse steder, og hvis vi politisk kan sige, at de skal være klar til 1-1½ million elbiler, ved de også nu, at det er den investeringsramme, de kan gå efter, når de udbygger derude, og det vil blive billigere for alle.

Vi er utålmodige, vi vil gerne i gang, og vi mener, at en lang række af de her beslutninger kan tages, også selv om vi venter på en af de rigtig store klumper, nemlig Eldrupkommissionen, og vi håber, at regeringen vil komme med deres bud på det hurtigst muligt, og vi glæder os til at indgå konstruktivt i det arbejde.

Kl. 11:24

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Der er korte bemærkninger. Først fru Marie Bjerre.

Kl. 11:24

Marie Bjerre (V):

Tak for den gode ordførertale, og også tak, fordi ordføreren var med som medspørger på forespørgselsdebatten. Og frem for alt tak, fordi Radikale Venstre lægger så stort pres på, at vi skal i gang med klimaforhandlingerne, og at der også er nogle forhandlinger, vi kan tage allerede nu, som eksempelvis den her drøftelse.

De visioner, som ordføreren har, om i højere grad at fokusere på CO₂-fortrængning, så vi er teknologineutrale, mener vi er en rigtig vision at have. Det er klart, at her på den korte bane bliver det ikke power-to-x og brint. Der spiller biobrændstoffer en stor rolle, og derfor er det også afgørende, at vi får en afklaring af, hvad der gælder for biobrændstoffer på den korte bane. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre, hvad ordføreren mener om iblandingskravet.

Hvordan ser Radikale Venstre på iblandingskravet? Hvordan skal det se ud næste år? Skal vi fastholde minimum det niveau, vi har i år? Og særlig i forhold til de avancerede biobrændstoffer: Ønsker Radikale Venstre, at vi kan få sat det op og i højere grad understøtte en produktion af de avancerede biobrændstoffer?

Kl. 11:26

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:26

Ida Auken (RV):

Sådan som jeg umiddelbart ser på det, vil en CO₂-fortrængningsregulering, hvis man går ind og laver det, jo træde i stedet for et iblandingskrav. Der stiller man faktisk krav om, hvad det er, brændsel må udlede derude; hvad CO₂-fortrængningen skal være. Så allerhelst så jeg, at vi ikke skulle ned ad den vej. Men jeg er også klar over, at der jo lige pludselig ikke er lang tid til, og vi kan risikere, hvis ikke vi kommer i gang med de her forhandlinger nu, at stå her igen i efteråret og blive nødt til at stille nogle af de her krav om iblanding for at være sikre på, at det ikke går helt i stå. Så jeg synes bare, at det med al tydelighed viser, at der skal noget afklaring ind, så vi ikke får en trippelregulering af den her sektor.

Kl. 11:26

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Fru Marie Bjerre.

Kl. 11:26

Marie Bjerre (V):

Selv om der er rigtig mange gode intentioner bag et CO₂-fortrængningskrav, er det jo nok svært at få det vedtaget og besluttet allerede med virkning og effekt for næste år. Det er derfor, jeg synes, det er så relevant at vide, hvad der skal gælde for iblandingskravet. Hvis vi ikke når i mål med at ændre lovgivningen fuldstændig, så det lige pludselig handler om CO₂-fortrængningskrav i stedet for, hvordan ser Radikale Venstre så på iblandingskravet? Skal vi stille det samme krav til iblanding næste år, som vi gør i år?

Kl. 11:27

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:27

Ida Auken (RV):

Alt i alt synes vi ikke, at det var nogen heldig regulering. Grunden til, at vi endte der, hvor vi gjorde, var jo, at der var et EU-krav, som gjorde, at enten skulle man bryde loven, eller også skulle man gøre det her. Så for os at se handler det om, at vi faktisk har et klart billede af, hvad det er for et reguleringssystem, vi går over i. Det kan godt være, at vi ikke har loven vedtaget, men hvis vi har et klart billede af, hvad det er for et reguleringssystem, vi går over i, så ville jeg synes, det var vigtigere, at vi allerede næste år begyndte at skibe os i den retning, end at jeg nu står og nævner et tal for, hvad iblandingen skal være, sådan at vi faktisk har et klart billede af – også i en dialog med sektoren – i hvor høj grad vi tror at det skal være en infrastruktur til tankning, og i hvor høj grad det er el, der skal investeres i.

Kl. 11:28

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Hr. Ole Birk Olesen.

Ole Birk Olesen (LA):

Tak. I forhold til den tunge transport er det jo rigtigt, at det ikke på samme måde er ligetil, hvilken teknologi der skal bruges der. Men spørgsmålet er, om vi her i Folketinget er de rigtige mennesker til at finde ud af, hvordan man bedst får nedbragt emissionerne fra tung transport. Det antyder det forslag til vedtagelse, som siger, at det er power-to-x, som skal anvendes. Det kan sagtens være, at det er det – jeg tror endda, at det er sandsynligt – men ærlig talt: Jeg ved ikke, hvad der bliver opfundet om 2 år, som eventuelt vil kunne udkonkurrere power-to-x.

Mit spørgsmål til fru Ida Auken er: Hvorfor deltager Det Radikale Venstre ikke bare i at skærpe kravene? En ting er de krav, der kommer fra EU, hvor Danmark spiller en rolle i at skærpe kravene, og det er fint. Men en anden ting er f.eks. vores miljøzonekrav i Danmark, i forhold til hvad der skal til for at køre inde i byerne. Det kan jo være en løftestang for en udvikling af alternative drivmidler til tung transport, som jeg ikke ser at Det Radikale Venstre benytter.

Kl. 11:29

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:29

Ida Auken (RV):

Åh, miljøzoner eller ren luft-zoner er måske et af de områder, jeg selv personligt har arbejdet allermost med og synes er en af de allermost meningsfulde måder at lave en beskyttelse af byens borgere på – altså simpelt hen at sige, at de allermost forurenende biler ikke skal køre ind der, hvor der bor rigtig mange mennesker. Ligesom vi har lavet fordele i forhold til at parkere elbiler, kan vi give nogle fordele. Man kan jo bestemt arbejde med det, man har gjort i Tyskland, og sige, at der er zoner, hvor man kun må køre, hvis man kører helt rent.

Så der er ingen som helst berøringsangst for at bruge miljøzonerne. Vi vil faktisk gerne have den lov, som den tidligere regering lagde frem, skærpet endnu en smule. Det er så blevet overtaget af min kollega Zenia Stampe i mellemtiden, så præcis hvor vi lægger skærpelserne lige nu, kan jeg måske hellere redegøre for skriftligt. Men spørgeren er selvfølgelig velkommen til at spørge videre.

Kl. 11:30

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 11:30

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg er ikke i tvivl om, at Det Radikale Venstre mener det her. Men lægger Det Radikale Venstre vægt på det? Gik Det Radikale Venstre til finanslovsforhandlingen med det krav, at miljøzonerne skulle skærpes, eller var det vigtigere, at man fik højere kontanthjælp til indvandrere? Var det vigtigere, at man fik flere pædagoger i børnehaverne – den slags ting? Jeg husker ikke, at Det Radikale Venstre gik til finanslovsforhandlingen, da man havde fat om bollerne på regeringen, og sagde: Vi vil have skærpede miljøzoner.

Kl. 11:30

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 11:30

Ida Auken (RV):

Jeg går ud fra, det er kanelboller, vi snakker om her!

Jeg vil ikke lægge spørgeren til last, at han ikke har læst hele Det Radikale Venstres finanslovsudspil. For miljøzonerne står i vores udspil, og jeg har selv personligt været med inde at præsentere det

for finansministeren som et af vores krav. Så kan ordføreren måske huske, at en af grundene til, at det tog lidt tid at få en finanslov, jo var, at vi i Radikale Venstre var rimelig trælse, fordi vi kæmpede for de elbiler. Vi ville have en bro over til det nye afgiftssystem. Vi ville have et løfte om, at de ikke kommer til at stige igen, før vi får det nye afgiftssystem, og vi kæmpede for den permanente nedsættelse af afgiften på elbiler. Og det fik vi jo heldigvis.

Kl. 11:31

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Hans Kristian Skibby. Værsgo.

Kl. 11:31

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. I Det Radikale Venstre har man jo længe talt for den her om-lægning, og det skal man selvfølgelig også være velkommen til. I forhold til konverteringen af den måde, man tanker i Danmark, vil jeg sige, at ordføreren selv var inde på det, altså at det ligger lige til højrebænet, i forhold til at mange af elbilerne er så langt fremme i forhold til så meget andet. Der giver det god mening på persontransport, men på godstransport er det straks et lidt andet billede, fordi man ikke rigtig har et overblik over, hvad der egentlig teknologisk set viser sig om f.eks. 10 år, og hvad det mest optimale er i forhold til at nå op på et rimeligt brændstofforbrug på nye energityper på tunge lastvognstog osv. – jeg tænker specielt på udvikling af brintteknologi og selvfølgelig også på forskellige gastyper.

Men en fossilfri transportsektor fordrer i hvert fald en ombygning til en helt ny infrastruktur i forhold til tankkapacitet osv., som man jo slet ikke kender i dag, og man er altså ikke begyndt på den. Bekymrer det ikke Det Radikale Venstre, at man har travlt med at fortælle om, at tingene skal konverteres, altså det, man putter i tankene, men at man ikke rigtig kan byde ind med noget, i forhold til hvordan man så skal komme i gang med konverteringen af alle de her tanksystemer, som vi jo uomtvisteligt kommer til at skulle se på, både når det gælder at finde en proces, men ikke mindst også økonomi?

Kl. 11:32

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):
Tak, og værsgo.

Kl. 11:32

Ida Auken (RV):

Man kan sige, at den allerførste meget store opgave, vi har i forhold til infrastruktur, jo er ladestandere, altså det er, at man faktisk kan få ladet sin elbil op i hele landet, og at man kan få turboladet de steder, hvor der er flere mennesker til at bære sådan en investering.

Så er der spørgsmålet om biogassen, som vi kigger på i dag. Der har vi jo faktisk sammen med Venstre, tror jeg, taget spørgsmålet op, om kan det være, at vi faktisk skal tage noget af den her biogas og lave en infrastruktur, som kan føre den direkte i bilerne. Men det er jo et sted, hvor der ikke er viden nok. Jeg synes ikke, vi får gode nok svar, når vi spørger ministeriet på det her område. Hele brintinfrastrukturen er nok et sted, hvor jeg vil sige, at vi bliver nødt til at lytte lidt til de andre europæiske lande, før vi giver os til at lave en meget stor investering. Men det skal da ikke holde os tilbage fra at komme i gang med el lige nu og se på, om vi kan lave metan eller metanol, der kan blandes i de eksisterende tanksystemer.

Kl. 11:33

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):
Så er det hr. Hans Kristian Skibby. Værsgo.

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. Jeg tror, man er oppe på at have tre ladestationer i Københavnsområdet til brint. Og hvis man eksempelvis vælger, at distributionsbilerne over f.eks. 3.500 kg, eller også dem op til 3.500 kg, inden for en årrække skal konverteres og ikke må være dieselforurende, havde jeg nær sagt, i Danmark, så er det jo vigtigt, at man også er i stand til at levere infrastrukturen til det. Og det er jo det, jeg ligesom efterspørger hos Det Radikale Venstre. Altså, man vil sætte nogle måltal for konverteringen af drivmidler, men man har ikke sat nogle præcise krav om finansieringen af, hvordan processen skal være omkring udskiftning af de tanksystemer, som man benytter sig af i dag.

Kl. 11:34

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 11:34

Ida Auken (RV):

Jeg kan være tvivl om, om ordføreren hørte min tale. For mig at se handler det jo om, at det er svært at begynde at indrette hele infrastrukturen, før vi har det bud på, hvordan det CO₂-fortrængningskrav skal se ud, og hvad det får af effekt. Jeg startede hele min tale med at sige, at det her område ikke er boret ordentligt ud. Der er ikke lagt en ordentlig vision frem, og det gør, at man, hvis man bare tager den slags beslutninger, tager dem i en eller anden form for blinde. Derfor vil jeg sige, at man selvfølgelig ikke giver sig til at rulle sådan en infrastruktur ud, før man ved, om det er det, man vil satse på, og før man siger, at det er det, vi stiller kravene efter. Vi ved til gengæld, at el er den infrastruktur, vi skal rulle ud lige nu, og det har vi jo også lavet investeringerne efter og presset på for at få.

Kl. 11:34

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er ikke flere kommentarer. Den næste ordfører er fru Signe Munk, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 11:35

(Ordfører)

Signe Munk (SF):

Vi står med en klimakrise. Vi står med en klimalov, som præsenterer et reduktionsmål på 70 pct. i 2030. Vi har problemet, vi har rammeloven, og nu mangler vi de virkemidler, der skal til for at indfri klimahandling. Der er ingen tvivl om, at løsningen på klimakrisen eller indfrielsen af ambitionerne i klimaloven ikke kommer af sig selv; der skal politisk handling til.

Når vi ser på transportsektoren, kan vi jo se, at den udgør en stor del af udledningerne. Det fremhævede ministeren også indledningsvis. Vi kan også se, at omstillingen altså ikke sker af sig selv. Transportsektorens udledninger er gået en anelse op her de seneste år, og kigger vi på fremskrivningen, står de i bedste fald bomstille frem mod 2030. Den nuværende politik for elbiler, elektrificering af jernbanen og også iblanding af biobrændstoffer i de flydende brændstoffer er langtfra ambitiøs nok til at indfri vores klimamål. I SF's øjne er selv politikken for rugbrødsmotoren ikke engang ambitiøs nok – vi er ved at ende med at være en bilnation i stedet for en cykelnation. Vi skal se hele vejen rundt, når vi skal se på, hvordan transporten skal indrettes på en mere klimavenlig måde i fremtiden. Der skal handling til.

Når vi så ser på de drivmidler, der er i transporten, er det vores indstilling, som der også er flere ordførere, der har fremført heroppe, at for personbiler bliver elektrificering nøglen. Der er også potentiale for varebilerne i forhold til elektrificering, men kigger vi på den

tunge transport, er der jo en udfordring. Det ser ikke lige ud, som om man på den korte bane kan elektrificere den tunge transport – om det er lastbiler, om det er skibsfart over længere afstande, eller om det er fly. Samtidig er det også bare sådan, at de diesel- og benzinbiler, der ruller på vejene i dag – de nye biler, danskerne har købt for nylig – også vil være på vejene en del år frem, desværre.

Det er derfor, at vi bare må erkende, at vi, når vi snakker om drivmidler i transporten, har brug for at se på både elektrificering, selvfølgelig, men i særdeleshed også på den del, der handler om de flydende brændstoffer i tanken. Vi mener, der bør laves en brændstoflov, som har karakter af en VE-brændstoflov i stedet for en biobrændstoflov, som vi kender i dag. En sådan lovgivning vil kunne fremme klimaet og de bedste brændstoffer, der findes her og nu, målt ud fra CO₂-fortrængning i stedet for ud fra, hvor billige de er. Det betyder, at i fremtiden skal iblandingen have fokus på at have en kerne, hvor der er fokus på CO₂-fortrængning i brændstofferne i stedet for graden af bioiblanding. Et element i sådan en lovgivning forestiller vi os er et krav om CO₂-fortrængning, der løbende øges – selvfølgelig over længere tid – for det, som vi også er enige om her både i forhold til det forslag til vedtagelse, der er lagt frem, og det, som flere ordførere også har været inde på, er, at det er vigtigt med en langsigtet plan for nye drivmidler i transporten.

I SF mener vi også, at det er vigtigt, at når man ser på CO₂-fortrængning, er det ikke nok bare at se på biobrændstof i forhold til fossilt brændstof. Man skal også se på de indirekte klimapåvirkninger, der er. På sådan klimaswihili hedder det ILUC-kriterierne, men det, det egentlig handler om, er jo også at se på, hvad det er for en klimapåvirkning, der er af det indirekte brug af land ved f.eks. udledning af førstegenerationsbiobrændstoffer. Vi skal altså have den samlede klimapåvirkning med i billedet, når vi vægter, hvorvidt et iblandet brændstof fortrænger CO₂.

Ud over et nyt paradigme i vores brændstoflovgivning til et VE-brændstoffokus og til CO₂-fortrængning har vi også brug for at få lavet en strategisk planlægning af forskning, udvikling og demonstration af nye brændstoffer og drivmidler. Det betyder selvfølgelig, at vi skal kigge på, om vi strategisk går til det på den rigtige måde i forhold til power-to-x eller strøm-til-noget, som både fru Anne Paulin og jeg er begyndt at oversætte power-to-x til. Vi kommer fra Jylland, og så kan man godt få lyst til at få forjysket udtrykkene. Men i bund og grund handler det her i forhold til den politiske indsats om, at vi får lavet en strategisk indsats på området.

Jeg har et håb om, at vi både med den debat, vi har i dag, og med det forslag til vedtagelse, der er lagt frem, bliver indbudt snarest muligt til forhandlinger om at få lavet en VE-brændstoflov – og helst inden sommerferien.

Kl. 11:40

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er en kort bemærkning. Fru Marie Bjerre, Venstre.

Kl. 11:40

Marie Bjerre (V):

Det var faktisk lige før, du svarede på mit spørgsmål her i din sidste kommentar. For jeg lagde mærke til, at ordføreren sagde, at der er brug for en langsigtet plan, og der har brug for, at ministeren får indkaldt til forhandlinger, gerne inden sommerferien. I Venstre mener vi, at det er presserende, at vi kommer i gang med forhandlingerne omkring alternative drivmidler. Faktisk opfordrede vi til det allerede i efteråret, for vi ved reelt set ikke, hvad iblandingskravet er for næste år. Så det, som jeg godt kunne tænke mig at høre ordføreren om, er, hvor længe ordføreren mener, at det er rimeligt, vi skal vente på at komme i gang med de forhandlinger.

Kl. 11:40

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 11:40

Signe Munk (SF):

Som jeg også afslutningsvis lige fik sagt i de sidste sekunder – som ordføreren også bemærkede – synes vi i SF, at det er vigtigt, at vi kommer i gang inden sommerferien. Jeg synes, at det, vi kan lære af den proces, vi havde op til december, hvor man jo også kunne sige, at man langt tidligere kunne have taget fat på den udfordring, der er i forhold til iblanding af biobrændstoffer, er, at det har været en forhalet og forhastet proces. Den har ikke givet os den politiske diskussion, som vi har brug for på så komplekst et område. Så derfor er det vores forhåbning og vores opfordring, at vi snarest muligt går i gang med de forhandlinger, for det er jo et paradigmeskifte, vi skal i gang med – det er jo det, der er vigtigt. Vi skal have fokus på CO₂-fortrængning i stedet for på bioiblanding.

Kl. 11:41

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Fru Marie Bjerre, Venstre, værsgo.

Kl. 11:41

Marie Bjerre (V):

Jeg er enormt glad for, at ordføreren gerne vil hurtigt i gang med forhandlingerne. Er ordføreren så også enig i, at det er vigtigt, at vi hurtigt får en afklaring på, hvad der gælder næste år? Hvad er det for nogle regler, der gælder for iblandingskravet og for de avancerede biobrændstoffer?

Kl. 11:41

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak. Og værsgo.

Kl. 11:41

Signe Munk (SF):

Jeg ser det i hvert fald sådan, at det er min forhåbning, at vi kan få lavet et CO₂-fortrængningskrav, som løbende øges. Og hvis det kan blive implementeret fra 2021 og kan øges løbende, egentlig frem mod 2050 – eller hvor lang tid det vil tage, indtil vi får fuld CO₂-fortrængning på brændstofferne – så er det den vej, det skal gå. Men min forestilling er faktisk, at vi allerede fra 2021 kan komme i gang med at sætte et CO₂-fortrængningskrav, som så også vil fremme de avancerede biobrændstoffer, som jo er de mest CO₂-fortrængende brændstoffer i forhold til biobrændstofferhierarkiet.

Kl. 11:42

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er ikke flere kommentarer. Vi går videre til den næste ordfører, og det er hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 11:42

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Der er for mig ingen tvivl om, at det selvfølgelig kræver politisk handling – og det er jo også derfor, vi er her i dag – også på den meget korte bane, så vi får gang i den grønne omstilling af transportsektoren. Så vi er helt med på, at vi får lavet en handlingsplan for det, og for den sags skyld hellere i dag end i morgen.

Vi synes nu ikke, at det blot skal handle om drivmidler, men om alle de virkemidler, som kan reducere og på sigt også fjerne transportsektorens klimabelastning. Derfor vil jeg starte med at sige, at en klimainsats på transportområdet også kræver, at vi flytter transport

over på de transportformer, som i sig selv er mindre klimabelastende. Det gælder f.eks. for persontransporten, som klimamæssigt foregår langt bedre med kollektiv trafik, hvor store dele af togtrafikken jo allerede kører på klimarigtig el – i takt med elektrificeringen vil der jo være større dele af togtransporten, der gør det – og hvor busparken inden for relativt få år også vil være eldrevet. Således kan man sige, at den kollektive trafik jo i og for sig klimamæssigt er langt foran privatbilismen, og derfor skal den kollektive trafik fremmes mest muligt. Det betyder også, at vi skal skubbe på, i forhold til at langt, langt størstedelen af transporten, ikke mindst persontransporten, jo i dag foregår i biler og på vores veje.

På godsområdet findes der også nogle mere klimarigtige løsninger, nemlig godstog og skibsfart, og her burde der jo i en handlingsplan også ses seriøst på, hvorledes vi kan flytte meget mere gods derover. Godstransport på jernbane har været et decideret forsømt område i rigtig, rigtig mange år. I lang tid var der kun én mand i Banedanmark, der sad og havde med godstogstransport i Danmark at gøre, og det var selvfølgelig for at sikre, at de tog, der kører transit fra Sverige til Tyskland, trods alt kunne komme igennem.

Derfor ønsker vi jo så også fra Enhedslistens side – når vi nu ikke længere snakker transportformer, men snakker drivmidler – at støtte de drivmidler, som kan fremmes ud fra vind og sol, og det omfatter både brint, som jo kan bruges direkte, men måske især også flydende brændstoffer lavet på basis af den her brint, som fremstilles ved hjælp af sol og vind. Det er de såkaldte electrofuels, som vi også har været inde på, og som Enhedslisten er helt overbevist om får en meget, meget stor rolle at spille, samtidig med at vi jo også løbende implementerer eldrift mere og mere.

Jeg vil også sige til det, at der jo er meget snak om biobrændstoffer, at vi i Enhedslisten anser biobrændstoffer for at være et overgangsfænomen, i takt med at der ikke er udviklet et marked, eller at der i øjeblikket ikke kan implementeres nok eldrift og nok drift med electrofuels. Vi anser det som sagt for at være et overgangsbrændstof, som skal udfases hen ad vejen, for vi anser det i virkeligheden ikke for at være et klimamæssigt gangbart brændstof og drivmiddel. Det kræver jo alt sammen, at vi her og nu politisk lægger kræfter i at sætte fuldt blus på at fremme både produktionen og efterspørgslen af electrofuels. Der er det jo glædeligt at se, at der faktisk er en række større anlæg på vej til at blive etableret, og det er jo det, det handler om, altså at få skabt et marked. Det handler i virkeligheden knap så meget om at forske længere i det – teknologien er for så vidt kendt – men det handler om at få skabt et marked for det og en efterspørgsel efter det.

Vi havde for kort tid siden en konference i Landstingssalen om electrofuels, og budskabet var sådan set ret klart: Det går enormt hurtigt på området, også hurtigere, end vi troede for 1 år eller 2 år siden, og prisen, vil jeg sige, afskrækker ikke. Det blev nævnt, at det sådan typisk ville være to-tre gange dyrere end de kendte brændstoffer i dag. Det skræmmer ikke os i Enhedslisten, må jeg sige. Så det er dyrere, javel, men hvad venter vi egentlig på? Det er klart, at der skal sikres en social balance i hele den her omstilling – det gælder i det hele taget i den grønne omstilling – og det skal efter vores mening indgå i diskussionerne, men det er en lidt anden diskussion.

Så lad os snarest muligt få afklaret, hvordan vi politisk skal skubbe på omstillingen, så vi kan få electrofuels ind i fly, i skibe og sådan set for den sags skyld også i personbiler, hvis det hurtigt bliver en mulighed. Så vi er derfor også med på det forslag til vedtagelse, der er fremsat – men vi er også medforlagsstillere – herunder opfordringen til regeringen om at sætte gang i forhandlinger om, hvorledes vi bedst gør dette.

Kl. 11:47

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Det var lige præcis tiden. Så er der et par kommentarer til hr. Henning Hyllested, og den første er fra fru Marie Bjerre, Venstre. Værsgo.

Kl. 11:47

Marie Bjerre (V):

Ordføreren fokuserer meget af sin ordførertale på kollektiv transport, på vind, på sol og på brint. Teknologien er jo ikke så langt fremme, at vi ikke også kan fokusere på biobrændstoffer, og jeg hører også, at ordføreren siger, at biobrændstoffer spiller en rolle, i hvert fald i en overgangsordning. Men jeg vil gerne høre, om ordføreren anerkender, at biobrændstoffer er det primære for at opfylde et CO₂-fortrængningskrav, som vi står i lige nu, og at andre teknologiformer som brint og power-to-x højst sandsynligt først bliver noget, vi for alvor kan få rullet ud, når vi kommer til 2030, og at det derfor også er fornuftigt, at vi bruger biobrændstoffer og avancerede biobrændstoffer, som er baseret på restprodukter og affald, lige nu for at opfylde en CO₂-fortrængning.

Kl. 11:48

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 11:48

Henning Hyllested (EL):

Jeg håber sandelig, at udviklingen kommer til at gå hurtigere, end at det først bliver et rigtig realistisk alternativ efter 2030, og det tror jeg, må jeg indrømme, også på. I de mange konferencer, der har været afholdt, bl.a. i dette hus, og som jeg har deltaget i, er det klart blevet sagt, at udviklingen går rigtig stærkt, og derfor kommer det efter vores mening på et tidspunkt også dertil – det har vi også med i vores egen klimahandlingsplan – at man vil have udfaset fossile biler.

Men det er rigtigt forstået og klart, at biobrændstoffer kommer til at spille en rolle i en tid endnu. Det vil selvfølgelig være en løbende udvikling, og vi forestiller os, at det i virkeligheden bliver sådan en løbende udskiftning af biobrændstoffer. Vi anser det klimamæssigt ikke for at være sådan et rigtig bæredygtigt brændstof, men anerkender – især hvis det er anden generation, vi snakker om, og det går jeg ud fra at det er – at der klart er noget CO₂-fortrængning i det, og det skal vi selvfølgelig bruge. Så som overgangsfænomen: Yes. Men på langt sigt er det electrofuels, brint, el, og hvad der ellers måtte komme af teknologi.

Kl. 11:49

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Fru Marie Bjerre.

Kl. 11:49

Marie Bjerre (V):

Jeg er glad for den anerkendelse, der kom her til sidst, altså at man trods alt anerkender, at biobrændstoffer spiller en vigtig rolle. Biobrændstoffer, andengenerationsbrændstoffer og avancerede brændstoffer er jo baseret på restprodukter og på affald, og derfor ser vi også, at det fremadrettet spiller en rolle. Er ordføreren ikke enig i, at de brændstoffer er grønne, og at det er vigtigt, at vi trods alt bruger dem?

Kl. 11:50

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 11:50

Kl. 11:53

Henning Hyllested (EL):

Jo, det er vi, som jeg sagde, nødt til, ikke mindst fordi vi jo har været utrolig efterladende, og vi sidste år pludselig fik den der panikhandling med, at vi måtte forhøje iblandingskravet for overhovedet at opfylde EU's krav. Det skyldes selvfølgelig, at vi har siddet på vores hænder herinde i det her hus, ikke mindst med hensyn til at fremme elbiler. Kig på Norge: Man er nået meget, meget længere på det her felt.

Jeg har mine stærke tvivl om, hvorvidt andengenerationsbio-brændstoffer overhovedet er i stand til at opfylde markedet. Det er i hvert fald nogle af de signaler, jeg synes jeg hører derudefra, altså at det i virkeligheden kan være ganske, ganske svært at levere nok brændstof til det behov, der vil være, og at det derfor skal gå stærkt med udviklingen af el og brint, og hvad det alt sammen hedder.

Kl. 11:51

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Så er det hr. Hans Kristian Skibby, Dansk Folkeparti.

Kl. 11:51

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak, formand. Nu er jeg et af de der stygge mennesker, der har en fortid i transportbranchen, og jeg har også været havnearbejder ligesom en anden ordfører her i salen i dag. Så jeg kender det lidt – både som fysisk bruger, men så sandelig også som virksomhed. Jeg har bestilt i tusindvis af containere ud af Danmark med danske nybagte småkager. Det var jeg glad for, også for at spise dem.

Men jeg vil gerne spørge ordføreren om det i forhold til diskussionen om, om vi skal have mere gods over på baner og skibe, for den del af det deler jeg sådan set med hr. Henning Hyllested, og det ved hr. Hyllested jo også godt at vi har en fælles ambition om. Men der, hvor skismaet i forhold til brændstof og udledning og den diskussion, vi har i dag, opstår, er, når man nogle steder ville skulle køre varerne i den forkerte retning for at komme hen til f.eks. en havn. Lad os nu sige, at man skal have det til Aarhus Havn. Så vil der være nogen, der skal køre det nordpå for at få det til havnen, og så skal man sejle det til Bremerhaven eller Hamburg, eller hvor det nu skal hen, og det koster jo også penge rent energimæssigt og udligningsmæssigt.

Kl. 11:52

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak. Værsgo.

Kl. 11:52

Henning Hyllested (EL):

Ja, det er fuldstændig rigtigt. Det er klart nok. Lastbiltransport er jo en utrolig fleksibel transportform, ingen tvivl om det. Det er det både volumenmæssigt, fordi man kan indstille sig på næsten en hvilken som helst volumen og størrelse af det gods, man skal transportere, men det er det også i forhold til, hvor man kan komme hen med det, fordi vejnettet nu engang er langt, langt mere udbygget, end banenettet er.

Men jeg synes, at banetransport burde spille en lang større rolle netop i kombination med lastbiltransport. Derfor er det selvfølgelig også vigtigt, at lastbilerne så også udvikles til at køre på klimamæssigt korrekte, bæredygtige brændstoffer. Elektrofuels er vores klart foretrukne, som det ser ud i øjeblikket. Vi ser, at det fint kan køre i kombination med, om jeg så må sige, the last mile fra f.eks. en jernbaneterminale og så til det sted, hvor det skal bruges. Det er helt klart, at det er sådan, det kommer til at foregå. Det bliver ikke et enten-eller.

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 11:53

Hans Kristian Skibby (DF):

Men en dansk produktionsvirksomhed får jo også deres regninger på en transportydelse fra et transportfirma. Det er jo typisk en udgift til at få varerne fra A til B. Det er logik. Kunsten er jo også at få afstanden mellem A og B gjort så lille som overhovedet muligt netop for ikke at være på vejnettet andre steder mere end højest nødvendigt.

Men det andet, der også står på de samme regninger, man får, er det, der hedder handlingomkostninger. Det er jo alt det, der ligger ud over. Det kan være papirdokumentation og alt muligt andet. Og at skulle flytte varerne flere gange – f.eks. at hente dem i lastbil hos en producent, køre dem til en havn, losse dem på en havn, læsse dem på et skib til en anden havn osv. – giver en meget, meget dyr handlingomkostning.

Kl. 11:53

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 11:53

Henning Hyllested (EL):

Det er klart, at når man har jernbanen indover, så bliver der en ekstra handling. Det er jo fuldkommen rigtigt.

Vi tror nu, at virksomhederne også i fremtiden vil efterspørge grøn transport, herunder have et stigende krav om, at varerne transporteres f.eks. med jernbane, og det tror vi i høj grad vil være et parameter, der vil indgå i konkurrencen: Vi transporterer grønt! Og så må markedet jo indrette sig og sige, at det skal være lige så billigt, at papirgangen skal være simpel og alt det der. I disse digitaliserings-tider tror jeg ikke længere, det bliver det helt store problem. Det er ikke længere helt, som da hr. Hans Kristian Skibby var inden for branchen.

Kl. 11:54

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er det hr. Orla Østerby, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:54

Orla Østerby (KF):

Tak for det. Ordføreren har talt varmt for brint og electrofuels, og jeg hørte også ordføreren sige, at det ikke gjorde noget for Enhedslisten, at prisen blev to til tre gange højere. Kan ordføreren fortælle mig, hvad der vil ske for os, der bor i udkanten af Danmark, hvis prisen skal blive to til tre gange højere, og endnu værre for erhvervslivet, som jo også skal benytte sig af det her? Det vil i hvert fald gøre Danmark skævere, end det er i dag, hvis det bliver enden på det, for her er bilen afgørende for mobiliteten, og derfor er prisen selvfølgelig også afgørende.

Kl. 11:55

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 11:55

Henning Hyllested (EL):

Nu stiger prisen jo det samme alle steder; det er jo brændstof, som er fremstillet af brint og elektricitet osv., især brændstof fremstillet af brint, der efter alt at dømme ud fra de konferencer, vi har deltaget i, bliver to til tre gange dyrere. Men det er jo helt generelt, at det

bliver sådan. Ja, det bliver dyrere. Altså, hvis man forestiller sig, at man kan lave en omfattende grøn omstilling og gøre det hurtigt – det gælder både transportsektoren og alle andre områder – om jeg så må sige fuldstændig omkostningsfrit, så hænger man efter min mening fast i gårsdagens tænkning. Og som jeg sagde, er det utrolig vigtigt for Enhedslisten, at man selvfølgelig tager omfattende sociale hensyn, herunder også hensyn til udkantsområder, men de bliver ikke stillet principielt dårligere, fordi prisen generelt stiger på brændstof.

Kl. 11:56

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Hr. Orla Østerby.

Kl. 11:56

Orla Østerby (KF):

Det er sådan, at man vestpå kører væsentlig flere kilometer, end man gør, hvis man bor i København – det kan jeg skrive under på – så derfor vil der blive en skævvridning. Vil ordføreren synes, det er helt okay, at dem, der kører 30.000 km om året, skal betale to til tre gange prisen i dag i forhold til dem, der bor i storbyen, som måske kører 5.000 km om året? Kan ordføreren ikke se, at det giver en enorm skævvridning?

Kl. 11:57

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 11:57

Henning Hyllested (EL):

En af vores hovedbestræbelser er jo i det hele taget at mindske den transport, der finder sted, og – som jeg sagde i min ordførertale – overføre transporten til kollektiv trafik. Og så ved jeg godt, at ordføreren, hvis han kunne få ordet igen, ville sige: Jamen den kollektive trafik eksisterer ikke i udkantsområderne! Nej, og hvorfor gør den ikke det? Det er jo, fordi man politisk igennem rigtig mange årtier har besluttet sig for, at det skulle afvikles forstået på den måde, at man har holdt kommuner og regioner i et økonomisk jerngreb, så de har skåret ned på den kollektive trafik, for det var trods alt mere bekvemt end at skære på folkeskoler eller plejehjem, eller hvad det skulle være. Så det er jo den problematik, vi står med her.

Kl. 11:57

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er ikke flere kommentarer til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Orla Østerby, Konservative Folkeparti.

Kl. 11:58

(Ordfører)

Orla Østerby (KF):

Tak for det. Jeg vil indlede med at sige, at Det Konservative Folkeparti jo er medforespørgør på F 26, og teksten, som vi har foran os, stemmer vi selvfølgelig for. Det er vigtigt, at vi nu får ministeren hængt op på, at vi skal til at i gang med de her forhandlinger. Og det kan jeg høre på ministeren at vi starter med allerede i næste uge.

Vi står jo for mig at se i en god position. Vi har et historisk energiforlig med alle partier fra 2018. Det betyder, at der skulle være fælles front, så vi kan nå en reduktion på de 70 pct. i 2030. Men det kræver selvfølgelig også, at vi kommer i gang nu, og som jeg ser det, står vi over for nogle udfordringer, som vi skal tage fat i meget, meget hurtigt.

Vi har jo besluttet os for, at vi skal stille to kystnære vindmølleparker op ude i det vestjyske, og vi skal stille tre havvindmølleparker op. Så det er vi i gang med. Vi er også i gang med en elforsyningsmotorvej ned igennem Jylland. Det er jo ikke alle, der er lige stolte

af den, men den er nødvendig, for at vi kan komme af med og videre med den energi, vi producerer.

Som jeg ser det, har vi behov for en strategi for sektoren, der helt overordnet går på, at vi skal udbygge vores havvindmølleparker med 2-3 stykker. Det tror jeg de fleste er enige om. Det skal jo være det, der er målet, så vi i 2030 kan reducere med de 70 pct. Vi har et distributionsnet for el, som vi meget hurtigt skal have fat i, for det er afgørende for, at vi i det hele taget kan nå de 70 pct. i 2030. Så har vi et net af ladestationer, som der virkelig skal gang i, hvis det er sådan, at vi skal have de her 1-1,5 million elbiler ud at køre. Så der får vi også rigtig, rigtig travlt.

Jeg er delvis enig med de fleste ordførere i, at biobrændsel er det, vi kan kalde en trædesten i en periode, indtil vi har fået elektrificeret eller der er nye teknologier, vi ikke har set endnu, som lige pludselig dukker op. Men vi har stadig væk, kan vi sige, ud over trædestenen, skibstrafikken, vi har stadig væk flytrafikken. Jeg tror, at vi vil komme til at se, at vi vil få behov for den avancerede bioætanol i lang tid. Og jeg synes, at vi skulle give håndslag på den avancerede bioætanol og få en fabrik op at stå i Danmark, nærmere betegnet i Holstebro. Vi skal gå forrest her. Vi har Novozymes, som er i spidsen for det. Det er meget, meget langt fremme. Det ville være et vigtigt signal at sende til dem og den industri, som også kunne blive en eksportsucces for Danmark.

Så tænker jeg, at den udvikling, vi har lige nu, også betyder, at vi har set ting udvikle sig, som vi ikke har set før. En tidligere ordfører var inde på, at vi ikke har fået udbygget den kollektive trafikovre i det vestjyske. Jeg kan så sige, at vi er langt foran lige nu, for nu har vi besluttet, at der skal køre batteritog på VLTJ-banen. Det havde vi ikke havde forestillet os for 2 år siden. Det skal køre med batterier, som man så lader op på stationerne. Det samme kan man gøre fra Struer til Vejle, så vi er fri for at hænge alle de der tråde, som koster milliard efter milliard af kroner, op. Så der kommer nye teknologier og giver os nogle løsninger, som vi ikke har set, og der vil komme mange, mange flere. Industrien er langt foran os politikere. Så vi skal lave rammerne, og det vil sige, at vi skal lave strategier for, hvordan de kan få det, som nu bliver udviklet, implementeret.

Jeg var for eksempel i sidste uge i Sevilla, og jeg tænker, at når jeg sidder og ser en sporvogn komme kørende ind på stationen – og så går saksen op, og så lader den op, og så kører saksen igen – at det er ærgerligt, at vi ikke har sporvogne her i København, for så kunne vi gøre det samme. Men der har vi så busserne i stedet for, og busser med batterier er jo kommet rigtig, rigtig langt. Så det, jeg sådan sluttelig vil sige om det her, er, at jeg håber, at vi anerkender, at vi i lang tid fremover har brug for bioætanol – den avancerede bioætanol – for at formindske CO₂-udslippet og selvfølgelig fortrænge de brændstoffer, vi har i dag, nemlig benzin og olie. Jeg håber, at vi samtidig også kan blive enige om i den nærmeste fremtid, at vi får det her elnet sat op og de øvrige netværk, som skal bygges på det her. Det er mit håb, og jeg ser frem til de kommende forhandlinger.

Kl. 12:03

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er ikke nogen kommentarer, så vi går videre til den næste ordfører. Det er hr. Torsten Gejl, Alternativet.

Kl. 12:03

(Ordfører)

Torsten Gejl (ALT):

Da vores sædvanlige ordfører, hr. Rasmus Nordqvist, sidder i udvalgs møde, er jeg glad for at få lov til at være med i den her debat. Det har lidt været en luksus. Det er en meget interessant debat, synes jeg, på et utrolig højt detaljeniveau. Jeg har haft mange ordførerskaber og været med i mange forespørgsler, og jeg synes, at den her kendetegnes af en meget, meget stor viden blandt ordførerne og et højt detaljeniveau, hvilket jo også er betryggende. For vi har en

klimaplan med stort set alle partierne, der har hånden på kogepladen, og den er meget ambitiøs. Jeg må så tilstå, at der er enkelte detaljer, jeg lige skal op at have forklaret nærmere af hr. Rasmus Nordqvist, som er vores klimaordfører.

Men der er ingen tvivl om, at vi som samfund står over for store forandringer på grund af klimakrisen. I Alternativet plejer vi at sige, at det er meget simpelt: Klimakrisen forandrer ikke bare noget, den forandrer alt. Det betyder selvfølgelig også, at transportområdet inden for en meget kort årrække skal forandres fundamentalt. Vi skal gå fra transport på fossil energi til transport på vedvarende energi. Det bliver en vigtig del af forårets klimahandlingsplansforhandlinger, og vi er selvfølgelig også utålmodige for at komme så hurtigt af sted med det, som man overhovedet kan. Dette er selvfølgelig vigtigt, især når vi taler om den tunge transport, da vi allerede har gode svar på persontransporten. Og det er selvfølgelig vigtigt, at vi taler forskning og udvikling af de nye teknologier, der skal til, men også, at vi er hurtige til at få rullet en ordentlig infrastruktur ud, så det hele kan blive muligt rundtomkring i landet. Det er dog for Alternativet også vigtigt at sige, at det ikke bare er nok at se på nye drivmidler. Vi bliver også nødt til at se på transportsystemer. Vi skal se på, hvordan vi får mere transport over skinner, og ikke mindst skal vi se på, hvordan vi får langt mindre tung transport i vores byer.

Så lad os nu gå rigtig grundigt til værks i de kommende forhandlinger og ikke bare se på delelementer, men få taget rigtig fat. Vi skal både se på alle enkeltelementer, men også på de mere systemiske forandringer, der er i forhold til bæredygtig transport. Vi skal udnytte chancen, som den grønne omstilling har givet os, til at skabe et langt bedre samfund end det, vi kender i dag. Tak for ordet.

Kl. 12:06

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Det kan være lidt svært at høre, men jeg tror, det går. (*Støj udefra*). Der er ikke nogen kommentarer. Der er ikke nogen ordfører fra Nye Borgerlige, så den næste ordfører bliver hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 12:06

(Ordfører)

Ole Birk Olesen (LA):

Tak for det. Jeg er ikke et øjeblik i tvivl om, at om ikke særlig mange år bliver der ikke solgt benzin- og dieslbiler i Danmark takket være en teknologisk udvikling, som er drevet af bilproducenter og hjulpet på vej af især EU. Med krav om, hvordan man må køre, og hvor meget man må udlede, mens man kører, så vil det være muligt for os at køre i biler, som ikke er dyrere end de benzin- og dieslbiler, vi kører i i dag, og den udvikling gør, at vi vil betragte det at forurene, mens man kører, som en helt overflødig ting, som vi selvfølgelig ikke skal have i et samfund, hvor det er muligt at køre uden at forurene under selve kørslen.

Jeg husker, dengang vi i Danmark gjorde et forsøg på at udbrede elbiler – jeg mener, det var med DONG for bordenden og Better Place – og hvor man havde fundet Renault som producent af nogle elbiler, hvori der var sådan et traditionelt, gammeldags, men meget stort bilbatteri, som fyldte halvdelen af bagagerummet. Jeg var faktisk ude at prøve sådan en bil for at se, om det var noget, vi skulle investere i i familien. Vi kom ud til sådan en egentlig ret kedelig bil, en mellemklassebil, som – ud over at den var kedelig og mellemklasseagtig – også havde den fejl, at den kun havde et halvt bagagerum. Og det kunne vi simpelt hen ikke affinde os med i min familie, hvor vi havde behov for plads til både hund og barnevogne og sådan noget indimellem.

Vi stod ligesom mange andre familier først på, da der kom en ordentlig elbil. Og det var jo Tesla, der begyndte med at lave lithium-ion-batterier i elbiler. En masse af de batterier, som vi kender fra vores bærbare computere, telefoner osv., blev sat i serie nede i bilens

gulv, og man fandt ud af systemer, så man kunne køle dem, når det var varmt, og varme dem, når det var koldt, og få det til at fungere. Det var det, der drev det, sammen med at EU her på europæisk plan er begyndt at stille krav om, at når man kører i bil, må man ikke udlede mere end en vis mængde klimagasser, CO₂. Og det lever bilbranchen så op til ved at smide hundredvis af milliarder af kroner ind i produktion og massefremstilling af elbiler.

Vi kommer til at mærke det her i Danmark fra omkring midten af i år, hvor Volkswagen begynder at smide deres første elbil ud på markedet. Det er en konkurrencedygtig bil, som kan rigtig meget, og som vil tilfredsstille de fleste menneskers behov. Senere kommer andre bilmærker selvfølgelig også med på den vogn, og derfor ser vi ind i en fremtid, hvor det ikke som i andet halvår af 2019 kun er 2½ pct. af de biler, der bliver solgt, der vil være emissionsfrie elbiler.

Næh, det vil vokse, og det vil vokse eksponentielt, som man siger. Så hvis der sker en fordobling fra 2019 til 2020, og det er jo ikke urealistisk, at vi går fra 2½ pct. til 5 pct. solgte elbiler, så kan vi nok forvente i 2021, at der igen sker en fordobling, så det ikke er 5 pct. solgte elbiler, men 10 pct. solgte elbiler, og i 2022 vil det med den eksponentielle stigning allerede være 20 pct. solgte elbiler. Måske er det endda forsigtigt sat, fordi det jo godt kan være, at den eksponentielle stigning bliver større end en fordobling hvert år – det kan også være, det er en tredobling hvert år.

Det viser resultatet af en politik, hvor man helt fornuftigt bare har stillet krav om, hvad man skal udlede, når man kører i bil, i stedet for at fortælle, hvordan man skal producere biler, og hvordan man skal drive dem frem, og hvilke teknologier der skal bruges osv. Det her kan hjælpes på vej, så det går hurtigere, og det kan det ved, at vi som Folketing siger, at vi ikke i fremtiden vil beskatte grøn transport. Vi vil friholde grøn transport fra al overflødig beskatning, i stedet for at man, som det hele tiden har været strategien, siger, at på et eller andet tidspunkt skal vi også have den grønne transport ind under almindelig beskatning, almindelig registreringsafgift – for det vil forsinke den her proces, og det er der ingen grund til.

Det kræver bare, at vi anerkender, at transport er godt for samfundet, især når den bliver grøn, og at vi derfor ikke skal lægge strafskatter på transport, som om det var rygning eller udledning af skadelige stoffer, for det vil det ikke være i fremtiden. Vi kan opkræve brugerbetaling af folk, der kører i bil, sådan at de betaler for de veje, der skal bygges og vedligeholdes, men det er noget andet end skat, og det er det, som Eldrupkommissionen bl.a. kigger på.

Men jeg ville ønske, at vi her i dag kunne blive enige om, at der ikke skulle være nogen beskatning af grøn transport, for transport er godt, og derfor skal det ikke overbeskattes. Det kan vi ikke; i stedet må vi så nøjes med det, som et flertal kan blive enige om.

Kl. 12:12

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Det var præcis på tid. Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 12:12

Henning Hyllested (EL):

Hr. Ole Birk Olesen er jo en varm tilhænger af markedet og af, at markedet ordner alt. Og vi kan have en rigtig lang ideologisk diskussion om, hvorvidt markedet så gør det, i hvert fald om markedet reagerer hurtigt nok. Jeg vil vove den påstand, at hvis ikke man i sin tid havde understøttet sine politiske krav omkring etablering af vindmøller og den slags ting med faktisk at give tilskud til strømmen osv. osv., så havde man ikke fået udviklingen, i hvert fald ikke fået den så hurtigt, som det er sket. Så anerkender hr. Ole Birk Olesen ikke det?

Jeg er enig i, at det, vi skal gøre i det her hus, jo er at stille krav. Men man skal vel understøtte sine krav med de instrumenter, man kan bruge, herunder at skruer op og ned for afgifter, skatter, tilskud

og den slags ting for at fremme eller omvendt for at mindske en udvikling, man henholdsvis gerne vil have eller ikke have.

Kl. 12:13

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til ordføreren.

Kl. 12:13

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg tilskrev jo faktisk EU en betydelig rolle for den her udvikling, og EU er ikke markedet. Selv om EU er et indre marked, så er den politik, som vedtages, ikke markedspolitik. Der er et krav til bilproducenterne, når de sælger biler i 2021 og i 2025 osv. Der skal den gennemsnitlige bil kun udlede så og så meget CO₂. Det er jo et politisk krav, fordi man politisk har besluttet, at vi ikke vil acceptere, at transportbranchen bliver ved med at udlede så meget CO₂ til skade for klimaet. Det synes jeg er en god måde at regulere på, altså at man simpelt – i stedet for at man gør sig klog på, hvilke teknikker og hvilke udviklinger osv. der kan give os emissionsfri kørsel – siger: Det skal være med faldende emission og på et tidspunkt også med nul emission. Og så finder forskningsmiljøer og bilbranche og forbrugere ud af, hvilke teknologier der bedst kan leve op til de krav.

Kl. 12:14

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 12:14

Henning Hyllested (EL):

Hvis man nu kigger til f.eks. Norge, ser man, at de jo har haft nogle krav og nogle visioner om, at her vil vi søreme have emissionsfri kørsel. De politiske visioner, de politiske krav har man jo så understøttet ved rent faktisk at indføre momsfratagelse for elbiler, fritagelse for bomafgifter og den slags ting. Der er de instrumenter. Hvis man ikke understøtter krav med de her instrumenter og de håndtag, man kan skrue på, så risikerer man jo – og det mener jeg godt jeg har belæg for at sige – at markedet ikke reagerer, i hvert fald ikke reagerer hurtigt nok på den udvikling, vi gerne vil have. Så er man jo nødt til på en eller anden måde at fremme den udvikling.

Kl. 12:14

Anden næstformand (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 12:15

Ole Birk Olesen (LA):

Nu er det jo ikke Norge, der driver Volkswagens investeringer i nye elbiler. Jeg mener, at det andrager over 200 mia. kr., som Volkswagen alene investerer i elbiler. Men jeg er da enig i, at hvis man gerne vil have tingene til at gå hurtigere end det, som EU fastlægger via kravene om, hvor meget biler må udlede, så er der måder at gøre det på. I et land, hvor du har en høj beskatning af konventionelle biler, er én af måderne, at du kan fjerne beskatningen fra de grønne biler, sådan at de vinder markedsandele, før de ellers ville have gjort det, som følge af at de skal leve op til de EU-krav, som stilles.

Kl. 12:15

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Tak til hr. Ole Birk Olesen. Der er ikke flere kommentarer til Liberal Alliances ordfører. Og så skal jeg give ordet til ministeren for klima, energi og forsyning. Værsgo.

Kl. 12:15

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Tak for det. Og tak for en virkelig god debat med mange gode input og først og fremmest et højt niveau af utålmodighed. Og man skulle

måske ikke tro det, men det er jeg faktisk glad for at der er, for det viser jo, at alle, der er til stede i dag, faktisk gerne vil være med. Det lyder måske næsten som en selvfølge, når man hører debatten her, men man skal nok ikke gå ret meget længere tilbage end, jeg skulle til at sige et år, men det er såmænd ikke engang nødvendigt at gå et helt år tilbage, førend nogle af de partier, der er de allermost utålmodige nu, var et helt, helt andet sted. Så det er helt oprigtigt ment, at det er jeg virkelig glad for.

Jeg synes, at der er et par ting, der er vigtige lige at slå fast igen. For det første sidder vi jo altså ikke på hænderne – vi er i gang. Vi lavede en grøn finanslov, som jo ikke mindst er grøn på grund af de gode ting, der skete på transportområdet. I næste uge skal vi udmønte penge afsat i energiforliget til grønne transportformål, hvor vi fra regeringens side i vores forslag kommer til at fokusere på udbredelse af ladestandere og fremme af indsatsen i forhold til den tunge transport. Og det kommer vi jo til at snakke mere om i næste uge.

For det andet er det jo også klart, at vi med spænding ser frem til at få de anbefalinger fra bl.a. klimapartnerskaberne, som vil komme i midten af marts. Og det, at de kommer i midten af marts, siger altså noget om, hvor travlt vi har – at vi er givet så kort frist. Altså, normalt er det sådan, når man nedsætter råd og kommissioner og alt muligt andet, at det tit er noget, der ligger år ude i fremtiden, og det er jo slet ikke tilfældet her. Arbejdet gik i gang i november, og de kommer allerede ganske snart med nogle af anbefalingerne. Og hele tre af de her partnerskaber er jo relevante for den dagsorden, vi diskuterer her.

Endelig er der jo så selvfølgelig bilkommissionen, og igen: Al respekt for, at man er utålmodig, men nu er det jo en kommission, men selv har nedsat, som skulle barsle, efter at man ikke længere selv havde magten. Men man kunne jo i den tidligere regering – bare lige sagt i al stilfærdighed – have gjort noget langt, langt tidligere, hvis det var ærligt ment.

Jeg er så af den overbevisning, at der er sket meget med det her valg – der er bl.a. kommet nye mennesker til. Og der er også mange af dem, der har været her hele tiden, som er gode og fine kollegaer på det her område, men der er specielt kommet nye kræfter til, og det er vi selvfølgelig glade for, og det ser jeg meget frem til også at nyde godt af i de forhandlinger, vi selvfølgelig kommer til at stå over for inden længe.

Jeg synes også, det ser ud til at være en rigtig fin tekst, der vist er opbakning til, så det takker jeg også for. Tak.

Kl. 12:18

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Der er to korte bemærkninger til ministeren indtil videre. Først er det hr. Orla Østerby.

Kl. 12:18

Orla Østerby (KF):

Tak for det. Jeg vil gerne sige til ministeren, at jeg også glæder mig til, at vi kommer i gang, og at vi får udmøntet nogle af de ting, vi har talt om i dag. Jeg vil godt høre ministeren, om ikke ministeren synes, det kunne være en rigtig, rigtig god idé for Danmark, at vi gik i gang med at bygge en avanceret bioætanolbrændselsfabrik i Holstebro, som kunne give 1.000 arbejdspladser, en milliardinvestering i det vestjyske, og som kunne være pejlemærke for avanceret biobrændsel fremover. Og set i lyset af, at det er Novozymes, der står i spidsen for det, kunne jeg så få ministeren til at komme i en lidt opløftet stemning i forhold til det her, altså sådan at det er noget, ministeren kan se kunne være godt for Danmark, der kunne være godt for flere arbejdspladser og kunne være godt for en kommende transport? For det er jo ikke bare det anlæg, der ligger i pipelinen i Holstebro, men det kunne blive til endnu flere i Danmark.

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Så skal ministeren svare.

Kl. 12:19

Men nu er det jo sådan en naturlov, at mere vil have mere, så jeg håber, at det ikke kun bliver ved forhandlinger, at det ikke kun bliver ved tale, men at vi også kommer til at se noget afklaring. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre ministeren, om ministeren forventer, at vi så også får en afklaring på, hvad der skal ske med biobrændstoffer efter 2020, og at vi får den afklaring inden sommeren.

Kl. 12:22

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:22

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Ja, jeg håber sandelig, at vi får flere af den type fabrikker i vores land i fremtiden. Jeg glæder mig også i den henseende til at se, hvad klimapartnerskaberne kommer med af anbefalinger. Jeg forestiller mig ikke, at hr. Orla Østerby mener, at det er staten, der skal bygge en fabrik. Jeg tror, at spørgeren – det kan han måske lige uddybe – jo nok tænker, at det handler om at sikre de rette rammevilkår og se på, hvad der er af muligheder for tilskud osv. fra offentlig side. Og der tror jeg heller ikke, at hr. Ola Østerby er i tvivl om, at vi fra regeringens side selvfølgelig er meget opmærksomme på de store potentialer, der ligger her.

Kl. 12:20

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Orla Østerby.

Kl. 12:20

Orla Østerby (KF):

Jeg mener selvfølgelig ikke, at det er staten, der skal bygge anlægget. Men det, jeg har en forventning om, er, at ministeren kunne give et signal om, at vi i forhold til det iblandingskrav satte nogle helt andre højder på, hvad vi vil lave i forhold til iblandingen, altså i forhold til det produkt, som forbrugeren skulle aftage fra sådan en avanceret biobrændselsfabrik. Vi kunne starte med en 5-10 pct., måske hæve det til 15-20 pct. Hvis vi går til Brasilien og andre steder, har man jo meget højere iblandingskrav, end vi ser i Danmark. Og jeg tænker også, det kunne være med til – i forhold til den trædeffekte, vi har talt om tidligere, hvor vi ikke når at få 1½ million elbiler ud på no time – at vi her i den mellemliggende fase og også fremover i flytrafikken og skibstrafikken kunne have noget, der virkelig kunne være med til at nå de 70 pct. og også senere de 100 pct. i 2050.

Kl. 12:21

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:21

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Det er helt sikkert, at det selvfølgelig skal være med i overvejelserne, at den lovgivning, herunder de iblandingskrav, man laver, kan være med til at drive et marked. Omvendt må man også sige, at vi desværre også har set eksempler på, at man har troet, at man har drevet et marked, og derfor indrettet lovgivningen efter det, og så har markedet ikke rigtig kunnet levere, og så står man i nogle ret store problemer. Men jo, jeg er bestemt enig i, at det er noget af det, vi skal se på.

Kl. 12:21

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Marie Bjerre.

Kl. 12:21

Marie Bjerre (V):

Tak til ministeren og tak for den her gode debat. Som ordfører for forespørgerne er jeg rigtig glad for, at det er lykkedes at få lagt pres på regeringen, og at vi nu skal have nogle forhandlinger inden sommerferien. Og jeg kan forstå, at ministeren vil indkalde til forhandlinger allerede i næste uge, og det vil jeg gerne kvittere for. Det er vi enormt glade for.

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Det er ganske svært at svare på, fordi det jo – som det er fremgået af dagens debat – afhænger af ekstremt mange faktorer. Jeg kan forstå, at der har været en lille smule uklarhed om, hvad lovgivningen egentlig siger i dag. Det forstår jeg ikke. Alle, der er til stede her, har jo været med til at forhandle, og de fleste har også været med til at lave aftalen. Men jeg sørger lige for at få sendt et detaljeret notat på det over til ordførerne, så der i hvert fald ikke er nogen tvivl dér. Men det er klart, at vi da håber at få lavet en langsigtet løsning, og det kommer til at blive en del af de handleplaner, vi skal forhandle om. Hvad resultatet bliver og kronologien i det, og hvornår noget kan træde i kraft osv., kan jeg selvfølgelig ikke på nuværende tidspunkt stå her og sige noget om.

Kl. 12:23

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Marie Bjerre.

Kl. 12:23

Marie Bjerre (V):

Det eksisterer så sandelig uklarhed om, hvad der gælder på biobrændstofområdet. Den lovgivning, vi har lavet, gælder kun for 2020, hvor vi har et krav om 7,6 pct. iblanding af biobrændstoffer. Går vi tilbage til det niveau, vi havde i 2019? Det er der uklarhed om, og det ved markedet reelt set heller ikke. Venstre ønsker, at vi bliver på det niveau, vi har nu, og det kan jeg forstå der også er mange andre der ønsker. Derfor er det meget relevant at høre: Hvad er ministerens forventninger til, hvornår vi kan få en afklaring på, hvad der gælder for biobrændstofferne i 2020? Går vi ned på det niveau, vi havde i 2019, eller fortsætter vi på det niveau, vi har i 2020?

Kl. 12:23

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:23

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Det ved jeg ikke om jeg har hørt ordførere sige, altså at de vil forvente, at vi skal fastholde det, vi har lavet for i år. Altså vi lavede jo netop en midlertidig løsning, fordi vi stod med et problem. Der havde været en regering, som ikke havde gjort noget i 4 år, der var et punktmål, der skulle opfyldes i EU. Og nu skal vi have lavet mere langsigtede løsninger. Og som sagt: Hvor vi ender henne på det punkt, og hvornår vi ender dér, kan jeg selvfølgelig ikke sige noget om nu.

Kl. 12:24

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Ida Auken.

Ida Auken (RV):

Jeg vil også gerne takke for debatten, og det glæder mig, at vi har kunnet få en vedtagelse, hvor vi faktisk fik regeringspartiet selv til at skrive under på, at man opfordrer regeringen til at få fremlagt en langsigtet plan, vi kan forhandle inden sommerferien, om CO₂-fortrængninger; en langsigtet plan for det her område. Jeg har et spørgsmål. Det alternative drivmiddel, vi kender bedst i dag og er bedst beskrevet, er jo el. Og jeg vil bare spørge ministeren, om han har set nogen som helst scenarier for transportsektoren, hvor vi når 70-procentsmålet, og hvor der er under 1 million elbiler.

Kl. 12:24

Kl. 12:25

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:25

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Jeg tør ikke stå her på talerstolen og afvise, at jeg kan have set det, men jeg kan ikke lige ihukomme et sådant scenarie. Jeg vil så også sige, at jeg ikke rigtig har set nogen scenarier, som ikke bygger på enorme usikkerheder, endnu. Og det kan måske give mig anledning til lige at komme med to-tre bemærkninger om noget andet, der også har været oppe i debatten, nemlig at markedet kan klare meget – det har andre ordførere været inde på – men vi jo har tidligere vist, ikke mindst i energisektoren, hvordan det, at man laver politik, virkelig også har en indflydelse på, hvordan markedet så agerer. Og derfor tror jeg også, at den satsning, vi har lavet på power-to-x og andre ting, er helt nødvendig og helt rigtig.

Kl. 12:25

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Ida Auken.

Kl. 12:25

Ida Auken (RV):

Der står jo en hel sektor derude og tripper, både hele transportsektoren, men faktisk også dem, der skal bygge infrastrukturen til elbilerne. Og når nu regeringens tre partnerskaber, som ministeren har talt om, kommer med deres anbefalinger, og hvis det viser sig, at alle tre partnerskaber har mindst 1 million elbiler i scenariet, kan vi så ikke være enige om, at vi kan træffe en politisk beslutning om, at det er investeringsrammen for elsektoren derude, altså at den minimum er, at man skal gøre klar til 1 million elbiler? Så må vi andre klare afgifterne, så vi faktisk får de elbiler ud at køre. Er det ikke en beslutning, vi godt kunne tage, så vi ikke ligesom skal sylte det hele? For ellers når vi det simpelt hen ikke.

Kl. 12:26

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:26

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Nej, jeg tror ikke, det vil være den rigtige vej rundt at gå. Den tidligere regering var jo faktisk bare ude at sige: Tænk på et tal – 1 million elbiler. Og de fremlagde så en politik, som – så vidt jeg husker – potentielt set havde kunne skaffe 1.000 elbiler på gaden. Den situation kommer vi ikke til at stå i. Vi bliver nødt til at sørge for, at der er sammenhæng mellem virkemidler og mål. Og for bare lige at minde folk, der måtte lytte med og se med her, om, hvad vi taler om, så må man jo altså også bare sige, at vi står med et kæmpestort problem, i forhold til at vi har indrettet det danske skattesystem sådan nu, at det er et meget, meget stort provenu, vi får

ind på biler, som er med til at finansiere velfærdsstaten. Og derfor er det klart, at jeg selvfølgelig ikke kan stå her og bruge mange, mange milliarder kroner, uden at vi har fundet en løsning på det, og det tror jeg egentlig alle her må være enige om.

Kl. 12:27

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 12:27

Henning Hyllested (EL):

Jo, men ministeren er vel trods alt enig i, at det er nødvendigt at opstille nogle mål, nogle ret konkrete mål – det kunne f.eks. være 1 million elbiler. For ellers overlader man det – ihukommende den diskussion, jeg har haft med hr. Ole Birk Olesen – bare til markedet og ser, hvad der sker. Nej, det er vel herinde, vi stiller kravene, og hvis vi har en vision, et krav, om, at der skal være 1 million elbiler på gaden i 2030, så må vi jo indrette os efter det, og så må vi stille de krav til ladeinfrastruktur, og hvad der ellers skal være plads. Så jeg må indrømme, at jeg er lidt utryg ved, at ministeren ligesom siger: Vi skal passe på med ikke at lægge os vældig meget fast f.eks. på et krav om 1 million elbiler – eller hvad det nu kunne være.

Kl. 12:28

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Kl. 12:28

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Det er vi jo blevet enige om, da vi forhandlede klimaloven, og jeg tror, der er enighed blandt de partier, der står bag forståelsespapiret, om, at vi også skal se på indikator mål, og det kunne f.eks. dreje sig om et bestemt antal elbiler, men det kunne også være noget andet. Så det er jo ikke sådan, at jeg siger, at det er helt på månen at sætte det mål – det kunne man godt gøre – men jeg kommer nok ikke til at stå på baggrund af den debat, vi har haft i dag, og sige: Nå, nu føler jeg mig så meget mere oplyst, og så nævner jeg lige det tal. Hvorfor lige 1 million? Hvorfor ikke 1,1 millioner eller 900.000? Det er nok ikke der, vi er.

Vi er der, hvor vi har lavet et ekstremt ambitiøst 70-procentsmål, og vi ved, at transportsektoren skal levere, og transportsektoren er ovenikøbet særlig udfordret, fordi det ser ud til, at udledningen kommer til at stige, hvis ikke vi gør noget, og vi skal have den til at falde markant. Så ja, elbiler bliver en meget, meget vigtig del af den løsning, og det er også derfor, vi allerede i næste uge tager hul på forhandlinger om, hvordan vi kan gøre ladeinfrastrukturen bedre.

Kl. 12:29

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er der ikke flere, der har indtegnet sig. Og så fik ministeren jo lov til under størstedelen af sin taletid at tale til musikalsk ledsagelse fra demonstrationen udenfor – tilmed en demonstration for mimrekortet – så har vi også hørt det med; og det kan vi måske så alle sammen tænk lidt over.

Fru Marie Bjerre som ordfører for forespørgerne skal have ordet.

Kl. 12:29

(Ordfører for forespørgerne)**Marie Bjerre (V):**

Tak for det. Jeg går på talerstolen, fordi jeg gerne vil takke for den her gode debat, vi har haft i dag. Jeg er meget godt tilfreds med, at vi er endt med et bredt forslag til vedtagelse, altså at vi står her som et bredt Folketing. Og i den forbindelse skal jeg også hilse fra hr. Hans Kristian Skibby og meddele, at Dansk Folkeparti naturligvis også støtter forslaget til vedtagelse.

Formålet for Venstre har været at få lagt et pres på regeringen. Hvad vil regeringen med de grønne drivmidler? Vi forhandlede iblandingskravet for biobrændstoffer i efteråret, men jo kun for et år – kun for 2020. Hvad skal der ske med biobrændstoffer efter 2020? Vi har brug for en langsigtet strategi og handlingsplan. Vi har brug for at komme i gang nu. Markedet har brug for afklaring.

Med det her forslag til vedtagelse, som der altså er et bredt flertal bag, har vi nu fået lagt et pres på regeringen. Et flertal kommer her i dag med en kraftig opfordring til, at regeringen begynder at tage initiativ og indkalder til forhandlinger. Det fremgår af forslaget til vedtagelse, at vi skal i gang med forhandlingerne inden sommerferien – vi kan ikke vente til efteråret. Det er vi i Venstre meget glade for.

Debatten har kredset meget om CO₂-fortrængning og om, at vi skal være teknologineutrale; der har været fokuseret meget på forskellige teknologiformer. Det er vigtigt, at vi fokuserer bredt på alternative drivmidler. I begyndelsen vil en CO₂-fortrængning formentlig blive opfyldt af flydende biobrændstoffer og biogas, men på længere sigt forventes brint og power-to-x at kunne levere. Det betyder derfor også, at vi nu skal have nogle ordentlige rammer for biobrændstoffer og i det mindste kende til, hvordan de er for næste år. Derfor håber vi også på, at det ikke kun ender med tale, men også med en hurtig afklaring på, hvad der skal gælde næste år. Det har transportbranchen brug for. Og derfor ser jeg også meget frem til de forhandlinger, som ministeren har sagt at han vil indkalde til. Tak for en god debat.

Kl. 12:31

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til fru Marie Bjerre fra Venstre.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen om dette emne afsluttet.

Afstemningen om det fremsatte forslag til vedtagelse vil som nævnt først finde sted tirsdag den 25. februar 2020.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 75:

Forslag til folketingsbeslutning om at øge indsatsen mod butikstyveri og hæleri.

Af Hans Kristian Skibby (DF) m.fl.

(Fremsættelse 17.01.2020).

Kl. 12:32

Forhandling

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Forhandlingen er åbnet. Justitsministeren.

Kl. 12:32

Justitsministeren (Nick Hækkerup):

Tak for ordet, og tak til Dansk Folkeparti for seks konkrete forslag, som skal styrke indsatsen mod butikstyveri. Vi er faktisk helt enige et stykke hen ad vejen, så jeg vil starte med det nemme, og så vil jeg, som talen skrider frem, nå frem til de punkter, hvor der er større uenighed.

Regeringen er enig i, at straffen for butikstyveri skal være mindst 1.000 kr., og at en bøde for butikstyveri altid skal være større end værdien af det, der er stjålet. Regeringen er også enig i, at der skal ske udvisning af udlændinge i førstegangstilfælde af butikstyveri i det omfang, det ikke vil være i strid med Danmarks internationale

forpligtelser. Jeg forventer at fremsætte et lovforslag med de nødvendige ændringer i efteråret i år.

Regeringen har ikke haft overvejelser om at hæve bødeniveauet i sager om videresalg af hælervarer. Men jeg vil ikke afvise, at det er relevant at skærpe straffene, og jeg har derfor bedt mit embedsværk om at undersøge det. Er der behov for straffeskærpelser, vil det også blive taget op i efteråret, i forbindelse med at bødeniveauet skærpes.

Men så er vi desværre ikke helt enige mere. Regeringen vil ikke gå videre med et forslag om, at det skal være muligt at konfiskere lovlig varer, hvis en kioskejer dømmes for videresalg af hælervarer. Jeg er selvsagt helt enig i, at der ikke skal sælges hælervarer i kiosker og butikker. Men når det opdages, er det hælervaren, der skal konfiskeres, og kioskejeren skal straffes med bøde eller fængsel. Regeringen går ikke ind i en form for ekstra straf, hvor lovligt indkøbte varer skal konfiskeres. Når det er sagt, skal politiet selvfølgelig gøre et grundigt arbejde og sikre, at kioskejerne kan dokumentere, hvor de har deres varer fra.

Regeringen vil heller ikke gå videre med forslaget om, at erhvervsdrivende skal kunne offentliggøre overvågningsbilleder af formodede gerningsmænd. Det er politiet og ikke borgerne, der skal efterforske kriminalitet. I retsplejeloven har vi regler om, hvornår politiet må offentliggøre f.eks. overvågningsbilleder af formodede gerningsmænd. Det handler ikke om at beskytte kriminelle. Det handler dels om at sikre, at uskyldige mennesker ikke hænges ud i offentligheden, dels om at beskytte politiets efterforskning. For det er politiet, der har ekspertisen til at vurdere, hvilke skridt der er nødvendige at tage i en efterforskning.

Så er der forslaget om, at politiet skal kunne tildele et zoneforbud til en butikstyp, hvis butikstypen slår til gentagne gange i samme område. Rigspolitiet har peget på, at flere butikstypes sandsynligvis vil være bosat i det samme område, som tyverierne bliver begået i, og der vil i øvrigt tit være tale om ganske unge personer. Det har betydning for den proportionalitetsvurdering, som politiet skal foretage, når der skal træffes afgørelse om et zoneforbud. Det er derfor slet ikke sikkert, at politiet i praksis vil kunne meddele zoneforbud. Herudover vil en person, der bor i det område, hvor han eller hun har fået zoneforbud, stadig have lov til at færdes i området for at komme til og fra sit hjem og foretage daglige gøremål. Hvis der omvendt er tale om personer, der ikke har tilknytning til området, er mit bedste bud, at tyvene simpelt hen bare finder et andet område. Jeg tror derfor ikke, at muligheden for at meddele zoneforbud vil have den store effekt. Er der tale om udlændinge, mener jeg, vi skal have fokus på udvisning og ikke på zoneforbud.

Regeringen vil heller ikke gå videre med forslaget om, at butikker, der oplever, at politiet ikke kommer, når der anmeldes et butikstyveri, skal have statsbetalte private vagtværn. Jeg er helt grundlæggende imod, at der skal være statsbetalte private vagtværn i Danmark. Vi har et politi, der skal sikre vores tryghed. Vi skal bekæmpe årsagerne til problemerne – i det her tilfælde, at politiet ikke har de tilstrækkelige ressourcer – og ikke symptomerne, nemlig at politiet ikke kommer eller ikke kommer hurtigt nok. Det, jeg gerne vil tale om i den forbindelse, er, hvordan vi sikrer, at politiet har de rigtige redskaber og de nødvendige ressourcer til at sikre trygheden, og det er jo noget af det, som vi skal diskutere, når vi snakker om nærheden i forbindelse med de forhandlinger om den store aftale for politiet og anklagemyndighedens økonomi for de kommende år, som vi så småt er i gang med.

På den baggrund kan regeringen ikke støtte beslutningsforslaget. Men jeg vil gerne sige tak til forslagsstillerne for at sætte fokus på emnet, for regeringen er overordnet enig i, at indsatsen mod butikstyveri skal styrkes. Derfor vil regeringen som nævnt til efteråret fremsætte et lovforslag, hvor bødestrafen skærpes og muligheden for udvisning sikres i videst muligt omfang. Tak for ordet.

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er det hr. Hans Kristian Skibby fra Dansk Folkeparti, der har spørgsmål.

Kl. 12:37

som gentagne gange har solgt hælervarer. Det er jo det, vi foreslår – at det er i tilfælde, hvor de gentagne gange har fået en bøde, og hvor de ikke har betalt og man så kommer ud og opdager, at de bliver ved med at sælge hælervarer i deres butikker. Så er det en skærpende omstændighed efter vores opfattelse, og derfor skal de have inddraget også deres lovlige varelager for at dække bøden ind.

Kl. 12:40

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak, hr. formand. Jeg vil gerne kvittere for ministerens redegørelse for regeringens stillingtagen til forslaget. Jeg er selvfølgelig træt af, at regeringen ikke kan se de samme urimeligheder, som Dansk Folkeparti kan. Jeg synes jo, det er noget, der har været synligt for langt, langt de fleste, i hvert fald som befinder sig uden for Christiansborg og måske arbejder eller befinder sig meget inden for den danske detailhandel og i de danske butikker i det hele taget.

Ministeren nævner eksempelvis, at man ikke vil være med til at konfiskere kioskens varelager. Det undrer mig egentlig meget, for jeg har faktisk tidligere spurgt – det var dengang, hr. Holger K. Nielsen var skatteminister – hvor mange af de bøder, der blev udskrevet på grund af kiosksvindel, der egentlig blev betalt. Og der var det beskæmmende svar, at ud af bøder for 100 mio. kr. var der kun en tredjedel der gjorde det. I resten af tilfældene var man kreativ og fandt snedige måder at undgå det på ved at skifte ejerskab i døgnkiosker osv., og så endte vi desværre med en situation, hvor bøderne blev udskrevet, men der kom ingen penge ind. Hvorfor vil regeringen dog ikke være med til så at konfiskere varelageret for netop at lægge et pres på kioskejerne?

Kl. 12:38

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ministeren.

Kl. 12:38

Justitsministeren (Nick Hækkerup):

Først må jeg tage afstand fra den præmis, der indledningsvis bliver lagt ned over det her, om, at vi ikke kan se urimelighederne. Vi er – og det tror jeg man er bredt i Folketinget – bekymrede over butikstyveri og hæleri. Det er også derfor, der er taget en række initiativer, som skal imødegå det, herunder den handlingsplan, som blev lavet under den tidligere regering, som vi jo også var en del af – altså ikke regeringen, men handlingsplanen – og de initiativer, som sættes i værk der, tilsvarende det, som jeg har nævnt, nemlig straffeskærpelsen, som kommer til efteråret.

Om det med konfiskation, som det foreslås, vil jeg sige: Det er jo ikke, fordi vi ikke vil være med til at foretage konfiskation. Det, som vi støder os på i forslaget, som det er formuleret af Dansk Folkeparti, er, at det er det lovlige varelager, der skal konfiskeres. En ting er – og det ligger i sagens natur – at konfiskere det ulovlige varelager, men at konfiskere det lovlige varelager er jo en helt anden form for sanktion end det, som der normalt ligger i konfiskationsredskabet.

Kl. 12:39

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 12:39

Hans Kristian Skibby (DF):

Men ikke desto mindre er det jo et system, der faktisk godt kan finde anvendelse i specielt transportbranchen, hvor man eksempelvis kan lægge straksbøder ud, og hvor man også kan gøre indsatser over for både lastbil og alt mulig andet, selv om lastbil og trailer måske ikke er ejet af den samme vognmand. Så kan man godt beslaglægge hele køretøjet. Der kan man godt beslaglægge værdier.

Derfor undrer jeg mig så over, at regeringen ikke også vil være med til, at man kan beslaglægge værdier, der ligger hos en kiosk,

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ministeren.

Kl. 12:40

Justitsministeren (Nick Hækkerup):

Det ville være en overvejelse værd, hvis der ikke var andre veje at gå. Men vejen at gå her er jo bøder og fængsel, herunder at dem, som måtte have begået ulovlighederne må sættes i gang med at fremtvinge de midler, der skal til for at betale bøderne.

Kl. 12:41

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er det fru Pernille Vermund.

Kl. 12:41

Pernille Vermund (NB):

Tak for ordet. I forhold til det her med at dele overvågningsbilleder har den teknologiske udvikling jo været sådan, at vi i stigende grad alle sammen har adgang til billeder af hinanden, og den præmis, man oprindeligt lagde ned over det, om, at vi ikke ville dele billeder af hinanden, er måske ikke helt den samme i dag, som den var for 20 eller 30 år siden. Jeg erkender fuldt ud, at hvis man deler et billede af en person, som man hænger ud for at være gerningsmand til en forbrydelse, og vedkommende så ikke er det, har man gjort mere ondt, end man har gjort godt, og vi skal ikke have en folkeдомstol.

Men kunne ministeren ikke overveje, om man i højere grad kunne benytte sig af de overvågningsbilleder og samtidig hægte en skærpet straf på for at dele overvågningsbilleder, som ikke er af gerningsmænd? Altså, at man, hvis man har en sag, hvor den formodede gerningsmand ikke dømmes for forbrydelsen, så har en straf til den, der har delt billedet, således at private ikke bare deler billeder i flæng og hænger folk ud i flæng. Kunne det være en overvejelse, ministeren ville gøre sig?

Kl. 12:42

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ministeren.

Kl. 12:42

Justitsministeren (Nick Hækkerup):

Jeg vil starte med at sige, at for mig er det vigtigt, at det er politiet og ikke borgerne, der skal efterforske kriminalitet. Regeringen synes jo, det er relevant, at vi giver politiet adgang til overvågningsbilleder til at efterforske kriminalitet, fordi vi ved, at det virker – at det er noget af det, som kan føre til, at kriminalitet bliver opklaret.

Når vi synes, at det er et stort skridt at tage at sige, at private kan dele det, er det præcis på grund af det, som spørgeren også selv nævner, nemlig at det jo handler om at sikre sig mod, at uskyldige mennesker hænges ud i offentligheden. Hvis svaret på det er at sige, at hvis der er nogen, der gør det alligevel, vil de blive straffet, så er det jo sådan, retstilstanden er i dag. Altså, hvis man ulovligt deler billeder, vil man jo blive straffet for det. Det skal i øvrigt bemærkes, at noget af det, som ligger i bekæmpelsen af butikstyveri, er muligheden for, at erhvervsdrivende kan dele billede med andre erhvervsdrivende. Så man er jo gået et stykke ad den vej. Men risikoen for, at uskyldige hænges ud, er altså bekymrende.

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Pernille Vermund.

Pernille Vermund (NB):

[Lyddufald] ... for vi har for nylig haft en helt konkret sag, som ministeren sikkert også er bekendt med, hvor en mor har overvågningsbilleder af en mand, som blotter sig for to små piger. Hun giver overvågningsbillederne til politiet, og det viser sig efter et stykke tid, at politiet ikke har gjort mere ved den her sag. Der går altså en blotter rundt i området, og ingen tager fat i ham. Moren deler så billederne på sociale medier, og han bliver civilt anholdt og har også fået sin dom og straf. Dilemmaet er bare, at moren får en straf, der er hårdere – en dom, som er værre og hårdere – end den straf, som forbryderen fik. Hvis vi gerne vil øge retssikkerheden og retsfølelsen i vores samfund, er det så det rigtige at fastholde, at det skal være sådan?

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ministeren.

Justitsministeren (Nick Hækkerup):

Altså, sådan som det bliver beskrevet nu, er det grundlæggende problem jo, at politiet ikke følger op på, at man har fået billederne overleveret, og ikke har startet den efterforskning, som skulle finde sted på baggrund af billederne, hvilket ville være relevant.

Jeg synes, vi skal være meget, meget forsigtige med at give adgang til privat retshåndhævelse, fordi det let bliver en standret. Derfor synes jeg, at vi skal holde fast i, at vi har et enhedspoliti, et politi, der tager sig af at bekæmpe kriminalitet her i Danmark, og der må vi så sikre, at de har de værktøjer og ressourcer, der skal til.

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er der ikke flere, der har indtegnet sig til korte bemærkninger til ministeren. Derfor går vi videre til ordførerrækken, og først er det for Socialdemokraterne hr. Christian Rabjerg Madsen.

(Ordfører)

Christian Rabjerg Madsen (S):

Tak for det. Jeg er her på vegne af vores retsordfører, hr. Jeppe Bruus.

Jeg vil gerne indlede med at sige tak til Dansk Folkeparti for det her beslutningsforslag, som Socialdemokratiet mener indeholder en række fornuftige elementer. Ligesom Dansk Folkeparti er vi i Socialdemokratiet optaget af at styrke indsatsen imod butikstyveri, hvilket også var afspejlet i ministerens tale for et kort øjeblik siden. Som ministeren sagde, vil regeringen nemlig hæve straffen for butikstyveri og se nærmere på, hvordan vi i højere grad kan udvise udlændinge i førstegangstilfælde af butikstyveri. Ministeren har også bedt Justitsministeriet om at se nærmere på forslaget om at skærpe straffen for hæleri. Så også her deler vi forslaget intention og hensigt i forhold til det problem, som forslaget beskriver med Dansk Folkeparti som forslagsstiller.

Men når Socialdemokratiet ikke kan støtte beslutningsforslaget, er det, fordi vi ikke mener, at det bør være muligt at konfiskere lovlig varelager og på den måde risikere at komme derud, hvor der er tale om dobbelt straf. Vi mener, man skal straffe hæleri med bøde og i alvorligere tilfælde også med fængsel. Ligeledes mener vi heller ikke, at butikker og andre sådan uden videre og i alle

Kl. 12:43 tilfælde skal have mulighed for at dele overvågningsbilleder på eksempelvis sociale medier, da det kan medføre, at retshåndhævelsen og efterforskningen bliver privat og bliver foretaget af borgerne og ikke af politiet. Vi ønsker at holde fast i den danske tradition for, at det er politiet, som efterforsker. Det er dem, der har ekspertise på det område.

Kl. 12:43

På samme måde er det også vores holdning, at hvis man har været udsat for kriminalitet, så skal vi sikre, at politiet har ressourcer til at efterforske den kriminalitet og komme private borgere til undsætning. Det bør ikke være private vagtværn, der løfter den opgave. I Socialdemokratiet anerkender vi fuldt ud, at der er eksempler og har været eksempler, hvor borgere oplever, at politiet ikke reagerer på anmeldelser. Der er eksempler, hvor politiet ikke har mulighed for at reagere, og også eksempler, hvor politiet reagerer for langsomt, og det er et problem, som vi skal håndtere. Det er også derfor, regeringens i de igangværende politiforhandlinger har et meget intensivt fokus på, at vi skal have mere nærhed tilbage i politiet. Vi skal have politiet tættere på de borgere, som i nogle tilfælde er berørt af kriminalitet.

Kl. 12:44

Så afslutningsvis vil jeg sige tak til Dansk Folkeparti for at fremsætte et forslag, som vi delvis er enige i, og i hvert fald et forslag, som sætter fokus på en problemstilling, som også Socialdemokratiet ønsker at vi sætter hårdere ind i forhold til. Så tak for muligheden for at debattere emnet, men på trods af at der er enighed på lange stræk, rækker enigheden ikke til, at vi kan støtte forslaget. Tak.

Kl. 12:44

Kl. 12:48

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Der er foreløbig to, der har indtegnet sig for korte bemærkninger. Den første er hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 12:48

Hans Kristian Skibby (DF):

Der var jo ikke noget nyt fra det store regeringsparti i forhold til det, som ministeren i øvrigt sagde. Så det skal jeg selvfølgelig bare beklage, altså at man stadig væk efter flere års tilløb ikke er blevet klogere i det socialdemokratiske arbejderparti.

For det er jo fint at gå herved at sige, at man sådan langt hen ad vejen er enig i de her syv konkrete forslag, som vi kommer med – det er jo fint nok. Men jeg har bare noteret mig, at man blankt har afvist i hvert fald fire af dem, og så er der jo sådan lidt langt imellem snapsene, i forhold til hvad man er enig om, og hvad man ikke er enig om. Det synes jeg måske at ordføreren ligesom skulle erkende frem for at tage de positive briller på.

Jeg er sådan set enig med ordføreren i, at det er dejligt at være positiv, men man skal vel ikke pakke sin egen holdning ind i lagkagepapir og alt mulig andet og så ligesom komme med noget sniksnak. Socialdemokraterne er modstandere af det her beslutningsforslag langt hen ad vejen. Fire ud af de syv punkter har man blankt afvist. Det synes jeg måske at ordføreren skulle have nævnt frem for at koncentrere sig mere om de tre ting, som man måske godt kunne støtte.

Jeg vil bare gerne spørge ordføreren om det her med bøderne. Hvad synes man så om dem? Når man taler om flere bøder, hvad synes man så, når man kan se, at bøderne langt hen ad vejen ikke bliver betalt?

Kl. 12:49

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 12:49

Christian Rabjerg Madsen (S):

Tak til hr. Hans Kristian Skibby. Det er vel et spørgsmål om, om glasset er halvt fyldt eller halvt tomt, og jeg synes sådan set, at jeg

i ordførertalen var inde på de områder, hvor der er enighed, og også berørte de områder, hvor enigheden altså ikke rækker. Sådan må det nu en gang være.

Jeg og Socialdemokratiet er af den opfattelse, at det jo ikke er tilfredsstillende, hvis bøder ikke bliver betalt, og det kan vi jo diskutere i forbindelse med det kommende forslag, som regeringen fremsætter, altså hvordan man eventuelt kan gribe den problemstilling an. Det ændrer ikke på vores grundlæggende holdning til beslutningsforlaget.

Kl. 12:50

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 12:50

Hans Kristian Skibby (DF):

Nej, og det ændrer så heller ikke på, at jeg allerede tilbage i januar har stillet det her konkrete spørgsmål – jeg har faktisk stillet to spørgsmål til skatteministeren. Og jeg har fået det, der hedder et midlertidigt svar, og siden har jeg så ikke hørt mere om de her konkrete problemstillinger, med hensyn til at bøderne ikke bliver betalt.

Jeg spurgte Holger K. Nielsen om nøjagtig det samme, da han var skatteminister, og da skete der heller ikke noget. Så jeg synes jo måske, at Socialdemokraterne og regeringen skulle lægge sig lidt mere i selen for netop at gå ind at sige, at det nu igennem flere år har vist sig, at man udsteder flere bøder, men at bøderne ikke bliver betalt. Det synes jeg ordføreren skulle reflektere over.

Kl. 12:50

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 12:50

Christian Rabjerg Madsen (S):

Det vil ordføreren gerne reflektere over. Jeg deler hr. Hans Kristian Skibbys frustration over, at der er udstedes bøder i det her land, som selvfølgelig rettelig skal betales, men som ikke bliver betalt. Socialdemokratiet indgår gerne i en drøftelse om, hvordan vi kan få rettet op på det problem, for det er jo selvfølgelig ikke tilfredsstillende.

Kl. 12:51

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er det fru Pernille Vermund. Men inden skal jeg lige sige, at det ville være en stor hjælp for os, der sidder her, at man, hvis man ønsker ordet to gange, i anden omgang lige trykker sig ind igen, for så går mikrofonen også lidt hurtigere på. Det er jo ikke en selvfølge, at man vil have ordet, for vi har jo udtaleret, men ikke udtalepligt, som vi plejer at sige.

Fru Pernille Vermund.

Kl. 12:51

Pernille Vermund (NB):

Tak. Socialdemokratiet vil ikke være med til, at man giver borgerne mulighed for i en eller anden udstrækning at offentliggøre billeder af formodede gerningsmænd. Det vil man ikke af hensyn til retssikkerheden. Jeg har, som jeg også sagde tidligere, fuld respekt for, at vi ikke skal have folkedomstole i Danmark. Når det er sagt, er der et kæmpe dilemma i, at vi i årevis har hørt, at politiet ikke har mulighed for at efterforske sager, og det er alt fra butikstyverier over indbrud til seksualforbrydelser, hvor borgerne ligger inde med billed- eller videomateriale, som ville betyde, at man faktisk ville kunne opklare langt flere af de forbrydelser, der bliver begået.

Når vi i Nye Borgerlige er klar til at diskutere det her med et lidt mere åbent sind, er det jo, fordi vi ved, at når retsfølelsen svækkes,

altså når borgerne oplever, at de kan se billederne af gerningsmanden, og de måske til og med ved, hvem han er, fordi han måske bor i byen, men politiet ikke tager sig af opgaven, fordi de har alt muligt andet, de skal prioritere, så er risikoen for selvtægt, ikke bare ved at man lægger billedet op, men ved at man gør alt muligt andet, jo til stede. Og når vi har et retssystem, er det jo for at forhindre selvtægt.

Så jeg kunne godt tænke mig, at ordføreren på en eller anden måde svarede på, om man i Socialdemokratiet ikke kan forstå, at der er borgere derude, som er så dybt frustrerede over det, når de ligger inde med billedmateriale, mens forbryderne alligevel får lov til at gå fri.

Kl. 12:53

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 12:53

Christian Rabjerg Madsen (S):

Jo, det har jeg udpræget forståelse for. Jeg kan meget nemt sætte mig ind i den frustration, som ordføreren giver udtryk for, og jeg kan lige så nemt sætte mig ind i den frustration, som jeg tror borgere har, hvis de oplever, at der bliver begået kriminalitet imod dem, og at de har billedmateriale af den formodede gerningsmand, men at sagen på trods heraf ikke kommer videre. Det er jo langtfra tilfredsstillende. Det er ikke tilfredsstillende for nogen af os som samfund, og det er selvfølgelig særlig ikke tilfredsstillende for de borgere, som det går ud over. Så det er helt utilfredsstillende, og det er vi ikke uenige om.

Men spørgsmålet er så, hvad man gør ved det, og der er det min opfattelse, at det mest virksomme er at sikre, at politiet har ressourcerne til at efterforske kriminalitet, også kriminalitet af den karakter, som fru Pernille Vermund nævner som eksempel. Det bliver vi nødt til at sikre, og sikrer vi det ad den vej, kommer vi også uden om de dilemmaer, der ligger i, at private kan offentliggøre billeder og dermed risikere at hænge uskyldige ud og også risikere at skade politiets efterforskningsarbejde.

Kl. 12:54

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Pernille Vermund.

Kl. 12:54

Pernille Vermund (NB):

Tak. Hvis det nu var sådan, at vi med et snuptag eller med et eller andet givent beløb kunne sige, at nu er vi helt sikre på, at det her ikke også er et problem om 1 år, 2 år, 5 år eller 10 år, så fred være med det, for så behøver man ikke gå videre ad den anden vej. Men dilemmaet er bare, at man ikke har kunnet løse det her, man har ikke kunnet tilføre politiet flere ressourcer og få løst de her problemer, og vi står i en situation i dag, hvor politiet fuldstændig nedprioriterer bl.a. indbrud og butikstyverier, fordi der er andre opgaver, som er vigtigere, og sådan vil det jo desværre højst sandsynligt altid være, uanset hvilken økonomisk ramme man har.

Kan Socialdemokratiet garantere, at vi ikke, hvis vi nu sætter penge af til det her, står i en situation om 2 eller 4 år, hvor vi igen hører butiksindehavere, som oplever, at politiet ikke kommer eller ikke har ressourcer til at løse de her opgaver? Kan Socialdemokratiet garantere det?

Kl. 12:55

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 12:55

Christian Rabjerg Madsen (S):

Det er jo altid fristende som politiker at kaste sig over garantier om dette og hint, men jeg tror ikke, det er klogt. Jeg tror ikke, vi med næste flerårige politiaftale kommer ud over diskussioner, hvad angår prioriteringer inden for politiet, men det er Socialdemokratiets og regeringens ambition sammen med Folketingets øvrige partier at lave en politiaftale, som sikrer, at politiet kommer tættere på borgerne og dermed får bedre mulighed for at efterforske den kriminalitet, som berører ganske almindelige borgere, sådan at vi kommer ud over de her udfordringer med, at borgere oplever, at politiet ikke reagerer. For det er selvfølgelig ikke tilfredsstillende, og det er det, vi sammen skal finde løsninger på, der sikrer, at vi forhindrer det.

Kl. 12:55

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til den socialdemokratiske ordfører. Så er det fru Inger Støjberg.

Kl. 12:56

(Ordfører)

Inger Støjberg (V):

Tak for det. Først og fremmest vil jeg gerne rose Dansk Folkepartis beslutningsforslag, som jo på mange måder er et rigtig godt forslag. Der er flere ting, som vi i Venstre sagtens kan bakke op om, f.eks. at bødestraffene hæves. Det var i øvrigt noget af det, som den tidligere regering selv lancerede i et udspil, nemlig det udspil, der hed »Tryk-hed for butiksejere«, der kom i november 2018.

Men når Venstre nu alligevel ikke kan støtte beslutningsforslaget i dets helhed, skyldes det, at man vil tillade erhvervsdrivende, der udsættes for butikstyveri, at de selv skal have lov til at offentliggøre overvågningsbilleder af butikstykke, f.eks. på Facebook, men også andre steder på nettet.

Det er vigtigt for mig at slå fast med syvtommersøm, at jeg selvfølgelig har stor forståelse for baggrunden for, at nogle butiksejere har en stor trang til at dele de her billeder af butikstykke i offentligheden, for hvis man først oplever, at en eller flere tyve bare fylder taskerne og poserne med varer fra ens butik og vader ud af butikken igen, eller hvis organiserede tyvebander stjæler, som det passer dem, er der ingen tvivl om, at det må være enormt frustrerende og også krænkende. Derfor kan man heller ikke fortænke den pågældende butiksejer i at sige: Nu må vi da også se at kunne få offentliggjort de her billeder og videoer. Det var det, vi så at butiksejeren fra Meny på Toftegaards Plads i Valby i København gjorde.

Men som det er i dag, er det altså udelukkende politiet, der har tilladelse til at efterlyse kriminelle offentligt, eksempelvis igennem medierne. Det skyldes selvfølgelig, at vi er nødt til at sikre os, at de personer, der bliver udstillet i det offentlige rum, rent faktisk også er nogle, der må formodes at være gerningsmænd, så vi ikke risikerer at få andre tilfældige mennesker med i købet. Det er nu engang politiets afgørelse. Det er også politiets afgørelse, om der er tale om en uforholdsmæssig krænkelse, at man altså ikke offentliggør et billede af en 15-årig, som har stjålet en Marsbar eller noget i den retning.

I dag har butiksejerne allerede en mulighed at dele overvågningsbilleder under en række betingelser i et internt it-system. Det ved jeg er noget af det, som butiksejerne er glade for, og det betyder bl.a., at man meget hurtigt kan advare hinanden, hvis der er en mistanke om, at der er en tyv på spil i f.eks. nærområdet. Men det skal altså ikke være op til den enkelte borger eller forretningsdrivende at gøre sig til dommer over, om det må offentliggøres i et større regi. Det er dog også sådan i dag, at politiet har en forpligtelse til meget hurtigt at behandle de her sager, så de kan offentliggøre billederne, og det

gør de jo så heldigvis også i et stort omfang. Men det er i bund og grund en politiopgave.

Når det er sagt, har jeg som sagt meget stor forståelse for de erhvervsdrivende, der nærer en stor frustration, og jo selvfølgelig også derfor nogle gange kan have en lyst til at offentliggøre nogle af de her billeder. Dermed også være sagt, at der som sagt er gode intentioner i forslaget her, og at der også er en række gode elementer i Dansk Folkepartis beslutningsforslag. Men fra Venstres side kan vi altså ikke støtte beslutningsforslaget som helhed.

Kl. 13:00

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:00

Hans Kristian Skibby (DF):

Jeg vil gerne takke for ordførerens kommentar til vores beslutningsforslag, som jo faktisk indeholder syv forskellige konkrete initiativer, men man vælger så selvfølgelig at konkretisere og debattere ud fra det, man ikke bryder sig om. Det er sådan set også fair nok, men jeg synes måske ikke, det er helt rimeligt, at ordføreren begynder at gøre det her til en diskussion om tyveri af, jeg ved ikke, om det var en Snickers eller en Yankie Bar, ordføreren var inde på. Det, det drejer sig om, er jo sådan nogle eksempler som dem, jeg har utallige af. Det er f.eks. en butik i Silkeborg, der har fået stjålet to T-shirts, der koster 3.000 kr. hver. De koster noget mere end et par Snickers.

Alligevel risikerer ejeren at få en straf på op til halvandet års fængsel eller i hvert fald en bøde, hvis vedkommende slår det op på sin facebookprofil. Men ejerne vælger ofte at gøre det, fordi de simpelt hen handler i affekt og ikke ved, hvad de ellers skal gøre, for de bliver simpelt hen ikke ordentligt behandlet, når de går til myndighederne med de gentagne eksempler på kriminalitet og tyveri i deres butikker. Der synes jeg måske ordføreren skulle gå lidt mere ind i substansen, i lyset af at det her ikke er småtyverier og rapserier. Der er et eksempel på, at der er stjålet en hel bakke med guldringe fra en guldsmed i Vejle. Det er jo ikke en Snickers!

Kl. 13:01

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Så er det fru Inger Støjberg.

Kl. 13:01

Inger Støjberg (V):

Nej, og det var selvfølgelig også derfor, jeg brugte rigtig meget tid på at tale om de muligheder, som man allerede i dag har som butiksejer for netop at få delt de her billeder. Jeg kan sagtens forstå den frustration, der er rundtomkring. Men en af de ting, vi mig bekendt faktisk gennemførte i fællesskab, var, at politiet meget hurtigt skal offentliggøre de her billeder, hvis der er noget om snakken.

Nu sagde ordføreren, at det var for dårligt, at jeg kun fremhævede den ene ting, som vi var uenige i, men det er jo meget sjældent, at man inviterer til en debat om de ting, man er meget enig om. Man fokuserer i en debat jo ofte på de ting, man er uenig om.

Kl. 13:02

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:02

Hans Kristian Skibby (DF):

Ja, og noget af det, som vi er uenige om, er jo retten til at forsvare sig som butiksdrevende, når man f.eks. får stjålet en hel kasse med guldringe. Hvad for nogle repressalier skal der være mulighed for fra den enkelte butiksejers side? Vi ved jo, at hvis det er et tyveri, kan de ikke få det dækket af deres forsikring, medmindre det er et røveri.

Hvis det er et røveri, kan du typisk få en bedre forsikringsdækning, end hvis det er et simpelt tyveri.

Vi havde jo sagen fra Silkeborg, bare for at blive i det område, som vi kender, hvor der var en, der blev bestjålet ved højlys dag for over 0,25 mio. kr. i nye jakker. Alligevel kan man ikke finde ud af at lade tingene ske hurtigt i forhold til at få dem efterlyst på Facebook, og man ved jo, hvem der har gjort det. Der er jo uomtvistelige beviser. Dem, du har billeder af på Facebook, er jo vitterlig dem, der går ind i butikken og render ud ad døren igen med jakker for 0,25 mio. kr.

Kl. 13:02

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Inger Støjberg.

Inger Støjberg (V):

Ja, og det var også derfor, jeg fremhævede dels det interne net, som jeg ved de forretningsdrivende faktisk er meget glade for, og hvor man kan advare hinanden ved hjælp af de her billeder, dels det faktum, at politiet har en forpligtelse til at arbejde meget hurtigt med de her sager, så de kan offentliggøre de her billeder og dermed efterlyse de her mennesker offentligt. Derudover vil jeg sige, at vi jo bakker op om f.eks. de højere bødestrafte, og det var faktisk min indledning til talen.

Kl. 13:03

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til Venstres ordfører, og da hr. Hans Kristian Skibby er ordfører for forslagsstillerne, får han ordet til sidst. Så derfor går vi direkte til ordføreren for Radikale Venstre, hr. Kristian Hegaard.

Kl. 13:04

(Ordfører)

Kristian Hegaard (RV):

Tak for det. Og tak til Dansk Folkeparti for at sætte fokus på butikstyveri. Tyveri, hæleri og anden form for berigelseskriminalitet skal selvfølgelig bekæmpes. Min farfar havde igennem 50 år en købmandsbutik, der senere blev til en Matas, i den østjyske by Hammel, og jeg kender derfor udmærket til de frustrationer, der er ved butikstyveri.

Blandt forslagene er der et forslag om, at butikker skal kunne lægge overvågningsvideoer offentligt ud, og det kan Radikale Venstre ikke støtte, da det jo selvfølgelig må forbeholdes politiet. Vi går ikke ind for selvtaget af en sådan karakter, fordi det jo kan mistænkeliggøre fuldstændig uskyldige mennesker. Der står i beslutningsforslaget, at det drejer sig om overvågningsvideoer af butikstyre. Det er altså kun retten og domstolene, der kan fastslå, om der reelt er tale om butikstyre. Det er ikke et anliggende for en butik at vurdere, om der er tale om butikstyre eller ej.

Et andet forslag er, at det offentlige skal pålægges at betale private vagtværn for butikker, hvis politiet flere gange ikke straks er rykket ud til en butik. Det lyder lidt dyrt, og det er her, jeg ikke helt kan følge Dansk Folkepartis forslag. For de mange nye private vagtværn skal finansieres ved de øgede bøder, som Dansk Folkeparti foreslår, men jeg formoder jo, at meningen med det her beslutningsforslag er, at der skal være markant færre butikstyverier og færre tilfælde af hæleri. Så hvis der bliver begået færre forbrydelser, som det er forslagsstillerens forventning, kommer der jo ikke flere indtægter, selv om bøderne stiger. Så enten tror forslagsstillerne, at beslutningsforslaget ikke har effekt på antallet af forbrydelser, fordi der så kommer flere penge ind i kassen med de øgede bøder, som skal bruges til private vagtværn, eller også er forslaget ikke finansieret, hvis antallet af forbrydelser falder. Og hvis det her forslag sådan i vid udstrækning retter sig mod butikker med T-shirts, der koster 3.000 kr., tror jeg,

det er et sådan let overskueligt antal butikker, hvor det forekommer, og så kunne det være, at politiet og butiksindehaverne, ved at de lige talte lidt sammen, kunne tilrettelægge det, så man kunne finde en måde at sikre de her T-shirts bedre på i butikken, eller noget i den stil.

Så jeg skal altså meddele, at Radikale Venstre ikke kan støtte beslutningsforslaget. Og jeg skal hilse fra Enhedslisten og sige, at det samme gør sig gældende for dem.

Kl. 13:06

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:06

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. Jeg vil da gerne kvittere for ordførerens svar på kommentarerne til det her beslutningsforslag, som jeg synes er meget aktuelt i forhold til de udfordringer, som danske detailhandelsbutikker vitterlig har i år 2020.

Jeg vil næsten sige, at jeg desværre blev bekræftet i mine fordomme. De Radikale kunne ikke tage den her debat, uden at man skulle benævne nogle af dem, som begår tyverierne, som uskyldige mennesker. Og man er altså ikke uskyldig, hvis en butik har et uomtvisteligt bevis på, at man – en mand eller en kvinde eller flere personer – går ind i butikken og tager eksempelvis 250 jakker til 250.000 kr. Altså, der er ingen som helst begrundelse for at sige, at det ikke er dem, der er tyveknægtene, når de går ud af butikken med værdier for en kvart million kroner uden at betale for varerne.

Derfor giver det jo god mening, som vi foreslår, at man selvfølgelig kun må have den her rettighed i de tilfælde – og dem er der rigtig mange af – hvor butiksindehaveren er 100 pct. sikker på, at det er den tyv, der vitterlig står og putter varerne ned i muleposen eller bæreposen eller om i rygsækken eller gemmer dem inde under blusen, eller hvad de nu kan finde på. Det er så dem, som Det Radikale Venstre kalder for uskyldige mennesker. Det synes jeg simpelt hen ikke at man kan være bekendt.

Kl. 13:08

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Tak. Kristian Hegaard.

Kl. 13:08

Kristian Hegaard (RV):

Hvorvidt nogen er skyldige eller ej, om de har stjålet noget eller ej, er ikke et anliggende for politikere her i Folketingssalen, det er heller ikke et anliggende for de erhvervsdrivende. Det er et anliggende for domstolene, der på baggrund af konkrete beviser fastslår skyldsspørgsmålet. Der er i Danmark det, vi kalder en uskyldsformodning. Det betyder, at man er uskyldig, til det modsatte er bevist. Jeg håber ikke, at det er det, spørgeren mener man skal gøre op med. Det hørte jeg sådan set ikke, men det er bare sådan, Radikale Venstre er indrettet, altså at vi følger de retsprincipper, der gælder i Danmark. Dem skal vi holde fast i.

Kl. 13:08

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:08

Hans Kristian Skibby (DF):

Men hvis man er uskyldig, indtil det modsatte er bevist, hvad skulle man så have imod, at ens billede kommer frem på en facebookside, selv om man ikke har stjålet noget? Hvis man har rent mel i posen, så herregud – det kan jeg da simpelt hen ikke se noget problem i. Jeg kan tværtimod se et stort problem i, at butikker i dag ikke har

mulighed for at tegne rimelige, anstændige forsikringer mod simpelt tyveri.

Jeg synes, det er et stort skisma, at man er forsikret bedre mod røveri end mod tyveri. Jeg synes, det er et problem, at man bare har de her tilfælde, hvor det er hele kasser med guldringe – det har jeg fra en guldsmed i Vejle; det er en helt ny sag – og andet, hvor det er store værdier, der bliver stjålet, og man så her i Folketinget bare gør det til en sag om, at det er nogle, der stjæler småting, laver smårapserier af Snickers og Bounty og alt muligt andet. Det er i de her tilfælde konkret, hvor der ikke er nogen som helst tvivl om, hvem det er, der har stjålet de pågældende varer.

Kl. 13:09

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Kristian Hegaard.

Kristian Hegaard (RV):

Jeg ville finde det dybt problematisk, hvis vi skulle tage kompetencerne væk fra politiet – det er deres kompetence, det er dem, der kan offentliggøre overvågningsvideoer. Jeg har stor tillid til politiet, og derfor ville det være problematisk, hvis uskyldige risikerede at få lagt en video af sig selv op.

Jeg er samtidig også ærgerlig over, at Dansk Folkeparti jo de seneste par år har nedprioriteret indsatsen mod bl.a. butikstyveri. Det har man jo gjort ved at sende politibetjente til grænsen i stedet for. Sidste år var der 367 udviklingsprojekter i politikredsene. Man kunne starte med at prioritere den slags rigtige politiopgaver i stedet for bare at sende politiet på udviklingsprojekter og andre opgaver.

Kl. 13:10

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til hr. Kristian Hegaard fra Radikale Venstre. Så er det om et lille øjeblik fru Charlotte Broman Mølbæk repræsenterende SF. Værsgo.

Kl. 13:10

(Ordfører)

Charlotte Broman Mølbæk (SF):

Tak for det. Som de fleste i salen nok kan se, er jeg i dag vikar, fordi vores retsordfører desværre ikke kunne være her, men det skal selvfølgelig ikke forhindre SF i også at give sit besyv med i dag.

I SF vil vi gerne starte med at anerkende, at DF har tænkt ud af boksen i forhold til at stoppe butikstyveri og hjælpe de mange hårdtarbejdende butiksejere, som har brug for opmærksomhed om den her problemstilling, der også er alvorlig. Vi vil ikke afvise, at der kan være brug for nogle af initiativerne, men der er særlig to grunde til, at vi ikke kan støtte forslaget i dag.

Det værste ved forslaget er, at butiksejerne skal have lov til at offentliggøre billeder af eventuelle butikstyre. Det kan i SF's optik aldrig blive en privat opgave at gøre det. Det kræver, at der er en myndighed, der har set filmen igennem, som har konstateret, at der er foregået noget, som ikke skal foregå, og som har sikret sig, at der ikke er uvedkommende på billedet, samt kan reagere på og opsamle de henvendelser, der måtte komme. Vi synes ikke, det kan være andet end en myndighedsopgave.

Så er der det om muligheden for, at det offentlige betaler for et vagtværn, hvis politiet ikke kan komme. Det er vi heller ikke optaget af.

Det, vi rigtig gerne vil, er at styrke politiet, så det får flere kræfter til at bekæmpe den kriminalitet, som vi oplever i vores nærmiljøer. Lige nu drøfter vi faktisk et politiforlig, hvor vi rettelig skal diskutere den slags, og her er det vores ønske især at styrke det nære politi, så det får flere kræfter til at forhindre netop den kriminalitet, vi oplever i vores hverdag og dagligdag, og som også skal være med til at

styrke den almindelige tryghed – og det gælder selvfølgelig også i forhold til butikstyverier.

Hvad angår de øvrige forslag om skærper, vil vi ikke afvise, at det kunne være en idé, men vi synes, at det ville være bedst, hvis det kunne blive gennemgået af et udvalg, da skærper i sig selv ikke er det, der gør det. Ofte skal der en øget risiko for opdagelse til, før det virker. Det handler om politiet, og det er som sagt en opgave i forbindelse med politiforliget. Derfor kan SF ikke støtte forslaget.

Kl. 13:13

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til SF's ordfører, og så skal vi videre til Det Konservative Folkeparti. Fru Birgitte Bergman, værsgo.

Kl. 13:13

(Ordfører)

Birgitte Bergman (KF):

Tak for det. Jeg er også vikar i dag, da vores retsordfører heller ikke kan være til stede.

Jeg vil starte med at sige tak til Dansk Folkeparti for at fremsætte det her meget relevante forslag. Vi skal selvfølgelig aldrig acceptere kriminalitet, ligesom vi aldrig skal acceptere, at nogen bliver udsat for kriminalitet, heriblandt butikstyveri. Det Konservative Folkeparti anser det for værende glædeligt, at Dansk Folkeparti er en del af den vigtige kamp imod butikstyveri og hæleri. Vi forstår nemlig udmærket, at man som butiksejer kan føle sig enormt frustreret, når man gang på gang oplever, at kriminelle går og stjæler i butikken uden at blive straffet.

Derfor har det været og er fortsat en klar prioritet for os at få nogle flere politibetjente på gaden, så vi kan få sat en stopper for disse uacceptable butikstyverier. Helt konkret havde vi 600 betjente mere ved udgangen af 2019 end i 2015. Desuden har vi sikret 150 flere betjente til det lokale og nære politiarbejde. Det er resultater, som jeg som konservativ er stolt af. Det betyder ikke, at vi er i mål, tværtimod. Derfor vil vi også gøre alt for, at vi i Folketinget kan blive enige om at få endnu flere betjente, når der skal forhandles et nyt politiforlig. Løsningen på dette problem er nemlig at få flere betjente på gaden. Vi har før haft et godt samarbejde med Dansk Folkeparti, når det kommer til at få flere betjente på gaden. Det håber jeg meget vil fortsætte, så vi kan få løst det problem.

Der er mange positive elementer i forslaget, men vi fra Det Konservative Folkeparti kan desværre ikke støtte det fulde beslutningsforslag.

Kl. 13:15

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:15

Hans Kristian Skibby (DF):

Havde jeg så bare været overrasket, men jeg må sige, at det er jeg desværre ikke. Altså, det er typisk Det Konservative Folkeparti – man vil gerne illustrere, at man vil tage de store slag i forbindelse med de her store udfordringer, som dansk detailhandel har, men når det så kommer til stykket, og vi kommer med et forslag med syv konkrete bud her i Folketingssalen, så vil ordføreren ikke gå ind i substansen af nogen af de syv bud. Og det står jo i skærende kontrast til det, der står i »Tryghed for butiksejere«, der faktisk kom fra den forrige regering i december 2018. Der står i et citat fra vores daværende – i øvrigt konservative – justitsminister, Søren Pape Poulsen:

»Med dette udspil tager vi et vigtigt skridt mod organiseret butikstyveri. Vi stiller os bag de erhvervsdrivende. Vi siger stop til tyvebanderne.«

Nu kommer vi så med syv konkrete forslag, som skal tage livtag med det her. Hvad kommer De Konservative med? Har de fremsat et

forslag om, hvad de vil? Nej, det har de ikke. De vil kun skyde det her ned – de vil ikke selv komme med et forslag, og det synes jeg ikke er helt rimeligt.

Kl. 13:16

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Birgitte Bergman.

Kl. 13:16

Birgitte Bergman (KF):

Tak. Som sagt er der rigtig mange gode elementer i det her forslag fra Dansk Folkeparti, som ordføreren fremfører. Og vi har jo også arbejdet på at få flere lokale politibetjente ud på gaden, og det har vi også fået, og vi ønsker i det nye politiforlig at få endnu flere politifolk på gaden. For det er et problem, og det anerkender vi, men der er nogle elementer i det her forslag, som vi simpelt hen ikke kan gå ind for, og det er bl.a., at butiksejerne skal kunne få lov at dele billederne offentligt.

Kl. 13:17

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:17

Hans Kristian Skibby (DF):

Det er jo egentlig ganske pudsigt: Der er syv forskellige delforslag i det her beslutningsforslag, som er klart og rimelig komplekst beskrevet, og det gælder også de bagvedliggende bemærkninger til beslutningsforslaget, men jeg har faktisk indtil nu alene hørt afvisninger, der henviser til kameradiskussionen – en diskussion, som vi i øvrigt har haft tidligere her i Folketinget, og vi var også delt i den sag. Men det undrer mig bare, at man så ikke i det mindste i Det Konservative Folkeparti, som ellers står for Gud, konge og fædreland, og at ret skal være ret, vil bakke lidt mere op om de mange butikker, detailhandlere og erhvervsdrivende, som oplever organiserede tyvebander, der kommer og stjæler – f.eks. stjæler hele paller med neskaffe ude foran Rema 1000. Jeg synes, det er sølle.

Kl. 13:17

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Birgitte Bergman.

Kl. 13:18

Birgitte Bergman (KF):

Hvis der er noget, der ligger os på sinde, så er det at beskytte og hjælpe erhvervslivet – det skal der ikke være nogen tvivl om. Og der skal heller ikke være nogen tvivl om, at vi går ind for, at vi skal have nogle flere betjente på gaden. Som sagt er der mange gode elementer i det forslag, som er fremsat her, men det må aldrig blive sådan, at – og det er egentlig der, vi sætter foden ned over for det fulde beslutningsforslag – den enkelte butiksejer eller en borger kan få lov at offentliggøre billeder, så de når ud til offentligheden. Det er der, hvor vi sætter foden ned.

Kl. 13:18

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Vi siger tak til den konservative ordfører, fru Birgitte Bergman. Så er det hr. Sikandar Siddique fra Alternativet.

Kl. 13:18

(Ordfører)

Sikandar Siddique (ALT):

Tak for ordet, formand. Der skal ikke herske nogen tvivl om, at Alternativet ønsker mere nærpolti; vi ønsker, at borgerne kan se og mærke politiets tilstedeværelse i hverdagen – det skaber tillid og tryghed. Der skal heller ikke herske tvivl om, at vi ser med stor

alvor på butikstyper. Selv om der ikke er evidens for, at problemet rent faktisk er stigende, mener vi selvfølgelig, at politiet skal have ressourcerne til at møde op, når der er begået et lovbrud.

Når det er sagt, virker det lidt kuriøst, at Dansk Folkeparti klager over manglende politiressourcer, mens de fastholder, at der skal bruges tusindvis af timer på at bevogte grænsen mod Tyskland og Sverige. Der er tale om en politiindsats, som har resulteret i, at man har konfiskeret to defekte skydevåben, som så ifølge Rigspolitiet ikke tæller med som skydevåben.

Med forslaget lægger Dansk Folkeparti bl.a. også op til, at butikker skal kunne offentliggøre overvågningsbilleder. Det finder jeg stærkt bekymrende. Danmark er en retsstat og skal ikke udvikle sig til det vilde vesten, hvor selvtagtsgrupper finder deres egen retfærdighed uden om retssystemet.

Vi kommer derfor til at stemme imod dette forslag. Vi vil ikke acceptere, at en skæv prioritering af politiets ressourcer betyder, at vi efterlader retshåndhævelsen til borgerne. Det er krystalklart for os, hvad der burde gøres i forhold til dette problem: Lad os droppe grænsekontrollen og bruge nogle af de frie ressourcer til at få flere betjente ud i gaderne, så de bl.a. kan tage sig af butikstyperier og roverier. Tak for ordet.

Kl. 13:20

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Der bliver sandelig skruet op for musikken udenfor. Jeg håber, at I kan debattere alligevel.

Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:20

Pernille Vermund (NB):

Tak. Ca. en tredjedel af de sigtede for butikstyperier er udlændinge. Tror ordføreren, at der vil være flere udenlandske bander, som kommer ind over grænsen, fylder deres biler og kører ud igen, eller tror ordføreren, der vil være færre, hvis man fjerner grænsekontrollen?

Kl. 13:20

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 13:20

Sikandar Siddique (ALT):

Jeg tror, det er forkert at sætte det så firkantet op, altså at sætte det sådan på spidsen. Vi kan jo se, at der, uanset om vi har grænsekontrol eller ej, ikke er nogen bevislig forskel i forhold til den organiserede kriminalitet i Danmark. Faktisk er den organiserede kriminalitet stigende. Så jeg har ikke data på det, men ud fra hvad jeg oplever i den offentlige debat, mener jeg ikke, at det vil medvirke til, at den organiserede kriminalitet vil dale, tværtimod.

Kl. 13:21

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:21

Pernille Vermund (NB):

I Nye Borgerlige mener vi jo så, at grænsekontrollen ikke bare skal være der, når man kører ind i landet, men også skal være der, når man kører ud af landet – netop for at sikre, at de her bander, som især kommer fra Østeuropa, ikke kan køre ind i landet, fylde deres biler og så køre ud igen.

Derfor er det ret bekymrende for mig, at man fra Alternativets side bruger det her, altså grænsekontrollen, som argument, når vi ved, at en tredjedel af forbrydelserne bliver begået af udlændinge; altså at man i Alternativet vil nedlægge grænsekontrollen for at få flere ressourcer til politiet, som så kan opklare de forbrydelser, som

der jo alt andet lige må blive flere af, hvis det bliver lettere at komme ind. Anerkender ordføreren slet ikke det?

Kl. 13:22

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:22

Sikandar Siddique (ALT):

Det, der bekymrer Alternativet, er, at Nye Borgerlige i stedet for at satse på god gammeldags efterforskning hos politiet og service nær vores borgere satser på en grænsekontrol, som vi har brugt 1,2 mia. kr. på indtil videre. Men vi har stadig butikstyverier. Vi har stadig organiseret kriminalitet. Det er ærgerligt for mig at se, at Nye Borgerlige prioriterer en grænsekontrol frem for at prioritere borgernes sikkerhed, frem for at prioritere, at politiet møder op, når borgerne har brug for dem.

Kl. 13:22

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:22

Hans Kristian Skibby (DF):

Jeg vil næsten sige, at det jo er typisk Alternativet. Enhver diskussion om bedre vilkår og retsmæssige rettigheder for lovlige borgere gør man til sådan en diskussion om, om der er grænsekontrol eller ikke grænsekontrol. Ordføreren nævnte som eksempel, at der kun skulle have været to registrerede tilfælde på et helt år i forhold til grænsekontrollen. Der er flere tusind! Alene på menneskesmuglingsområdet har der været rejst flere sigtelser plus alle dem, der har været med ulovlig narkotika osv., der flyves ind, tyvekoster osv., der ryger ud. Der har været mange eksempler på, at vores grænsekontrol har virket.

Oven i det skal man jo lægge, at det selvfølgelig også har en kriminalpræventiv effekt, at et land og en nation har lov til at lave kontrol langs deres ydre grænser. Det synes jeg Alternativet måske skulle tage med sig. Alene antallet af sigtelser af folk fra Rumænien for tyveri sidste år var, tror jeg nok, jævnfør justitsministeren tal, over tusind. Og så står man bare hernede og siger: Jeg har ingen evidens. Undskyld mig, jeg synes simpelt hen, det er for fattigt.

Kl. 13:23

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:23

Sikandar Siddique (ALT):

Og jeg synes, det er for fattigt, at Dansk Folkeparti ingen respekt har for vores tidligere generationer, der har kæmpet for retssikkerhed, der har opbygget et samfund, hvor vi har en tredeling af magten, et samfund, hvor borgerne har frihedsrettigheder, og i stedet for gang på gang stiller forslag, som udfordrer vores retssikkerhed, som udfordrer borgernes frihedsrettigheder. Det kan godt være, at Dansk Folkeparti vil ned ad den vej, hvor man langsomt, men sikkert piller retsstaten fra hinanden. Det vil Alternativet ikke.

Kl. 13:24

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:24

Hans Kristian Skibby (DF):

Nej. Det er da dejligt, at der er forskellige partier, man kan stemme på.

Det har jo ikke noget at gøre med hensynet til borgerrettigheder, som ordføreren er inde på. Hvad med rettighederne for alle dem, der får stjålet deres værdier fra deres egne detailhandelsbutikker? Jeg har et eksempel, som jeg nævnte før: en guldsmedebutik med relativt få ansatte og en lille omsætning i Vejle. Der går en mand ind og stjæler en hel bakke med guldringe. Man har ikke nogen rettigheder. Man kan ringe til politiet, og de kommer ikke. Det er den rettighed, man har.

Og så står man hernede og plaprer om, at vi skal give rettigheder til alle og gud og hver mand. Vel skal man ej!

Kl. 13:25

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:25

Sikandar Siddique (ALT):

Målet helliger ikke midlet. Målet helliger ikke midlet! Vi skal have stoppet butikstyverierne, men det skal vi gøre ved at have nærpolti. Det skal vi gøre ved at have et politi, der kommer, når man ringer til dem. Men vi kan ikke, fordi vi frygter kriminalitet og vi frygter butikstyveri, langsomt, men sikkert pille retsstaten fra hinanden, som det her forslag jo lægger op til.

Jeg vil opfordre Dansk Folkeparti til i politiforliget at bakke op omkring nærpolti, således at borgerne kan føle reel tryghed og ikke symbolsk tryghed som ved grænsekontrollen, og så er det afgørende, at vi ikke piller retsstaten fra hinanden, som det her forslag lægger op til.

Kl. 13:25

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Så er det hr. Kristian Hegaard.

Kl. 13:25

Kristian Hegaard (RV):

Tak for det. Nu har der været en del spørgsmål om grænsekontrollen, og så vil jeg bare høre ordføreren, om ordføreren ikke er enig i, at det, der er fakta i forhold til grænsekontrollen, er, at vi har brugt over 1,25 mia. kr. og over 2,3 millioner mandetimer på den og særlig på at tjekke uskyldige danskeres pas. Man har ikke engang fundet et skydevåben. Man har fundet et par slangebøsser og noget peberspray. Så er ordføreren ikke enig i, at hvis vi målrettede de ressourcer, og hvis vi kom af med retsforbeholdet, ville vi få bedre mulighed for at bekæmpe grænseoverskridende og organiseret kriminalitet?

Kl. 13:26

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:26

Sikandar Siddique (ALT):

Det kunne ikke siges mere klart, nemlig at vi bruger mange mandetimer og årsværk og 1,25 mia. kr. på grænsekontrollen. Justitsministeren svarede her i december måned, at man ikke har fundet et eneste skydevåben. Man har fundet to defekte skydevåben, og Rigspolitiet vurderer så, at hvis de ikke kan gøres brugbare, tæller de ikke med i opgørelsen over, at man har fundet skydevåben. Prøv at forestille jer, ærede medlemmer, hvor meget efterforskning der kunne foretages, og hvor meget kriminalitet der kunne opklares, hvis vi brugte de 1,25 mia. kr. på målrettet at opklare kriminalitet.

Kl. 13:27

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Kristian Hegaard ønsker ikke ordet for en anden kort bemærkning. Så er det fru Inger Støjberg.

Inger Støjberg (V):

Så vil jeg bare bede ordføreren om at bekræfte, at der er over 7.000 mennesker, der er blevet afvist ved grænsen, og at politiet også har fanget en terrorist på grund af grænsekontrollen.

Kl. 13:27

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 13:27

Sikandar Siddique (ALT):

Nu har jeg, som jeg også sagde til ordføreren for Dansk Folkeparti, ikke kendskab til det tal. Men hvis fru Inger Støjberg kan se, at det noget sted fremgår af de tal, vil jeg da gerne bekræfte det.

Kl. 13:27

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Fru Inger Støjberg.

Kl. 13:27

Inger Støjberg (V):

Jeg skal da ellers love for, at hr. Sikandar Siddique har fuldstændig styr på, hvor mange våben der er blevet beslaglagt, men det er jo lidt underligt, at han kun kigger til den side. Jeg vil nu nok mene, at det ikke er helt ligegyldigt, at over 7.000 mennesker er blevet afvist ved grænsen, og jeg vil da i hvert fald også mene, at det ikke er helt ligegyldigt, at der rent faktisk er en terrorist, der er blevet taget i grænsekontrollen. Det vil jeg da gerne høre ordførerens bemærkninger til.

Kl. 13:27

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 13:28

Sikandar Siddique (ALT):

Det er da bestemt noget, vi skal være glade for, altså at vi har fanget en turist ved grænsen. Jeg kan bare ikke lade være med at tænke på, hvor mange terrorister vi ville kunne fange, hvis vi målrettede ressourcerne i stedet for kun at bruge dem på en vilkårlig grænsekontrol og overvågning. Det er simpelt hen et politisk spørgsmål. Fru Inger Støjberg vil have grænsekontrol, og vi mener, at det er meget mere effektivt, hvis vi kunne bruge de mange, mange penge, som vi bruger, på målrettet efterforskning frem for en vilkårlig efterforskning.

Kl. 13:28

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Det var heldigt, at det ikke var en turist. Så skal vi videre i ordførerrækken, og det er fru Pernille Vermund fra Nye Borgerlige.

Kl. 13:28

(Ordfører)

Pernille Vermund (NB):

Butikstyve, der helt ublu hiver varer ned fra hylderne, stikker dem i tasken eller ind under jakken eller ligefrem slæber hele kasser af varer ud af butikkerne uden at betale, er desværre hverdag i Danmark. Selv om mange butikker fanger gerningsmændene på overvågningskamera, slipper forbryderne alligevel alt for ofte fri. Antallet af anmeldte butikstyverier er nogenlunde stabilt, men butiksejerne oplever langt flere forbrydelser, end der registreres af politiet, for mange butiksejerne oplever, at det er nyttesløst at anmelde butikstyve. De oplever, at politiet alligevel ikke reagerer på deres anmeldelser, og derfor undlader mange at anmelde butikstyveri til politiet. Det er et skråplan.

Forbrydelser skal aldrig nogen sinde kunne betale sig. Forbrydelser skal opklares og straffes, og udlændinge, der enten som organiserede tyvebander eller på egen hånd kommer til Danmark for at begå kriminalitet, skal ud. Cirka en tredjedel af alle de sigtede for butikstyveri i Danmark er udenlandske statsborgere – en tredjedel. Det er helt vildt! Lad mig minde om, at andelen af borgere med udenlandsk statsborgerskab i Danmark er mindre end 10 pct. Der er også på det her område en helt ekstrem overrepræsentation af forbrydere blandt udlændinge, og det er vi nødt til at tage alvorligt.

Nye Borgerlige bakker op om intentionen i nærværende beslutningsforslag, men når det kommer til de konkrete punkter, er det desværre ikke alt, vi kan tiltræde, som det her er formuleret. Beslutningsforslaget lægger op til at hæve bøden for butikstyveri – det bakker vi naturligvis op om. Vi bakker også op om – tro det eller lad være – at udvise kriminelle udlændinge i førstegangstilfælde for butikstyveri.

Nye Borgerlige har tidligere selv foreslået, at det i videre omfang end i dag bør være muligt for borgere at offentliggøre billedmateriale af gerningsmænd. Det er åbenlyst, at der ved alt for mange forbrydelser er situationer, hvor forbrydelserne efterlades uopklarede, og at de forurettede i mange sammenhænge oplever, at politiet – til trods for at man ligger inde med billedmateriale eller videomateriale fra overvågningskameraer – ikke prioriterer sagerne. Det er uacceptabelt. Vi mener dog, at en sådan udvidelse af mulighederne for at fange forbrydere på egen hånd bør kobles tæt sammen med en skærpende af straffen for at hænge uskyldige mennesker ud; for vi skal ikke skabe en situation i Danmark, hvor vi får en folkedomstol.

Nye Borgerlige kan godt bakke op om at konfiskere dele af varelagre i de gentagelsestilfælde, hvor der er ubetalte bøder, men vi kan ikke støtte en generel konfiskering af hele varelagre. Vi mener heller ikke, at det offentlige skal finansiere private vagtværn.

Der er således dele af beslutningsforslaget, som ligger helt i tråd med Nye Borgerliges politik, og generelt er sagen for vigtig til, at vi bare vil afvise beslutningsforslaget. Det er afgørende for retsfølelsen, at butikstyverier, der meldes til politiet, tages alvorligt; at politiet har ressourcer til at prioritere butikstyverier; og at butikstyve dømmes og straffes. Derfor håber vi, at DF vil overveje at tilpasse forslaget, så de punkter, som vi muligvis i en bredere kreds af partier kan blive enige om, består, og de øvrige udgår.

Kl. 13:33

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Tak siger vi til fru Pernille Vermund. Der var ingen kommentarer. Så er det hr. Ole Birk Olesen fra Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 13:33

(Ordfører)

Ole Birk Olesen (LA):

Tak for det. Vi synes, det er et sympatisk og på mange områder godt beslutningsforslag, som Dansk Folkeparti har fremsat her. Der er dele af det, som vi kan bakke op om, fordi vi også synes, at butikstyveri er et underprioriteret område for ordenshåndhævelsen i Danmark. Det er et mere alvorligt problem, når mennesker forgriber sig på andres ejendom, end mentaliteten i politiet tilsiger at det er. Jeg synes generelt, at politiet bruger for få kræfter på såvel butikstyveri som indbrud, og det vil vi gerne lave om på.

Til de enkelte delelementer kan jeg sige følgende om forslaget: At butikker skal have lov til at offentliggøre billeder af kriminelle, som fanges i at stikke noget i egen lomme uden at betale for det, er vi tilhængere af. Jeg kan også sige, at ideen om, at man kan udvise ikkedanske statsborgere ved butikstyveri, er vi tilhængere af, såfremt der er tale om fleregangstilfælde, ikke første gang. Vi går ind for, at udenlandske statsborgere skal kunne smides ud af Danmark, hvis de begår personfarlig kriminalitet første gang, og hvis de begår anden

kriminalitet ved flere gangstiltælde. Så med en lille justering af det, ville vi også være med her.

Kl. 13:37

Til gengæld er der især det element om, at det offentlige skal bekoste private sikkerhedsvagter til butikker, der er meget udsatte for butikstyveri. Det kan vi ikke tilslutte os. Vi mener, det er en del af det private ansvar for en butik, der åbner sine lokaler for kunder og offentligheden, at den private butik så også tager sin del af ansvaret for at håndhæve, at folk opfører sig ordentligt inden for butikkens eget område. Så vi frygter en meget stor regning der, og vi mener grundlæggende ikke, at det er et offentligt ansvar at finansiere private sikkerhedsvagter.

Så af de grunde vil vi stemme imod beslutningsforslaget, hvis det kommer til afstemning på den her måde, men vi kan sagtens forestille os justeringer af beslutningsforslaget, som gør, at vi vil kunne stemme for det.

Kl. 13:35

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:35

Pernille Vermund (NB):

Tak for ordet. I forhold til udvisning af kriminelle udlændinge, som for første gang tages i at stjæle i en butik, formoder jeg, at ordføreren og ordførerens parti skelner mellem, om man er under en bagatelgrænse, som måske handler om, at man tager bland selv-slik eller en chokoladebar, eller om man kører hele varer ud af landet fra butikker.

Jeg skal bare lige høre om noget. Hvis man som kriminel udlænding kommer hertil, tømmer en butik, kører varerne ud af landet og bliver opdaget for første gang, mener ordføreren så virkelig, at man bare skal have lov til dagen efter at komme tilbage til Danmark?

Kl. 13:36

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 13:36

Ole Birk Olesen (LA):

Nej, det mener vi ikke. Og så er der også tale om et røveri og ikke et butiksrøveri, og røverier er noget andet. Så hvis man begår decideret røveri eller personfarlig kriminalitet, ønsker vi ikke at se vedkommende igen.

Kl. 13:36

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:36

Pernille Vermund (NB):

Når vi taler butikstyverier og de her folk, som man ser på overvågningskameraerne og så det, da de her tv-programmer kørte, taler vi jo ikke om røverier, men om folk, der fuldstændig ublu tager kasser og går ud og stiller dem i deres bil, og så kører de væk. Så det er butikstyveri af en grov karakter, men der er jo ikke en truende adfærd, der er ikke personer, der kommer til skade, det er bare – bare og bare – en ublu adfærd, som er voldsomt grænseoverskridende for de mennesker, der mister værdier.

Kl. 13:37

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Ole Birk Olesen (LA):

Med det grænsetilfælde, som fru Pernille Vermund nævner her, er jeg faktisk ikke helt klar over, hvad vores syn på den sag er. Vi går ind for, at folk, hvis de decideret begår røveri mod butikker eller begår anden personfarlig kriminalitet, skal smides ud af landet omgående. Vi går også ind for, at hvis man begår butikstyveri eller cykeltyveri f.eks., skal man ikke have lov til at blive statsborger i Danmark. Men vi har altså den her politik, der går ud på, at hvis man stjæler en is i en kiosk, er det ikke alene udvisningsgrund, hvis man har permanent opholdstilladelse i Danmark.

Kl. 13:38

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Tak siger vi til hr. Ole Birk Olesen. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 13:38

(Ordfører for forslagsstillerne)

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. Jeg vil da gerne på vegne af Dansk Folkeparti kvittere for, at vi i dag fik lejlighed til at diskutere detailhandelens vilkår for at imødegå og forebygge yderligere tyveri fra deres butikker.

Dansk Folkeparti har længe efterlyst klart og markant forbedrede rettigheder for detailhandelens ejere og også deres ansatte, både set i forhold til det at forebygge og det at komme efter dem, de så vitterlig også tilbageholder for tyveri i deres butikker, og nogle partier har kvitteret positivt og i en god dialog – der er også nogle, der har støttet de syv delelementer i beslutningsforslaget – men der er, synes jeg, også nogle, der i den grad har saboteret den her debat. Nu har Alternativets ordfører forladt lokalet, men den radikale ordfører er her da stadig væk, og jeg vil sige, at havde de to ordførere været ministre, havde der her efterfølgende været rejst en storm, når det drejer sig om de udtalelser, der er kommet her i Folketinget, altså at man negligerer grænsekontrollen og gør det til noget med en slangebøsse og to registreringer i Kriminalregisteret. Det tror jeg var det der blev udledt af diskussionen.

Vi skal bare gå tilbage til august måned 2017, hvor man ikke havde haft ret lang tid til at gennemføre den effektive og dengang også midlertidige grænsekontrol langs vores grænser, hvor der faktisk kom en redegørelse, en opgørelse, fra Rigspolitiet – og jeg håber, at både Alternativet og Det Radikale Venstre vil acceptere, at de tal, der kommer fra Rigspolitiet, står til troende, for det har ikke noget med slangebøsser og to sigtelser at gøre – hvor det kom frem, at flere hundrede mennesker var sigtet for menneskesmugling, 331 for at være helt eksakt. Det kom også frem, at tusindvis var blevet afvist ved grænserne, på grund af at de ikke havde et lovligt ærinde i Danmark. Der var i øvrigt også sket tilbageholdelse af store mængder kokain, hash, skunk og alt muligt andet og i øvrigt også en lang række håndvåben, og den radikale ordfører var inde at sige, at det bare var en slangebøsse. En pistol er ikke en slangebøsse, hr. Kristian Hegaard, så jeg synes ikke, det er rimeligt, at man bruger den her debat til at negligere noget, der vitterlig er et problem. Man gør diskussionen omkring dansk detailhandel til en diskussion om et ja eller nej til grænsekontrol, og det synes jeg ikke er rimeligt. Jeg synes, det er en skandale. For fakta er jo, at de syv konkrete initiativer, som vi kommer med i Dansk Folkeparti, vil give vores lovlige detailhandelsdrivende nogle bedre sanktionsmuligheder over for folk, som forsætligt og culpøst går ind i deres butikker og går ud med en hel bakke med guldringe, med en T-shirt til 3.000 kr. eller med jakker for 0,25 mio. kr. ved højlys dag. Det er dem, som vi har en interesse i at hjælpe.

Så er der nogle i dag, der har gjort det til en diskussion om en Snickers og en Marsbar. Jeg synes ikke, det er værdigt. Jeg synes,

det er en mærkelig måde at forholde sig konkret til nogle udfordringer, som fylder rigtig meget hos mange i detailhandelsbutikkerne. Så er det da fair nok, at de samme partier ikke vil støtte vores forslag – det har jeg egentlig fuld respekt for, det er derfor, vi har folkestyre i Danmark – men jeg synes ikke, det er rimeligt, at man forfladiger debatten, sådan som nogle har gjort, og det føler jeg anledning til at sige, så I kan forstå det.

Jeg er især også forundret over, at nogle af de blå partier er så afvisende over for det her forslag, og jeg synes, det er underligt, når man læser i selve indledningen til den rapport, der er kommet fra justitsministeren og fra regeringen tilbage i december 2018, hvor der står: »Med dette udspil tager vi et vigtigt skridt mod organiseret butikstyveri.« Og justitsministeren siger videre: »Vi stiller os bag de erhvervsdrivende. Vi siger stop til tyvebanderne.« Man kommer så herved i salen i dag, hvor der er et parti, der har ulejliget sig med at komme med syv konkrete tilbud, og så peger man lidt fingre ad dem, og så gør man ikke mere ved det, og man kommer i øvrigt ikke selv med nogen konkrete forslag. Jeg synes ikke, at det er hæderligt bare at vælte andres forslag af bordet uden selv at komme med nogle konkrete forslag, nogle konkrete initiativer. Det ville da have været dejligt, hvis man fra de ni andre partiers side var mødt op henede i dag – nogle har jo gjort det, andre har ikke – og var kommet med andre konkrete forslag, som vi kunne tage med ind i debatten.

Kl. 13:43

Jeg siger jo ikke, at alle de her syv punkter ender med at blive til virkelighed, jeg kommer bare med et udspil til det, og det er også den måde, det er ment på.

Hvis man kigger på den måde, som detailhandelen oplever det her på, og hvis man kigger tilbage i tiden, kan man se, at der i år 2000 var anmeldt knap 30.000 butikstyverier i Danmark – 30.000 anmeldte butikstyverier, nogle store og nogle små – og at det antal i 2019 var faldet til 16.359. Så vil mange nok sige, det nok er, fordi folk er blevet mere lovlige, at det nok er, fordi folk ikke stjæler mere. Nej, det argument køber jeg simpelt hen ikke. Men det er, fordi rigtig mange erhvervsdrivende har oplevet det som bureaukratisk, træls, uden effekt, nyttesløst, at kontakte myndighederne med de problemstillinger, de har. Jeg har f.eks. talt med en isenkræmmer fra en provinsby, der ligger lidt længere væk fra alfarvej, hvor man i en Imerco tilbageholder to østeuropæiske butikstyve. Man ringer så til politiet, som siger: Kan du ikke bare lige få deres cpr-numre eller et eller andet, så kan det være, at vi kigger på dem og får dem registreret? Men der kommer ikke nogen ud og tager fat i kraven på de folk, der går ind og stjæler i de danske butikker. Jeg synes, det er ærgerligt, og jeg synes, at det burde fylde mere her i Folketinget, at vi kerer os om, at der skal nogle flere rettigheder til de danske detailhandelsbutikker. De kan ikke forsikre sig ud af det her. Sondringen imellem, om det er tyveri eller røveri, gør, at mange af dem simpelt hen er underforsikret. Det er alt for dyrt at tegne policer, og hvorfor er det dyrt at tegne policer? Det er det, fordi det aldrig bliver opklaret. Der er også et eksempel fra Silkeborg med en, der fik stjålet en række beklædningsgenstande, og det ender så med, at man fanger en ud af fire butikstyve, men de tre, der var væk, havde alle varerne. Så de fik en butikstiv, men de så aldrig deres varer igen. Er det rimeligt? Næh, det er det jo ikke. Der fordrer det selvfølgelig, at vi giver nogle bedre rettigheder til butikkerne.

Noget af det, som mange i dag har brugt som løftestang til at ville afvise de her syv forslag, har været, at de tænker på retssikkerheden for dem, der går ind og stjæler i butikkerne. Jeg synes, det er rendyrket hyckeri, og jeg synes ikke, det er en rimelig måde at gøre det på. Vi foreslår jo udtrykkeligt, at det er i det tilfælde, hvor butiksindehaveren har uomtvistelige beviser på, at der her er en, der åbner sin taske, tager en vare fra hylden, putter den ned i tasken og går ud uden at betale. Det er selvfølgelig den type sager, man vil fremlægge. Man vil jo ikke fremlægge et billede af en 12-årig

dreng, der stjæler en Snickers eller andre ting, hvor man ikke kan dokumentere det, og hvor eksempelvis kameraerne kan tage fejl.

Nogle af de her konkrete tilfælde er uomtvistelige, og det er i de uomtvistelige sager, hvor vi siger: Hvorfor skal butiksdrevende vente i 2, 3, 4 uger, inden de får tilladelse til at lægge dem ud på deres Facebook? Vidnerne er væk, og de kan ikke huske, hvad de lavede for 4 uger siden. De er væk, og man får ingen tilbagemeldinger. Det gør man derimod, hvis man får lov til at gøre det resolut og hurtigt i de tilfælde, hvor det kan lade sig gøre. Det var faktisk det, som man gjorde med den pågældende, der stjal en T-shirt til 3.000 kr. i Silkeborg – der var så to, der stjal en hver, dvs. 6.000 kr. Her går butiksejeren med fare for at komme i fængsel i 1½ år ud og lægger det på Facebook, og ganske få sekunder efter har han nærmest både navn og adresser på begge tyve. Så ringer man jo til det ene hold forældre og inviterer mor og far og den 14-årige dreng til kaffe nede i butikken, og jeg tror faktisk, hvis jeg skal være helt ærlig, at den helt rigtige måde at forebygge unge menneskers mistrivsel på og det, at de begår kriminalitet, er, at de får en oplevelse af, at hov, hov, den gik ikke. Den konsekvens får man jo ikke, hvis man umuliggør, at der skal være en større opklaringsprocent, og det er jo det, det drejer sig om, altså at vi opklarer den type af tyverier, der foregår i Danmark. Der er det Dansk Folkepartis klokkeklare holdning, at det, hvis vi giver bedre værktøjer til butikkerne, flere rettigheder til at lægge deres bevismateriale ud på Facebook og andre steder, så vil højne opklaringsprocenten i rigtig, rigtig mange tilfælde. Men det er så ikke det, der gør sig gældende i det samlede Folketing, og jeg er helt med på, at der er forskellige holdninger til det, og det må jeg så respektere, og jeg vil selvfølgelig til sidst også sige, at det nok ikke er sidste gang, vi kommer til at debattere det her forslag i en eller anden kontekst her i Folketinget. Tak.

Kl. 13:48

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Hr. Kristian Hegaard.

Kl. 13:48

Kristian Hegaard (RV):

Tak for det. Jeg blev lidt i tvivl, måske særlig i forhold til første halvdel af talen, om det var en motivationstale for beslutningsforslaget, ordføreren holdt, eller om det var en tale primært målrettet undertegnede bemærkninger til beslutningsforslaget vedrørende de her kommentarer om den såkaldt effektive grænsekontrol, der jo knap nok dækker halvdelen af grænseovergangene mod syd.

Men det, jeg egentlig godt kunne tænke mig at spørge om, drejer sig om det sidste led i den række af forslag, som ordføreren og ordførerens parti har fremsat omkring det her opholdsforbud. Og der vil jeg bare høre, hvordan ordføreren havde tænkt at det skulle håndhæves – om det f.eks. skulle være ligesom det, man lige har vedtaget omkring seksualforbrydere, altså at politiet kan undersøge, om man er på vej til at overtræde loven. Hvad havde ordføreren tænkt sig i den forbindelse?

Kl. 13:49

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Ordføreren.

Kl. 13:49

Hans Kristian Skibby (DF):

Jeg har i hvert fald tænkt mig at være med til at lave en lovgivning, som giver flere rettigheder til butikkerne, som gør mulighederne for at gennemføre en ordentlig sagsefterforskning bedre, og som giver en større opklaringsprocent af de røverier og tyverier, som bliver begået. Og det er altså noget, der står i klar modsætning til det, vi oplever mange steder i dag.

Så er det da rigtigt, at jeg har nævnt Det Radikale Venstres ordfører, men det er jeg da nødt til – altså, det kan jo ikke gå upåagtet hen, være ukommenteret her i Folketinget, når man kommer med noget decideret sludder og nonsens om, at der kun er fanget én med en slangebøsse – når der er flere tusinde, som er blevet afvist ved grænserne. Det er, som om det bare ikke vil dæmre for nogen politikere.

Der var 331 sigtede for menneskesmugling alene frem til august 2017 – og tallene fortsætter sådan. Så er det rigtigt, at der har været et fald, fordi vi har oplevet et mindre pres på de danske grænser, og det skal vi selvfølgelig være glade for. Men det ændrer jo ikke på, at presset på grænserne bare har flyttet sig til Nordafrika og ind på det europæiske kontinent – og den debat kommer så på et andet tidspunkt.

Kl. 13:50

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Hr. Kristian Hegaard.

Kl. 13:50

Kristian Hegaard (RV):

Det, jeg godt kunne tænke mig at spørge ind til, er, hvordan håndhævelsen af det her opholdsforbud skal ske. Og der hører jeg ordføreren sige, at det skal være noget, der er i detailhandelens interesse, og så vil jeg høre, om ordføreren dermed mener, at det vil være i detailhandelens interesse, at man tilrettelægger håndhævelsen på samme måde som den, man f.eks. lige har vedtaget for seksualforbrydere – om det altså er sådan, at politiet kan beslutte at undersøge, om man er i færd med at overtræde det her opholdsforbud. Kunne det være en retning, man ville gå i med håndhævelsen?

Kl. 13:51

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:51

Hans Kristian Skibby (DF):

Det er jo et af de forslag, som ligger i det, og det er klart, at hvis der er flertal for det, vil vi selvfølgelig være med til at inkorporere en løsningsmodel, som tilgodeser nogle af de problematikker, der er her. Vi er helt med på, at man jo ikke kan stå og holde øje med alting på hvert gadehjørne, så selvfølgelig vil der være nogle præmisser for, hvordan man skal opretholde den her del med en eventuel opholdszone, hvor man har et forbud mod at opholde sig. Og det vil være en del af den udmøntning, der vil komme, hvis ellers vi kan få et flertal for det. Det er ikke som sådan skitseret i det her beslutningsforslag.

Kl. 13:51

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:51

Pernille Vermund (NB):

Tak. Tak til DF for at stille det her forslag. Jeg forstår sådan set godt, at man fra DF's side er frustreret. Jeg tror, at hvis den serie, der kørte på tv, og den mediedebat, der var i den forbindelse, var foregået i sidste uge, så ville stemningen her i Folketingssalen have været en helt anden. Så ville vi ikke have kunnet komme til for bare politikere, som ville gøre det ene og ville gøre det andet. Det er jo også derfor, ordføreren nævner det her citat fra den tidligere justitsminister.

Nu er det sådan gået lidt i glemmebogen, mediernes fokus er på noget andet, og så sidder butiksindehaverne med, må man sige lorten her i salen? (*Tredje næstformand (Jens Rohde):* Nej.) Så lader jeg

være med det. Men man sidder med dilemmaet. Og hvad gør vi så? Det er derfor, vi i Nye Borgerlige siger, at den her sag simpelt hen er for vigtig til, at man bare kan slå forslaget ned, fordi der er enkelte punkter af de her syv, som man ikke kan bakke op om. Derfor vil jeg gerne spørge DF: Kunne man for at komme butiksindehaverne i møde overveje at tilpasse og ændre beslutningsforslaget, sådan at de punkter, som det lyder til at der kan være flere der bakker op om, består og de øvrige udgår?

Kl. 13:52

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:52

Hans Kristian Skibby (DF):

Nu er det jo ikke de samme ting, som folk har udtrykt mistillid til. Det er forskellige punkter. Nogle har udtrykt det mere konkret end andre, og nogle har gjort det til flere punkter. Jeg synes faktisk, jeg vil rose ministeren – jeg har også lidt taletid til det – for, at man trods alt nævnte de konkrete fire punkter, hvor man i hvert fald ikke kunne finde et fælles fodslag. Så det er ikke min opgave at botanisere i mit eget forslag, hvis det er det, der spørges til. Jeg står ved Dansk Folkepartis politik. Er der så nogen, der kun vil copy-paste 40 pct., er de hjertens velkommen til det. Jeg synes bare, de skulle copy-paste hundrede procent i stedet for. For det er simpelt hen sund fornuft, og det må altså være det, der skal være kendetegnende for det her.

I forhold til hvordan det så ellers kommer videre, er det i hvert fald sådan, at det nu ryger til behandling i udvalget, og så er min klare indstilling, at vi sender det til afstemning med alle de syv delelementer, som der er i beslutningsforslaget, og så må folk jo stemme ja eller nej. Sådan er det.

Kl. 13:53

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Fru Pernille Vermund.

Kl. 13:53

Pernille Vermund (NB):

Åh, det er jeg lidt ked af. Jeg er lidt ked af, at vi havner i en situation, hvor, som ordføreren selv siger, regeringen påpeger fire ud af syv elementer, man ikke kan være enige i, og hvor vi faktisk er relativt mange – nu har jeg ikke sådan helt styr på det, men det ser det ud til – som kan bakke op om en pæn del af forslaget, og som også anerkender, at det her er en rigtig vigtig dagsorden. Det er selvfølgelig ikke DF's opgave at udforme det ene forslag efter det andet, for at vi kan sidde her og flytte rundt på kommaer. Jeg kan så i forlængelse af det håbe, at ministeren vil lytte og tage det her med videre og også tage debatten med videre, i forhold til at der rent faktisk er en anerkendelse af problemet og også en anerkendelse af dele af beslutningsforslaget.

Kl. 13:54

Tredje næstformand (Jens Rohde):
Ordføreren.

Kl. 13:54

Hans Kristian Skibby (DF):

Nu er det jo ikke længe siden, min kollega hr. Morten Messerschmidt blev klandret hernede af bl.a. Liberal Alliance for, at vi spildte Folketingets tid, og at der faktisk var risiko for, at han ikke kunne komme på sommerferie den 1. juni. Så jeg vil da godt nok være ked af, hvis jeg skal udskyde Folketingets ferie. Jeg synes måske bare, det var mere vigtigt at passe Folketinget end at passe en solbænk på en strand. Men Nye Borgerlige er velkommen til

at fremsætte beslutningsforslag, lige såvel som Dansk Folkeparti har gjort en masse. Vi har fremsat rigtig mange. Andre partier har ikke fremsat nogen, nogle har næsten ikke fremsat nogen. Det er jo selvfølgelig sådan en balancegang, efter hvad man har gang i af forskellige arbejdspunkter. Vi vil gerne være med til at debattere det, men vores forslag er sund fornuft, og derfor vil vi ikke botanisere i det.

Kl. 13:55

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Tak til hr. Hans Kristian Skibby.

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, og dermed er forhandlingen sluttet for i dag.

Jeg foreslår, at forslaget her henvises til Retsudvalget. Hvis ikke nogen gør indsigelse mod dette, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 13:55

Meddelelser fra formanden

Tredje næstformand (Jens Rohde):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 25. februar, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der vil fremgå af Folketingets hjemmeside. Jeg skal i øvrigt henvise til ugeplanen, der vil fremgå af hjemmesiden.

Mødet er hævet. (Kl. 13:56).
