



Onsdag den 13. oktober 2021 (D)

1

5. møde

Onsdag den 13. oktober 2021 kl. 13.00

Dagsorden

1) Besvarelse af oversendte spørgsmål til ministrene (spørgetid).
(Se nedenfor).

2) 1. behandling af lovforslag nr. L 19:

Forslag til lov om ændring af taxiloven. (Dokumentationskrav til brug for tilsyn og danskunderskaber for chauffører, gebyrer samt overenskomstkrav for tilladelser i henhold til tidligere gældende lov om taxikørsel m.v.).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 06.10.2021).

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 20:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 06.10.2021).

4) 1. behandling af lovforslag nr. L 21:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om produkter og markedsovervågning. (Markedsovervågning på færdselsområdet m.v.).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 06.10.2021).

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 22:

Forslag til lov om ændring af jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen og ligningsloven. (Fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter i særlige tilfælde og kompensation herfor).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 06.10.2021).

1) Til transportministeren af:

Anne Honoré Østergaard (V)

Mener ministeren ikke, at det er rimeligt, at perronen på Brønderslev Station bliver hævet, så risikoen for faldulykker mindskes og adgangen for f.eks. kørestolsbrugere styrkes?

(Spm. nr. S 58).

2) Til børne- og undervisningsministeren af:

Stén Knuth (V)

Med ca. 45.000 unge, der hverken er under uddannelse eller i arbejde, samtidig med at fgu-institutionerne oplever lave optagelsestal, hvilke tiltag vil ministeren så tage for at sikre, at flere unge bliver henvist til fgu?

(Spm. nr. S 63).

3) Til børne- og undervisningsministeren af:

Stén Knuth (V)

Mener ministeren, at fgu stadig retmæssigt kan omtales som »den tredje vej« for unge til uddannelse eller beskæftigelse, eller mener ministeren, at der er andre veje, og er det forklaringen på, hvorfor regeringen konsekvent har nedprioriteret fgu-institutionerne?

(Spm. nr. S 64).

4) Til forsvarsministeren af:

Marcus Knuth (KF)

Mener ministeren, at det er ministerens ansvar at sætte sig ind i afgørende efterretninger om konfliktområder såsom Afghanistan, hvor vi indtil i sommer havde dansk tilstedeværelse?

(Spm. nr. S 48).

5) Til forsvarsministeren af:

Niels Flemming Hansen (KF)

Mener ministeren, at ministeren foretog de rette valg, mens det blev stadig klarere, at Kabul og Afghanistan ville falde i hænderne på den islamistiske terrororganisation Taleban?

(Spm. nr. S 57).

6) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

Marcus Knuth (KF)

Mener ministeren, at ministeren bør drøfte lempelser af udlændingepolitikken såsom ministerens annoncerede lempelse af familiesammenføringsreglerne med den eksisterende aftalekreds på området, inden de konkrete lempelser præsenteres?

(Spm. nr. S 51).

7) Til beskæftigelsesministeren af:

Morten Messerschmidt (DF)

Hvad har regeringen foretaget sig i EU for at modarbejde, at EU skulle komme til at bestemme over dansk velfærdspolitik, helt konkret i forhold til EU's seneste indgreb i spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

(Spm. nr. S 59).

8) Til beskæftigelsesministeren af:

Morten Messerschmidt (DF)

Hvad planlægger ministeren at gøre for at sikre, at EU ikke fremover kan bestemme over dansk velfærdspolitik, særlig i forhold til spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

(Spm. nr. S 60).

9) Til beskæftigelsesministeren af:

Anni Matthiesen (V)

Hvordan mener ministeren at vi får de bedste muligheder for at udbedre den akutte mangel på arbejdskraft?
(Spm. nr. S 61).

10) Til beskæftigelsesministeren af:

Anni Matthiesen (V)

Hvad mener ministeren om, at en ny undersøgelse viser, at knap hver femte virksomhed ulovligt har frasortet ældre kandidater på baggrund af deres alder?
(Spm. nr. S 62).

11) Til indenrigs- og boligministeren af:

Michael Aastrup Jensen (V)

Er det regeringens opfattelse, at planloven bør ændres på området omkring opspætning af midlertidige telte i landzoner, således at reglerne bliver mere lempelige og dermed gør det nemmere for virksomheder og kommuner at etablere glamping?
(Spm. nr. S 49).

12) Til indenrigs- og boligministeren af:

Michael Aastrup Jensen (V)

Er det ministerens holdning, at aflastningsområder bør stoppes i en periode på 5 år, når man kan læse i regeringens udspil »Tættere på – Flere uddannelser og stærke lokalsamfund«, at det er en del af regeringens udspil til et stærkere Danmark?
(Spm. nr. S 50).

13) Til indenrigs- og boligministeren af:

Astrid Carøe (SF)

Kan ministeren oplyse, om det stadig er regeringens holdning, at transkønnede børn og unge skal have ret til at få foretaget et juridisk kønsskifte uden nedre aldersgrænse?
(Spm. nr. S 65. Medspørger: Rasmus Nordqvist (SF)).

14) Til miljøministeren af:

Kristian Pihl Lorentzen (V)

Hvad er ministerens holdning til, at lodsejernes rets krav på at undgå oversvømmelser langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro ikke er blevet efterlevet i de seneste 10-15 år på grund af uklarhed og tvetydigheder i vandløbslovgivningen om kommunens handlepligt?
(Spm. nr. S 45).

15) Til miljøministeren af:

Kristian Pihl Lorentzen (V)

Finder ministeren det acceptabelt, at lodsejere langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro i de senere år har lidt økonomiske tab som følge af oversvømmelser, når disse kunne være undgået ved f.eks. grødeskæring og fjernelse af aflejringer i åløbet?
(Spm. nr. S 46).

Lovforslag nr. L 46 (Forslag til lov om ændring postloven. (Hjemmel til at sanktionere overtrædelse af indberetningsforpligtelser efter forordning om grænseoverskridende pakkeleveringstjenester)).

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Lovforslag nr. L 47 (Forslag til lov om leje),

Lovforslag nr. L 48 (Forslag til lov om boligforhold) og

Lovforslag nr. L 49 (Forslag til lov om ændring af lov om leje af almene boliger, lov om almene boliger m.v., lov om boliger for ældre og personer med handicap og forskellige andre love. (Konsekvensrettelser som følge af lov om leje og lov om boligforhold samt opsigelse af fremlejegivere i almene boliger)).

Kirkeministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Lovforslag nr. L 50 (Forslag til lov om ændring af lov om trossamfund uden for folkekirken. (Udskydelse af revisionsbestemmelse)).

Leif Lahn Jensen (S), Karsten Lauritzen (V), Peter Skaarup (DF), Karsten Hønge (SF), Andreas Steenberg (RV), Peder Hvelplund (EL), Mai Mercado (KF), Peter Seier Christensen (NB), Ole Birk Olesen (LA), Torsten Gejl (ALT), Jens Rohde (KD), Aaja Chemnitz Larsen (IA), Susanne Zimmer (UFG), Uffe Elbæk (UFG) og Sikan-dar Siddique (UFG):

Beslutningsforslag nr. B 10 (Forslag til folketingsbeslutning om ændring af lovgivning for hadforbrydelser i Danmark (borgerforslag)).

Leif Lahn Jensen (S), Karsten Lauritzen (V), Peter Skaarup (DF), Karsten Hønge (SF), Andreas Steenberg (RV), Peder Hvelplund (EL), Mai Mercado (KF), Peter Seier Christensen (NB), Ole Birk Olesen (LA), Torsten Gejl (ALT), Jens Rohde (KD), Aaja Chemnitz Larsen (IA), Susanne Zimmer (UFG), Uffe Elbæk (UFG) og Sikan-dar Siddique (UFG):

Beslutningsforslag nr. B 13 (Forslag til folketingsbeslutning om sagsbehandlingsgaranti med nationale tidsfrister og tværfaglig kvalitet i sagsbehandlingen for syge (borgerforslag)).

Rasmus Nordqvist (SF) og Carl Valentin (SF):

Beslutningsforslag nr. B 12 (Forslag til folketingsbeslutning om udvidet producentansvar for tekstilproducenter og forbud mod forbrænding af usolgt tekstil).

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

Kl. 13:00

Meddelelser fra formanden

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Besvarelse af oversendte spørgsmål til ministre (spørgetid).

Kl. 13:01

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Vi går i gang med dagens opgaver, som jo først og fremmest er spørgetiden, hvor folketingsmedlemmerne kan stille spørgsmål til ministre, som er forberedt på forhånd.

Vi starter med det første spørgsmål, som er til transportministeren af fru Anne Honoré Østergaard, Venstre.

Kl. 13:01

Spm. nr. S 58

1) Til transportministeren af:

Anne Honoré Østergaard (V):

Mener ministeren ikke, at det er rimeligt, at perronen på Brønderslev Station bliver hævet, så risikoen for faldulykker mindskes og adgangen for f.eks. kørestolsbrugere styrkes?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:01

Anne Honoré Østergaard (V):

Tak for ordet. Mener ministeren ikke, at det er rimeligt, at perronen på Brønderslev Station bliver hævet, så risikoen for faldulykker mindskes og adgangen for f.eks. kørestolsbrugere styrkes?

Kl. 13:02

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:02

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak for spørgsmålet. Regeringen har sammen med et meget bredt flertal i Folketinget, også spørgerens parti, indgået en aftale om en ny infrastrukturplan. I aftalen indgår et beløb på 650 mio. kr. til forbedringer af tilgængelighed på landets stationer. De falder i perioden 2022 frem til 2035. Nogle af disse midler kan gå til perronjusteringer. Samtidig afsættes der i aftalen 12,5 mia. kr. som et løft til fornyelse og vedligeholdelse af statens jernbanenet frem til 2035. Det styrker muligheden for at løfte tilgængeligheden i forbindelse med fornyelsesprojekter. Alt i alt er der således først med regeringens udspil »Danmark fremad« og efterfølgende den politiske aftale nu skabt et mere langsigtet og solidt grundlag for at forbedre tilgængeligheden. Det er klart, at der nu udestår et stort arbejde med at skabe beslutningsgrundlag for udmøntning af relevante projekter landet over, og det er et arbejde for forligskredsen, som altså består af alle Folketingets partier. Det er dem, der skal tage stilling til det.

Med hensyn til det konkrete eksempel, som spørgeren spørger ind til – Brønderslev Station – har jeg for forligskredsen bag aftalen præsenteret muligheden for at løfte tilgængeligheden på denne station, således at arbejdet vil kunne påbegyndes i løbet af 2022 og afsluttes forventeligt i 2024. Hvorvidt forligskredsen ender med at bakke op om dette oplæg, må spørgeren og jeg vente med at få afklaret, indtil forligskredsen har truffet sin beslutning, hvilket jeg forventer bliver på det kommende møde.

Kl. 13:03

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:03

Anne Honoré Østergaard (V):

Til at starte med er det ikke altid, man bliver lige glad for en ministers svar, men indtil videre lyder det jo, som om vi er tæt på, at det er i Nordjylland, vi skal have hænderne hævet op over hovedet. Ministeren var jo selv inde på den glimrende trafikaftale, der blev lavet, hvor Venstre jo selvfølgelig også er med, og i Brønderslev er det jo sådan, at der i alt for lang tid har været for høje trin på Brønderslev Station, og at personer har været ude for faldulykker, og der er sket alt for meget, så der faktisk er rigtig mange, der undlader at tage toget.

Men det, jeg hører ministeren sige, er, at ministeren indstiller til, at det allerede er i 2022, at der kan begynde at ske noget, hvis jeg forstår ministeren ret, altså hvis forligskredsen ellers nikker ja til det, og jeg kan fortælle, at vi i Venstre i hvert fald er klar. Og jeg talte

lige med transportordføreren fra De Konservative, og det lød også, som om de var klar. Er det korrekt forstået?

Kl. 13:04

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:04

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Forligskredsen har jo ikke taget stilling til det beslutningsgrundlag, som jeg har præsenteret for dem. Så jeg ved ikke, hvad partierne, heller ikke spørgerens parti, måtte mene om det. Det tager vi jo i sagens natur i forhandlingslokalet.

Men det er jo klart, at det står enhver frit for at drøfte det i sin egen gruppe. Det har jeg en forventning om at man generelt gør, hvis der er konkrete projekter, som der skal tages stilling til, altså at det, som partierne præsenterer, er det, man kommer med på forhandlingsmøderne.

Kl. 13:05

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:05

Anne Honoré Østergaard (V):

Godt, men kan ministeren så ikke lige for en prins Knuds skyld læse op igen, hvad det er, ministeren helt præcis indstiller at der kommer til at ske med Brønderslev Station, og hvornår der kommer til at ske noget med hensyn til perronhøjden?

Kl. 13:05

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:05

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jo, som sagt er der på det seneste møde, hvor vi drøftede det her – det er nogle uger tilbage – blevet præsenteret et beslutningsgrundlag for forligskredsen om at sætte et arbejde i gang. Det her er, kan man sige, et af de få skuffeklare projekter, som er ret velbeskrevet, og det næste møde i forligskredsen er i morgen, hvor jeg har en forventning om, at partierne siger ja eller nej til det, der ligger. Så hvis spørgeren skal påvirke sit eget parti, er det nok en god idé at gå direkte herfra og tage den diskussion i gruppen.

Kl. 13:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren for det sidste spørgsmål, værsgo.

Kl. 13:06

Anne Honoré Østergaard (V):

Det lyder jo bare rigtig skønt, for borgerne i Brønderslev har ventet rigtig længe. Så jeg vil ønske ministeren et rigtig, rigtig godt møde i morgen, og jeg håber, ministeren kommer ind med noget god handlekraft. For lige der kan vi sige, at vi er helt enige, og når Venstre og Socialdemokratiet er enige, plejer det at gå rigtig godt.

Kl. 13:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:06

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg vil bare sådan i udgangspunktet sige, at jeg normalt ikke kommenterer på igangværende forhandlinger, men i det her tilfælde er det jo sådan, at når der aktivt bliver stillet spørgsmål af et af de

involverede partier, som er med i aftalen, i sagen, så kan jeg jo ikke tilbageholde informationer, og det vil også være min tilgang fremadrettet. Det her kunne være noget, som hele forligskredsen kunne have taget æren for, hvis man havde ønsket det.

Kl. 13:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgsmålet er slut. Tak til Anne Honoré Østergaard og til transportministeren.

Vi går videre til det næste spørgsmål, som er til børne- og undervisningsministeren, og det er stillet af hr. Stén Knuth, Venstre.

Kl. 13:07

Spm. nr. S 63

2) Til børne- og undervisningsministeren af:

Stén Knuth (V):

Med ca. 45.000 unge, der hverken er under uddannelse eller i arbejde, samtidig med at fgu-institutionerne oplever lave optagelsestal, hvilke tiltag vil ministeren så tage for at sikre, at flere unge bliver henvist til fgu?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:07

Stén Knuth (V):

Tak for det, formand. Med 45.000 unge, der hverken er under uddannelse eller i arbejde, samtidig med at fgu-institutionerne oplever lave optagelsestal, hvilke tiltag vil ministeren så tage for at sikre, at flere unge bliver henvist til fgu?

Kl. 13:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:07

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil):

Tak for det. Jeg har tidligt sagt – og det mener jeg stadig væk – efter jeg blev udpeget som minister, at lige præcis fgu er den vigtigste implementeringsopgave, der ligger på mit bord. Fgu blev etableret og startet, umiddelbart efter at jeg var blevet udpeget som minister, som følge af nogle aftaler, vi havde lavet med hinanden, og det at starte op fra scratch er en kæmpe, kæmpe stor opgave, og fordi de beskæftiger sig præcis med den elevgruppe, de gør, er det også en af de vigtigste opgaver.

Sådan som det er lige nu, er tallene lavere end det, vi havde forventet, og også end det, vi kunne ønske os, og det er selvfølgelig noget, vi holder øje med. Vi har en buldrende højkonjunktur, og det giver nogle en chance på arbejdsmarkedet, som ellers ikke ville have fået den, og det er jo selvfølgelig på den ene side glædeligt. På den anden side må der ikke være nogen, der falder imellem systemer på ryggen af, at vi ved, at det er det, der sker nu, og det vil sige, at der er et generelt fald i optaget efter sommerferien både på fgu-institutionerne, men også på andre uddannelser rettet mod voksne og unge. Vi har sat rigtig mange ekstra penge af til fgu i vores regeringstid, og jeg vil ikke remse alle beløbene op her, men vi har ad flere omgange bevilget flere penge til fgu'erne, fordi vi ved, at der har været et ekstra behov.

Så vil jeg sige, og det er sådan en mere generel bemærkning, at de nu kun har kørt i 2 år, og at der derfor er grænser for, hvor mange konklusioner man kan drage endnu. Men jeg tror, vi bliver nødt til at kigge på reformøkonomien igen, og derfor vil jeg også bare gerne herfra give et tilsagn om at kigge på reformøkonomien i aftalekredsen igen. Der kommer noget forskning i november måned, hvor vi ved lidt mere, og på ryggen af det vil jeg gerne invitere KL ind og

diskutere med dem, hvordan tallene ser ud, og hvad evalueringen siger, men selvfølgelig også aftalekredsen i forhold til at kigge på, om man fik slået stregerne rigtigt, da man skruede reformøkonomien sammen.

Kl. 13:09

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:09

Stén Knuth (V):

Tak for det, og også tak for, at ministeren nævner KL. Det vil jeg lige komme tilbage til. Det er jo rigtigt, at der er rigtig godt gang i den derude, og mange unge går også direkte fra skolen og tager sig et arbejde, men til trods for det er der stadig væk 45.000 unge, som hverken er i arbejde eller uddannelse. Jeg havde håbet på, at ministeren måske var en lille smule mere konkret, i forhold til hvad ministeren vil gøre. Og nu kommer jeg tilbage til KL, for her kunne vi jo mase lidt med at styrke indsatsen på jobcentre for at kunne finde de unge, der kunne finde en vej over på fgu. Det kunne være en øget vejledningsindsats, det kunne være at prioritere arbejdet med paratheden eller den kommunale ungeindsats og det samarbejde, der foregår mellem dem og fgu.

Ser ministeren, at det også er et greb, der skal tages meget snart?

Kl. 13:10

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:10

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil):

Jeg vil gerne sige: og rigtig mange andre ting. Det er jo præcis det, jeg gerne vil drøfte med KL, altså hvordan vi kommer videre fra det antal unge, der er der nu, til det antal, vi egentlig gerne ville op på. Jeg vil gerne rigtig højt op, for jeg opfatter det sådan, at det for de unge mennesker selv, der hverken er i uddannelse eller i arbejde, er et kæmpestort problem, og hvor fgu'en er en meget klar vej. Det var det, den var ment som, og den har jo vist sig at være rigtig god til det, og derfor ser jeg gerne, at der kommer mange flere elever ind. I forhold til tidshorisonten taler vi november måned. Vi står i oktober nu, så det er altså ikke et eller andet, der kommer til at foregå om meget, meget lang tid. Det er faktisk noget, der kommer til at foregå lige om lidt.

Kl. 13:10

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:10

Stén Knuth (V):

Jeg glæder mig til, at vi snart kommer til den samtale, og det har vi i øvrigt også talt om vi skulle gøre. Et andet aspekt af det her er, at flere kommuner går sammen om fgu-institutionerne, og derved er det politiske mandat i de her bestyrelser jo også blevet mindre. For mange af dem gælder, at det jo – undskyld, jeg skal ikke nedgøre nogen borgmestre – kun er borgmesteren, som sidder der, og vedkommende har alle mulige andre opgaver. Ser ministeren ikke, at der er et politisk underskud i de bestyrelser, som findes rundt om i landet, netop fordi de burde have øjet på vores unge mennesker ude i kommunerne?

Kl. 13:11

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:11

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil): Det vil jeg faktisk sige er for enøjet, for at sige det ligeud. Jeg har oplevet nogle borgmestre være ekstremt engagerede i lige præcis det at få fgu til at virke, og de sidder der jo med et meget, meget tungt mandat, netop fordi det faktisk er øverste mand eller kvinde. Det vil sige, at det synes jeg er meget forskelligt, og jeg synes, at man skal passe lidt på med på den måde at skære kommunerne over en kam i forhold til deres engagement i det her. Jeg har oplevet et meget stort engagement, i øvrigt også et politisk engagement, altså både fra borgmestrene, men også i den politiske dagsorden. Det synes jeg har været meget glædeligt. Er der rum for forbedring? Ja, det er der jo, når der ikke er nok elever, der er optaget.

Kl. 13:12

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

Kl. 13:12

Stén Knuth (V):

Tak for det. Ja, der er lige præcis den forskellighed, som jeg er glad for at ministeren også anerkender, for som jeg kender til det, er der både et udviklingspotentiale i samarbejdet mellem den kommunale ungeindsats og fgu'erne, og der er sandelig også et behov for at få kigget på den politiske styrke, der er i de forskellige fgu'er. Den er meget forskellig, og det håber jeg vi kan tage med i de drøftelser, der kommer.

Kl. 13:12

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.

Kl. 13:12

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil): Jamen jeg vil egentlig gå ret fordomsfrit til det. Nu nævnte ordføreren selv en række ting, man kunne gå ind og kigge på: den kommunale ungeindsats, jobcentrene og andre ting. Det kunne også være: Hvordan er det, vi har skruet økonomien sammen? Er incitamentsstrukturen de rigtige? Har vi skruet bestyrelserne rigtigt sammen? Jeg mener, at vi skal gå ret fordomsfrit til det. Det vil jeg i hvert fald gøre. Jeg synes, vi har et mægtig godt samarbejde med både elev-, lærer- og lederside på fgu-delen og med bestyrelserne i øvrigt, og derfor har jeg en fornemmelse af, at vi trækker i samme retning, så at sige, og derfor kan få landet nogle gode konklusioner på det, når vi når så langt.

Kl. 13:13

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Spørgsmålet er slut. Jeg vil måske gerne lige til vores unge tilhørere sige, at det, vi er i gang med her i Folketingssalen, er det, der hedder spørgetid til ministrene. Det betyder, at folketingsmedlemmerne har sendt spørgsmål til ministrene, som svarer på dem her i Folketinget. Og så er det sådan, at ministeren først har 2 minutter, og det har spørgeren også, og derefter er der så tre omgange på ½ minut. Og når jeg rejser mig op indimellem, er det, fordi det halve minut er gået, og så er de flinke til nogenlunde hurtigt at stoppe igen.

Men vi fortsætter med samme besætning, nemlig hr. Stén Knuth og ministeren.

Kl. 13:13

Spm. nr. S 64

3) Til børne- og undervisningsministeren af:

Stén Knuth (V):

Mener ministeren, at fgu stadig retmæssigt kan omtales som »den tredje vej« for unge til uddannelse eller beskæftigelse, eller mener

ministeren, at der er andre veje, og er det forklaringen på, hvorfor regeringen konsekvent har nedprioriteret fgu-institutionerne?

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Værsgo at læse det næste spørgsmål op.

Kl. 13:13

Stén Knuth (V):

Tusind tak for det, formand, og også tak for at undervise vores unge mennesker i demokratiet. Spørgsmålet er: Mener ministeren, at fgu stadig retmæssigt kan omtales som »den tredje vej« for unge til uddannelse eller beskæftigelse, eller mener ministeren, at der er andre veje, og er det forklaringen på, at regeringen konsekvent har nedprioriteret fgu-institutionerne?

Kl. 13:14

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.

Kl. 13:14

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil):

Altså, jeg blev faktisk så vred, da jeg så det her spørgsmål, at jeg skrev alle mulige rasende ting, da jeg skulle skrive svaret på spørgsmålet. Og så endte jeg med at tænke, at okay, det er lidt ligesom at få det der spørgsmål om, om du er holdt op med at slå din kone. Altså, hvordan skal man svare på det spørgsmål? Det er jo det samme her. Jeg anerkender simpelt hen grundlæggende ikke præmissen for det her spørgsmål. Altså, fgu-sektoren er noget af det, der har fyldt allerallermest. Det er den implementeringsopgave, der har fyldt mest på mit bord, og det er jo ikke, fordi den har skullet det, men det er, fordi jeg har villet det. Det vil sige, at det der med at sige, at regeringen konsekvent har nedprioriteret fgu-institutionerne, mener jeg simpelt hen svarer til det spørgsmål, jeg nævnte. Så jeg spørger spørgeren den anden vej rundt: Er du holdt op med at slå din kone?

Kl. 13:14

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Det er jo spørgsmål og svar her, på en eller anden måde. Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:15

Stén Knuth (V):

Tak. Jeg er selvfølgelig lidt ked af, at jeg har gjort ministeren vred. Men jeg konstaterer, at regeringen og sågar også en minister står på diverse talerstole og taler om, at vi har 45.000 unge mennesker, der ikke er i uddannelse eller i arbejde, og at nu skal vi gøre noget. Men i samme moment nævner de ikke, at vi faktisk har lavet fgu – nu har jeg ikke selv været med, men ministeren har været med. I samme moment nævner man ikke, at vi faktisk har en institution, der kunne være med til at samle nogle af de her unge mennesker op og give dem en rigtig god vej ud i livet. Det undrer mig lidt, og derfor kommer jo også mit meget kritiske spørgsmål, som jeg sådan set er med på det er. Og det er ikke sikkert, at jeg vil undlade det i fremtiden. Jeg vil have lov til at stille spørgsmålet igen, nemlig om man ikke har nedprioriteret det her.

Jeg kan forstå på ministerens egen ordfører, da vi står på en fgu-konference for nylig, hvor det her bliver præsenteret, at han sådan set også er lidt overrasket over, at fgu ikke bliver nævnt i samme moment som de her 45.000. For som han siger: Her skal vi ikke opfinde den dybe tallerken, for den er der jo allerede. Derfor igen til ministeren: Er du enig med din ordfører i, at vi faktisk har redskaber til at kunne hjælpe nogle af de her 45.000 unge mennesker?

Kl. 13:16

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.

Kl. 13:16

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil): Jeg er fuldstændig enig med min ordfører i, at de redskaber er tilgængelige. Har vi fået dem til at flyve godt nok efter 2 år? Nej, det mener jeg ikke vi har. Altså, vi havde en periode omkring fgu i starten, hvor it-redskaberne ikke var tilgængelige på en måde, så man kunne gennemføre sit arbejdet derude, og derefter ramte corona. Det vil sige, at de startbetingelser, man har haft i fgu-sektoren, har været benhamrende hårde, og det er jo bl.a. derfor, at jeg har prioriteret så mange kræfter i forhold til implementeringen af det her. Jeg synes, det hænger ekstremt tæt sammen med de 45.000, som står uden for både arbejdsmarkedet og uddannelserne. Betyder det, at det indgår i samtlige mine talepapirer rundt om den problemstilling? Nej, det gør det ikke. Men det ændrer altså ikke på, at det for mig at se er den vigtigste implementeringsopgave, der ligger.

Kl. 13:17

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:17

Stén Knuth (V):

Tak for det. Og så har jeg i hvert fald fået ministeren til også at sige, at vi faktisk har et redskab til de 45.000 unge mennesker, som står derude. Det er jeg rigtig glad for. Det var også den samme tale, vi hørte, fra den forsamling, der var herude foran Christiansborg i går, som jo både var unge mennesker, men også lærere, nemlig at de i hvert fald ikke føler, at vi herindefra har prioriteret det godt nok. Og de mangler svar på nogle af de spørgsmål, som vi også skal diskutere videre.

Kl. 13:18

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.

Kl. 13:18

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil): Jamen jeg mener uforandret, at det her er den vigtigste opgave, der ligger foran os, og at vi skal lykkes med den. Jeg synes i øvrigt, at de er kommet rigtig langt i fgu-sektoren, så jeg synes også, at vi lige skal kigge på flåget for de lærere, der har kæmpet en brav kamp med corona og administrative systemer og alligevel er kommet rigtig langt med den nye pædagogik, der også har skullet være omkring fgu-institutionerne.

Så vil jeg bare nævne stu, for i forhold til den gruppe på de 45.000 undrer det mig bare, at ordføreren ikke nævner stu. Og det gør det jo i virkeligheden ikke, vel? For det er ikke sådan, at vi laver remsen hver gang. Jeg synes, at stu også er helt vildt vigtigt i den sammenhæng, og det er der flere andre ting der er. Det, at vi ikke nævner dem i alle sammenhænge, betyder ikke, at vi ikke synes, at de er vigtige.

Kl. 13:18

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Så er det det sidste spørgsmål. Værsgo.

Kl. 13:18

Stén Knuth (V):

Tak for det. Jeg glæder mig til resten af sæsonen, vil jeg sige til ministeren. Det her skal nok blive rigtig hyggeligt, altså med hvem der stiller spørgsmål og sådan tilbage igen. Der er i hvert fald et ønske derude i fgu både på lederplan og på lærerplan og sådan set også på ungeplan om, at vi skal se at komme i gang med noget af det, vi også taler om her, altså en midtvejsevaluering, eller hvordan det så skal være, og at vi tager hul på nogle af de problemstillinger,

som er tydelige for os alle sammen. Så det håber jeg selvfølgelig at vi også hurtigt kommer til. Og det sidste spørgsmål er: Hvornår gør vi det? Hvornår sætter vi os ned og får den samtale?

Kl. 13:19

Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.

Kl. 13:19

Børne- og undervisningsministeren (Pernille Rosenkrantz-Theil): Nu har vi jo lige haft drøftelser i forhold til de 60 mio. kr. til bygninger på fgu-området, et område, som i øvrigt er helt vildt vigtigt, fordi man arvede bygningerne fra den gamle sektor, og det har skabt rigtig store problemer derude. Det har vi lige haft møde om, det ved ordføreren godt. Og så er det min intention, at vi fortsætter i november måned, når vi får de evalueringer, der ligger der. Så tror jeg, at vi kigger ind i at skulle kigge på en reform af økonomien som sådan, altså om det er de rigtige snitflader, vi har lagt. Der er jeg spændt på, hvad evalueringen siger, og så ser jeg selvfølgelig frem til drøftelserne både med KL, men også med elevorganisationer og lederforeninger osv.

Kl. 13:19

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Spørgsmålet er slut. Tak til børne- og undervisningsministeren, og tak til hr. Stén Knuth.

Vi går videre til næste spørgsmål, som er til forsvarsministeren, stillet af hr. Marcus Knuth, Konservative Folkeparti.

Kl. 13:20

Spm. nr. S 48

4) Til forsvarsministeren af:

Marcus Knuth (KF):

Mener ministeren, at det er ministerens ansvar at sætte sig ind i afgørende efterretninger om konfliktområder såsom Afghanistan, hvor vi indtil i sommer havde dansk tilstedeværelse?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:20

Marcus Knuth (KF):

Tak. Mener ministeren, at det er ministerens ansvar at sætte sig ind i afgørende efterretninger om konfliktområder såsom Afghanistan, hvor vi indtil i sommer havde dansk tilstedeværelse?

Kl. 13:20

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:20

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Helt ligesom det har været praksis under tidligere regeringer, er det Forsvarets Efterretningstjenestes vurderinger, der lægges til grund i sager vedrørende sikkerhedssituationen i udlandet. Havde FE – altså Forsvarets Efterretningstjeneste – forudset Kabuls hurtige fald i august? Nej, men det havde de allierede heller ikke. Den amerikanske forsvarschef redegjorde for nylig over for det amerikanske senat for, at kollapsedes hastighed og omfang også kom som en overraskelse for USA.

Kl. 13:21

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:21

Kl. 13:23

Marcus Knuth (KF):

Tak. Ministeren har jo flere gange sagt, at ministeren ikke har læst selve de her mange ugerapporter, der jo tegnede et katastrofalt billede af situationen i Kabul op gennem foråret. Det tror jeg sådan set også på. Men jeg har svært ved at tro på, at ministeren ikke har læst en opsummering af informationerne i de her ugerapporter. Det er jo derfor, at jeg flere gange i samråd har spurgt ind til ministerens kendskab. Jeg var i det sidste samråd med ministeren nødt til at spørge tre gange, og til sidst sagde ministeren, og jeg citerer: Jeg har ikke fået de informationer, der indgår i de her ugerapporter.

Nu har jeg så skriftligt spurgt ministeriet om, hvad der indgår i de efterretninger, som ministeren får overbragt, og der står:

»Forsvarets Efterretningstjenestes sikkerhedsvurderinger bygger på det samlede efterretningsgrundlag ... Forsvarets ugerapporter er således en del heraf.«

Så hvad er sandt, minister? Har ministeren modtaget de her informationer fra ugerapporterne, eller har ministeren ikke modtaget informationerne fra ugerapporterne?

Kl. 13:22

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:22

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Jeg kan gentage, at i forhold til ugerapporter udarbejder Forsvarets Efterretningstjeneste deres vurderinger på baggrund af deres egen indhentning, oplysninger fra parterne og bidrag fra forsvaret. Forsvarets ugerapporter indgår altså på den måde som en del af et større puslespil i de samlede billeder, som Forsvarets Efterretningstjeneste lader mig tilgå som minister.

Kl. 13:22

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 13:22

Marcus Knuth (KF):

Okay, så er jeg jo lidt forvirret, for i samrådet sagde ministeren: Jeg har ikke fået de informationer, der indgår i de her ugerapporter. Nu siger ministeren så, at det har ministeren alligevel. Har ministeren så talt sandt i det samråd, som vi havde for nylig?

Kl. 13:22

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:22

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Jeg tror egentlig ikke, at det er så svært at forstå. Altså, det handler om, at Forsvarets Efterretningstjeneste laver deres vurderinger på baggrund af en lang række informationer, herunder egen indhentning, oplysninger fra parterne og bidrag fra forsvaret. På den baggrund stykker de det store puslespil sammen, og det er det store puslespil, som jeg som minister præsenteres for. Det kan i øvrigt ikke komme som nogen overraskelse, da jeg har brugt puslespilmetaforen og forklaret det adskillige gange.

Kl. 13:23

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren. Værsgo for det sidste spørgsmål.**Marcus Knuth (KF):**

Jamen det er jo tydeligvis svært at forstå. Ministeren siger til os i Folketinget, at hun ikke har fået de informationer, der indgår i de her ugerapporter. Da vi tilbage i juni spurgte ind til, hvad situationen var, hvor rapporterne tegnede et billede af Talebanflag i Kabul og af afghanske soldater, der overgav sig i hobetal, og hvor Kabul var tættere på at være isoleret, fik vi overhovedet ikke de informationer. Nu siger ministeren, at de informationer rent faktisk er tilgængelige for ministeren. Nu spørger jeg en sidste gang: Talte ministeren sandt i samrådet, da ministeren sagde: De informationer er ikke tilgængelige for mig?

Kl. 13:24

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:24

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Jeg tror, at det, som spørgeren forsøger at få mig til at sige, er noget søgt, men jeg kan gentage, at det er Forsvarets Efterretningstjeneste, der laver det samlede billede og den samlede vurdering, som jeg og i øvrigt også spørgeren selv er blevet præsenteret for, og spørgeren har selv deltaget i et møde kort forinden Kabuls fald, hvor Forsvarets Efterretningstjeneste redegjorde for det efterretningsbillede, de lavede, og i det indgår der en lang række forskellige oplysninger, men det er det samlede billede, der tilgår mig som minister.

Kl. 13:24

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Spørgsmålet er slut. Tak til hr. Marcus Knuth.

Vi fortsætter med spørgsmål til forsvarsministeren, men nu er det hr. Niels Flemming Hansen, Konservative Folkeparti, som spørger.

Kl. 13:24

Spm. nr. S 57

5) Til forsvarsministeren af:

Niels Flemming Hansen (KF):

Mener ministeren, at ministeren foretog de rette valg, mens det blev stadig klarere, at Kabul og Afghanistan ville falde i hænderne på den islamistiske terrororganisation Taleban?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo til oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:24

Niels Flemming Hansen (KF):

Tak for det, formand.

Mener ministeren, at ministeren foretog de rette valg, mens det blev stadig klarere, at Kabul og Afghanistan ville falde i hænderne på den islamistiske terrororganisation Taleban?

Kl. 13:25

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:25

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

De sidste danske soldater forlod Afghanistan allerede den 22. juni i god ro og orden, jævnfør den plan, som forsvaret havde lagt. Det er mit ansvar som forsvarsminister, og derfor er jeg også glad for, at det foregik i god ro og orden. Herefter var der ikke danske soldater i landet før søndag den 15. august, hvor det stod klart, at det ikke længere var muligt at evakuere den danske ambassade og lokalansatte afghanere fra Kabul med civile fly. Her kom Danmark på plads i Kabul som et af de absolut første lande, hvorfra vi kunne

iværksætte evakueringen med militærfly ud af Kabul. Det kunne vi, fordi vi hurtigt traf beslutning allerede lørdag den 14. august om at deployere fly til regionen.

Kl. 13:28

Kl. 13:25

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:25

Niels Flemming Hansen (KF):

Taleban var bevæbnede. De gik fra hus til hus for at finde dem, som har arbejdet sammen med Danmark og vores allierede. Hver en time talte. Ingen kunne være sikre, mens Taleban kom stadig tættere og tættere på Kabul. Det var intense dage op mod evakueringen af danske styrker og medarbejdere i Kabul. Mens kampklædte talebankrigere rykkede ind i Kabul, stod en feststemt forsvarsminister i ledtog med både statsministeren og fadøl til udendørskoncert i Odense og deltog et par dage senere i en lokal valgkamp på Ærø.

Mener forsvarsministeren, at det var den rigtige beslutning at glemme alvoren i Kabul og i stedet trække i festtøjet?

Kl. 13:26

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:26

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Danmark var et af de absolut første lande til at lande i Kabul og til med militærfly at hjælpe dem, der skulle evakueres, ud. Det er jeg stolt over, og jeg er stolt over den indsats, som forsvaret sammen med andre myndigheder med kort varsel leverede, da det jo stod klart, at det ikke længere var muligt at evakuere med civile fly.

Var det kun Danmark, der blev overrasket over, at det gik så stærkt? Var det kun Europa, der blev overrasket over, at det gik så stærkt? Nej, det var også USA. Så sent som for få uger siden sagde den amerikanske forsvarsminister til senatet, at for ham var det en stor overraskelse, hvor stærkt det gik. Trods det formåede vi altså fra dansk side at være på pletten og evakuere folk hurtigt.

Kl. 13:27

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

Kl. 13:27

Niels Flemming Hansen (KF):

Set i bakspejlet, ville ministeren have tilbragt dagene op mod evakueringen anderledes i dag og ikke brugt dagene, hvor Kabul faldt, på fadøl, fest og valgkamp?

Kl. 13:27

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:27

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Det, som jeg er optaget af, er, om vi har evakueret dem, som vi skulle evakuere, og om der er handlet rettidigt, da vi fik de nødvendige oplysninger. Jeg må bare konstatere, at Danmark altså var et af de absolut første lande, der landede i Kabul og var i stand til at hente folk ud. Vi hjalp en stribe allierede, og på internationale møder rundtomkring bliver vi i de her uger og måneder rost af andre lande for den store indsats, som vi har ydet, også for dem. Jeg er stolt over det danske forsvar, jeg er stolt over, at vi så hurtigt kunne iværksætte en evakuering.

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren for det sidste spørgsmål. Værsgo.

Kl. 13:28

Niels Flemming Hansen (KF):

Vi er alle stolte af det danske forsvar, men jeg føler ikke, at jeg får svar på mit spørgsmål, så nu spørger jeg på en anden måde: Måtte danske styrker i fremtiden stå i en tilsvarende situation, hvor hvert minut tæller i en kaotisk og turbulent evakuering, ville ministeren da stadig prioritere popkoncerter og lokale valgkampe over at bruge tiden i sit ministerium og følge en potentiel evakuering tæt?

Kl. 13:28

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:28

Forsvarsministeren (Trine Bramsen):

Da det blev besluttet søndag kl. 12.36, at der skulle indsættes militære fly, fordi det ikke længere var muligt at flyve med civile fly, befandt jeg mig hverken til popkoncert eller andre ting. Da var jeg fuldt ud til rådighed, og det har jeg i øvrigt været hele vejen igennem, for sådan er det at være minister: Man er på arbejde døgnet rundt, året rundt, hele tiden. Vi ved aldrig, hvornår tingene kan eskalere.

Er de beslutninger, der var nødvendige, blevet truffet til rette tid? Ja, det er de. Og det er baggrunden for, at vi kunne evakuere som et af de første lande.

Kl. 13:29

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Spørgsmålet er slut. Tak til forsvarsministeren og til hr. Niels Flemming Hansen.

Nu går vi så videre til det næste spørgsmål, og det er til udlændinge- og integrationsministeren, og det er af hr. Marcus Knuth, Konservative Folkeparti.

Kl. 13:29

Spm. nr. S 51

6) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

Marcus Knuth (KF):

Mener ministeren, at ministeren bør drøfte lempelser af udlændingepolitikken såsom ministerens annoncerede lempelse af familiesammenføringsreglerne med den eksisterende aftalekreds på området, inden de konkrete lempelser præsenteres?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:29

Marcus Knuth (KF):

Mange tak. Mener ministeren, at ministeren bør drøfte lempelser af udlændingepolitikken såsom ministerens annoncerede lempelse af familiesammenføringsreglerne med den eksisterende aftalekreds på området, inden de konkrete lempelser præsenteres?

Kl. 13:30

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:30

Udlændinge- og integrationsministeren (Mattias Tesfaye):

Tak for spørgsmålet. Jeg går ud fra, at det er stillet i lyset af mit brev til Udlændinge- og Integrationsudvalget fredag den 1. oktober. I

det brev orienterede jeg udvalget om regeringens juridiske vurdering af den såkaldte M.A.-dom fra Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol. Helt kort er det vurderingen, at den såkaldte 3-årsregel for familiesammenføring til flygtninge med midlertidig beskyttelsesstatus skal ændres til en 2-årsregel, i hvert fald så længe vi ikke oplever en massetilstrømning af nye asylansøgere. Spørgeren henviser til aftalekredsen på familiesammenføringsområdet, og det forstår jeg som den aftale om en reform af ægtefællesammenføringsreglerne, som den daværende regering i februar 2018 indgik med DF og Socialdemokratiet. Men som det også fremgår af den aftale, omfatter den ikke familiesammenføring til flygtninge. 3-årsreglen for familiesammenføring til flygtninge med midlertidig beskyttelsesstatus er derfor ikke en del af den aftale. 3-årsreglen blev derimod indført i 2016 på initiativ af den daværende regering. Og jeg kan sige meget klart, at jeg naturligvis vil inddrage aftalekredsen i eventuelle tiltag og justeringer af de ægtefællesammenføringsregler, vi aftalte i februar 2018.

Danmark har fået en dom imod sig, og regeringens jurister har konkluderet meget klart, at 3-årsreglen skal ændres til en 2-årsregel, så længe der ikke er en massetilstrømning. Det har jeg som nævnt orienteret hele udvalget om skriftligt forrige fredag, og i lyset af de spørgsmål, der har været stillet på baggrund af den skriftlige orientering, har jeg også inviteret alle ordførere til en mundtlig orientering i ministeriet, hvor der vil være mulighed for at spørge nærmere ind til den, synes jeg selv, rimelig komplicerede juridiske vurdering.

Kl. 13:31

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:31

Marcus Knuth (KF):

Tak. Under flygtningekrisen var nogle af de vigtigste redskaber, vi havde for at bremse tilstrømningen, bl.a. de lavere sociale ydelser – dem har Socialdemokratiet, i hvert fald delvis, hævet igen – men især også de stramme regler for familiesammenføring, og det er jo derfor, vi blev så overraskede, da ministeren på en fredag eftermiddag, uden at have haft en dialog med Folketingets partier først, meddelte, at nu ville man sænke venteperioden fra 3 år til 2 år. Godt nok er antallet af asylansøgere lige nu lavt på grund af corona, men situationen i Afghanistan og en stigende migration fra Nordafrika kan jo meget hurtigt føre til, at presset på Danmark stiger igen, og derfor har vi været rigtig, rigtig skuffede over, at ministeren på et så afgørende område, også selv om der har været en EU-dom, melder det her ud uden at drøfte det.

Da EU-dommen faldt, mener jeg at huske, at ministeren sagde, at det her er meget kompleks jura, og at vi er nødt til at se på, præcis hvad vi gør, inden vi træffer en beslutning, og så træffer man en så simpel beslutning uden overhovedet at drøfte, hvad der har været af andre muligheder, med Folketingets partier.

Så er ministeren klar til at kigge på andre muligheder end lige præcis bare at gå fra 3 år til 2 år; er ministeren villig til at se på, hvad der er af alternativer? Jeg går ud fra, at juristerne har præsenteret ministeren for forskellige alternativer. Det var i hvert fald det, ministeren selv lagde op til. Er ministeren villig til det, og hvorfor luskede ministeren det her ud på en fredag eftermiddag uden at orientere de partier, som står bag reglen om 3 års ventetid på familiesammenføring?

Kl. 13:33

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:33

Udlændinge- og integrationsministeren (Mattias Tesfaye):

Jeg vil starte med at sige, at der ikke er noget, der er lusket ud. Altså, hele Folketingets udvalg er orienteret, der er udsendt en pressemeddelelse, og der er også medier, der har skrevet om det. Der er ikke noget luskeri her i noget som helst.

Man kan godt tage en politisk diskussion af, hvor den grænse skal ligge, men den kan kun ligge fra 2 år og nedad. Så vi kan godt diskutere, om det skal være 1 år eller 1½ år; det synes jeg bare ville være en dårlig position. Jeg har valgt at sige, at vi retter ind efter domstolen og heller ikke mere. Jeg har jo også spurgt til, om det ikke kunne være 2½ år eller mere, men det kan det ikke. 2 år er grænsen.

Kl. 13:33

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:33

Marcus Knuth (KF):

Men det er jo fint. Nu siger ministeren så her i Folketingssalen, at han har spurgt, om det kunne være 2½ år, men de ting har ministeren jo ikke drøftet med de partier, der står bag reglen, og det er jo derfor, jeg simpelt hen synes, det er en demokratisk uskik, at man melder det ud uden rent faktisk at have diskuteret det, især fordi det er et så vigtigt område. Og hvis man virkelig skal være kyniker, kan man spørge, om det er noget, man bare lige har aftalt med de røde partier uden om de blå partier.

Men må jeg så stille spørgsmålet til ministeren: Hvorfor melder man det ud på en fredag aften i stedet for rent faktisk at inddrage partierne i den her diskussion?

Kl. 13:34

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:34

Udlændinge- og integrationsministeren (Mattias Tesfaye):

Jeg har ikke selv nogen holdninger til, hvornår det skal meldes ud. Der kunne måske også være nogen, der sagde: Hvorfor skulle det meldes ud få dage før Folketingets åbning; kunne man ikke have ventet til bagefter? Og på den måde kan man jo altid spekulere i, hvornår det er mest formålstjenligt at melde sådan noget ud. Jeg har været optaget af, at vi ikke overimplementerede den dom, der er faldet ved domstolen, og at vi har indtaget den strammest mulige position. Det betyder også, at hvis vi ender i en situation med massetilstrømning igen, mener jeg, at vi skal kunne gå op på 3 år igen.

Kl. 13:35

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Så er det spørgeren for sit sidste spørgsmål, værsgo.

Kl. 13:35

Marcus Knuth (KF):

Vi er jo glade for, at ministeren nu også – på vores opfordring, formoder jeg – har indkaldt til et møde om det her den 29. oktober. Vi havde gerne set, at det møde havde fundet sted, inden ministeren meldte noget ud. Men det, vi jo også har sagt, er, at hvis man er nødt til at lempe her, er man nødt til at stramme op på et andet område, således at det samlede strammerbillede af Danmark som land forbliver det samme. Er ministeren villig til at kigge på andre områder, man kan stramme, således at man opvejer den eventuelle lempelse, som man er nødt til at komme med her?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:35

Men det er et vilkår i EU-samarbejdet, at man risikerer at blive nedstemt, hvis man ikke kan samle nok medlemslande til at blokere, og det er jo så det, der er sket i den her sag. Tak for ordet.

Kl. 13:37

Kl. 13:35

Udlændinge- og integrationsministeren (Mattias Tesfaye):

Af regeringens lovprogram fremgår der flere lovforslag, som er stramninger af udlændingelovgivningen, bl.a. udvisningsreglerne, og vi kommer også til som parti at have en diskussion omkring reglerne for frakendelse af statsborgerskab. Så det er jeg fuldstændig med på.

Hvis jeg skal få spørgeren til at gå lidt glad fra salen, vil jeg sige, at det måske faktisk også er lidt en halv sejr for dansk parlamentarisme, at vi nu har Domstolens blåstempling af, at vi godt kan have en 2-årsregel, og en 3-årsregel i tilfælde af massetilstrømning. Da vi indførte den regel, var det jo med procesrisiko og mange, der sagde, at det aldrig kunne lade sig gøre. Men det kunne det jo faktisk, i hvert fald halvdelen af vejen.

Kl. 13:36

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Spørgsmålet er slut. Tak til hr. Marcus Knuth, Det Konservative Folkeparti.

Jeg siger ikke tak til udlændinge- og integrationsministeren, for vi fortsætter nu med et spørgsmål til beskæftigelsesministeren, og her er udlændinge- og integrationsministeren vikarierende. Det er et spørgsmål på foranledning af hr. Morten Messerschmidt, Dansk Folkeparti.

Kl. 13:36

Spm. nr. S 59

7) Til beskæftigelsesministeren af:

Morten Messerschmidt (DF):

Hvad har regeringen foretaget sig i EU for at modarbejde, at EU skulle komme til at bestemme over dansk velfærdspolitik, helt konkret i forhold til EU's seneste indgreb i spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsø for oplæsning.

Kl. 13:36

Morten Messerschmidt (DF):

Tak for det, formand. Hvad har regeringen foretaget sig i EU for at modarbejde, at EU skulle komme til at bestemme over dansk velfærdspolitik, helt konkret i forhold til EU's seneste indgreb i spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

Kl. 13:36

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 13:36

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Tak for spørgsmålet. Med hensyn til det konkrete direktiv om orlovsrettigheder blev det endeligt og formelt vedtaget den 20. juni 2019, altså en uge før den nuværende regering tiltrådte, og reelt blev det også forhandlet på plads endnu tidligere, under den tidligere regering. Den daværende regering var uenig i forslaget og forsøgte også at bekæmpe det, og Socialdemokratiet støttede dengang regeringen, fordi vi ikke ønskede en EU-regulering af forældreorloven. Den daværende regering endte med at stemme nej til direktivet, også med fuld opbakning fra os i Socialdemokratiet.

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Morten Messerschmidt.

Kl. 13:37

Morten Messerschmidt (DF):

Tak for det, og også tak for at bekræfte, at det er den siddende regerings synspunkt, at EU så ikke skal blande sig i vores velfærdsordninger og barselsregler og den slags ting, og det er jo så et af de områder, hvor jeg i hvert fald med tilfredshed kan se, at regeringen mener det samme, som den gjorde, inden den blev regering, og det er jo godt. Så er der i hvert fald en sammenhæng der.

Men uanset hvem der så har været forhandlere for Danmark i det her spørgsmål, er det jo relevant at se på, hvad man så har foretaget sig. Altså, både Socialdemokratiet, Venstre, Konservative, og hvem der ellers sad i regering, inden ministeren blev minister, har jo stemt for den EU-traktat, der har muliggjort, at EU har kunnet lave det her indgreb i vores barselsregler og dermed over for familiernes frihed, og derfor havde jeg håbet lidt på, at ministeren ikke bare ville være minister for sin egen regering, men også i en bredere forstand kunne sige lidt om, hvad man aktivt har foretaget sig. Det kan jo ikke komme bag på et gammelt, hæderkronet parti som Socialdemokratiet, at når man stemmer for en traktat til EU om, at EU kan gribe ind i Danmarks barselsregler, så gør de det nok. Altså, det skulle da være første gang i de seneste 60 års danmarkshistorie, at EU ikke har benyttet en beføjelse til at krænke medlemslandenes suverænitet. Så det ville da være meget, meget mærkeligt, og derfor er det klart, at det påkalder sig en vis interesse:

Hvad har regeringen, altså Hendes Majestæt Dronningens regering, uanset om det så er den siddende eller den tidligere, foretaget sig for at forhindre dette indgreb? Det er det, jeg gerne vil vide.

Kl. 13:39

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren, værsø.

Kl. 13:39

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Jeg kan selvfølgelig ikke fortælle i detaljer, hvad forgængere fra en tidligere regering har foretaget sig, men det, jeg ved, er, at de har forsøgt at bekæmpe og stemt imod det, som endte med at blive vedtaget.

Så er det rigtigt, at vi har tiltrådt en traktat, og det betyder også, at når vi bliver stemt ned, vil vi blive omfattet af den lovgivning, selv om vi har været i mindretal. Det er nu engang præmissen for at være medlem af EU, og faktisk er det sådan, at kompetencen til at regulere barselsrettigheder rækker helt tilbage til Danmarks medlemskab i 1973.

Kl. 13:39

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 13:39

Morten Messerschmidt (DF):

Ja, og jeg tror, jeg kan sige med relativt stor ro i sindet, at jeg har kritiseret samtlige traktater siden den fra 1973, så jeg vil jo sige, at det ikke er diskulperende i sig selv. Men når det notat, som Beskæftigelsesministeriet har oversendt til Folketinget den 24. september 2021, altså under den siddende regering, meget eksplicit siger, at

der ikke har været opmærksomhed på de utilsigtede konsekvenser i forhold til velfærdssystemer, hvor der er orlovsrettigheder for andre grupper end lønmodtagere, f.eks. i Danmark, Sverige og Finland, så påkalder det sig jo en vis interesse.

Altså, skal det forstås sådan, at den danske regering ikke har gjort de, hvad kan man sige, skandinaviske synspunkter gældende under forhandlingerne?

Kl. 13:40

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren, værsgo.

Kl. 13:40

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Her må jeg bede om spørgerens forståelse for, at jeg er vikar på posten, og at jeg derfor lige bliver nødt til at læse lidt op, for jeg kan ikke redegøre i detaljer for, hvordan man har forhandlet i sin tid. Men jeg ved, at der har været en diskussion omkring det, man kalder dobbeltret, som ikke blev betragtet som et tema under forhandlingerne. Derimod fremgik det faktisk af direktivet, at der er taget højde for, at hvis der er overdraget forældreorlov efter det gældende forældreorlovsdirektiv, så får man ikke nye rettigheder efter orlovsdirektivet.

Så går jeg ud fra, at man har troet, at når man gav orlovsrettigheder til f.eks. en ledig, var retten efter orlovsdirektivet også brugt, og det burde man selvfølgelig have fået præciseret. Det ved vi så nu, for nu har Kommissionen påpeget noget andet.

Kl. 13:41

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:41

Morten Messerschmidt (DF):

Så det må jeg forstå som en bekræftelse af, at man ikke har foretaget sig det fornødne. Men der vil ministeren selvfølgelig nok sige, at det var den tidligere regering, der skulle have gjort det, og så er det jo lige pludselig blevet et parlamentarisk spørgsmål.

Men kan ministeren sige noget om, hvilke sonderinger der så har været i processen? Det er jo et problem, Danmark deler med andre lande, hvor der er et arbejdsmarked, der bygger på aftaler, altså store dele af Tyskland, Finland, Sverige osv. Har man bare siddet på hænderne, eller har der rent faktisk været en koordinering med de her lande, måske også Holland?

Kl. 13:41

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren, værsgo.

Kl. 13:41

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Jeg kan ikke redegøre i detaljer for, hvad der er foregået, men jeg ved, at der har været dialog og alliancer med andre lande i Europa. Og det hører måske også med – jeg kan ikke rigtig gennemskue, om det er til Kommissionens eller den tidligere regerings forsvar – at der, siden direktivet blev vedtaget, er faldet en dom i februar i år fra EU-Domstolen, som fortolker det tidligere forældreorlovsdirektiv, og hvis den dom var faldet nogle år tidligere, så kunne den tidligere regering muligvis have taget højde for det i forhandlingerne. Så der er faldet en dom, efter at direktivet er vedtaget.

Kl. 13:42

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Tak for det. Spørgsmålet er slut.

Men vi fortsætter med både ministeren og spørgeren.

Kl. 13:42

Spm. nr. S 60

8) Til beskæftigelsesministeren af:

Morten Messerschmidt (DF):

Hvad planlægger ministeren at gøre for at sikre, at EU ikke fremover kan bestemme over dansk velfærds politik, særlig i forhold til spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:42

Morten Messerschmidt (DF):

Tak, formand. Hvad planlægger ministeren at gøre for at sikre, at EU ikke fremover kan bestemme over dansk velfærds politik, særlig i forhold til spørgsmålet om familiers fordeling af barsel?

Kl. 13:42

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren, værsgo.

Kl. 13:42

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Tak igen for spørgsmålet. Konkret i forhold til fordeling af orlov skal direktivet jo implementeres den 2. august 2022. Efter planen skal direktivet evalueres i 2027, altså 5 år efter. Kommissionen kan i den forbindelse foreslå ændringer, hvis den finder det hensigtsmæssigt, men vi vil allerede inden for den nærmeste fremtid, mens diskussionen herhjemme er i frisk erindring – og det tror jeg den er nu – mødes med Kommissionen for at påpege konsekvenserne af direktivet i Danmark, og her vil vi både gøre klart, at vi ikke ønsker yderligere EU-regulering af spørgsmålet om forældreorlov, og vi vil også rejse de konkrete udfordringer, som vi oplever med implementeringen af direktivet i Danmark. Det gælder konkret situationen med dobbelt ret – det, vi var inde på før – for personer, som allerede har holdt forældreorlov på en offentlig ydelse, f.eks. su eller kontanthjælp, og som får ret til 2 nye måneders forældreorlov med barselsdagpenge, hvis de bliver lønmodtagere. Det var ikke et tema i forhandlingerne, hvor hverken Danmark eller andre lande var opmærksomme på problemstillingerne.

På den måde arbejder vi hele tiden benhårdt for at varetage Danmarks interesser i EU-samarbejdet, og det gælder selvfølgelig alle sager på det sociale og arbejdsmarkedspolitiske område. Spørgeren kender jo til sagerne omkring mindsteløn, forordning 883 og længdenemsgtighed, og det er særlig den danske model her, vi er optaget af at værne om. Det er vores holdning, at vi i Danmark fortsat selv skal fastlægge velfærds politikken, og det vil altid være vores udgangspunkt, når vi forhandler med de andre medlemslande. Tak for ordet.

Kl. 13:43

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:43

Morten Messerschmidt (DF):

Det letteste, hvis man er imod, at EU skal blande sig i et område, er jo at sikre sig, at EU ikke har beføjelsen. F.eks. på et ministerområde, som vil stå ministeren nær, nemlig udlændingeområdet, har Danmark et forbehold, som gør, at vi slet ikke behøver at bekymre os, hver gang Kommissionen kommer med tåbelige idéer i forhold til asylpolitikken eller familiesammenføringspolitikken, for det gælder kun for de 26 andre lande. Det er jo derfor, det er en lille smule

uambitiøst, synes jeg, når regeringens position tilsyneladende er, at man ikke ønsker *yderligere* regulering på barselsområdet.

Jeg minder om, at den tidligere ligestillingsminister hr. Mogens Jensen har sagt, at han ikke er tilhænger af tvang, når det handler om, hvordan barsel skal fordeles i familierne, og derfor sagde han på vegne af regeringen, at man gik efter at få en dispensation fra EU-direktivet. Det var tilbage i august 2019, altså efter at den nuværende regering var tiltrådt. Vi kan også finde tilsvarende citater fra hr. Peter Hummelgaard, fra før han blev minister, da han var EU-ordfører, som meget klart siger:

»Vi har ikke noget imod, at mænd skal tage mere barsel, og det vil vi sådan set gerne være med til at arbejde for. Men vi har rigtigt meget imod, at det kommer per dekret fra Bruxelles.«

Det sagde han til Danmarks Radio den 13. juni 2018. Det forstår jeg også stadig væk er regeringens position. Så er det jo bare mærkeligt, at man samtidig siger, at man ikke ønsker *yderligere* regulering. For hvorfor er man ikke lidt mere ambitiøs og prøver at rulle noget af den regulering, som man er imod, tilbage? Nu sagde ministeren tidligere, at det her sådan set er noget, der følger af en traktat, som er stemt igennem i Danmark i 1972 og er trådt i kraft den 1. januar 1973. Altså, kunne man måske ikke overveje at få nogle flere forbehold, som ministeren er så godt bekendt med og bevæger sig så hjemmenvant rundt i fra sit almindelige resort? Det ville da være den rigtige måde, synes jeg. Hvis man finder ud af, at man er kommet til at give for meget magt til Bruxelles, så kan man i hvert fald have en plan for at få den tilbage i stedet for bare at sidde med foldede hænder og sige: Uh, vi håber sandelig på, at de ikke bruger den igen.

Kl. 13:46

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:46

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Jeg kan starte med at bekræfte, at vores retsforbehold har betydning. Det kan jeg se nu, hvor jeg både kan åbne den ene iPad med sager fra Udlændinge- og Integrationsministeriet, hvor retsforbeholdet er en fuldstændig integreret del af vores engagement i Bruxelles, og så kan jeg åbne den anden iPad fra Beskæftigelsesministeriet og se, at der er forskel. Så det kan jeg bekræfte. Og så vil jeg sige, at vi ikke har nogen planer om at skulle foreslå traktatændringer og nye forbehold, og vi må nok erkende, at på orlovsdirektivet er vi lige blevet stemt ned, så nu er vores opgave at få det implementeret, men på en minimal måde, hvor vi ikke overimplementerer den lovgivning, der er trådt i kraft. Og det er rigtigt, at efter direktivet er vedtaget, er der så faldet en dom, som får en betydning, som vi synes er irriterende, og vi kommer til at rejse det, som jeg sagde i talen, over for Kommissionen.

Kl. 13:46

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:46

Morten Messerschmidt (DF):

Kan ministeren ikke godt se, at det kan forekomme en lille smule desillusionerende? Vi har altså en tidligere ligestillingsminister, hr. Mogens Jensen, som siger, at man ønsker at få en dispensation fra direktivet, og vi har en nuværende minister, der nærmest angrende står og siger: Ja, det er gået imod os, men vi må jo bøje os for det, og så må vi håbe på, at der ikke kommer noget mere.

Men samtidig har regeringen ikke en position, der sikrer, at Danmark måske kunne tage kompetencen tilbage, på trods af at ministeren på sit eget område, nemlig udlændingeområdet, kan se,

hvor godt det fungerer. Vil regeringen f.eks. overveje at tage det her op på et topmøde? Der er jo jævnligt topmøder, og man kunne, når statsministeren er tilbage fra Asien, overveje, om det her skulle være et tema, som Danmark kunne sende ind til et topmøde i Bruxelles, og så kunne man der drøfte at få den beføjelse tilbage.

Kl. 13:47

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

Kl. 13:47

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Nu er jeg ikke udenrigsminister, så jeg må hellere passe på med at blande mig for meget i, hvad vi har af planer omkring traktatændringer, men jeg tør godt sige, at det har vi ingen planer om nu. Så vil jeg også sige, at jeg ikke er desillusioneret, det er jeg ikke. Jeg går også tit ud af den her sal og er blevet stemt ned. Måske ikke så mange gange i den her folketingssamling, men så dog i sidste folketingssamling, men det gør mig ikke desillusioneret på folkestyrets vegne, og på samme måde bliver jeg ikke desillusioneret på EU-medlemskabets vegne over, at vi en gang imellem kommer i mindretal. Det gjorde vi så her, men overordnet, hvis man træder et par skridt tilbage, mener vi fortsat, at det er i Danmarks interesse, både økonomisk og politisk, at vi er en del af det europæiske fællesskab.

Kl. 13:48

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Morten Messerschmidt med det sidste spørgsmål. Værsgo.

Kl. 13:48

Morten Messerschmidt (DF):

Det, at vi har forbehold over for både euroen og retsforbeholdet og i øvrigt også sommerhuse, gør jo ikke, at vi ikke er medlemmer af EF eller EU og er dækket af de to traktater. Det er jo slet ikke det, vi taler om, minister. Vi taler om, om ikke det kunne være en god idé med nogle flere forbehold, og den der lidt filosofiske tanke om, at man jo også bliver stemt ned i Folketinget, holder jo heller ikke, for vælgerne i Danmark har mulighed for at ændre Folketingets sammensætning, og så får man en tur til, om man så må sige – så får man mulighed for at kæmpe sin kamp igen. Men der er jo ikke nogen som helst chance for, at de danske vælgere kan få en ny Kommission, kan få et nyt flertal i Europa-Parlamentet eller kan ændre flertallet i Rådet, og det er jo derfor, vi har brug for en regering, der tør sige, at det her område aldrig skulle have været overdraget til EU.

Kl. 13:48

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 13:48

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

EU eller rettere EF har, som spørgeren også ved, haft indflydelse på det her siden 1973, så det er ikke noget, der er overdraget for nylig, og vi har ikke nogen planer om at skulle etablere nogen nye forbehold for Danmarks medlemskab af EU. Det betyder også, at en gang imellem bliver vi stemt ned, og der vil vi så implementere de direktiver på en måde, hvor det ikke bliver overimplementeret i dansk lovgivning, og det er vi faktisk i gang med nu, og vi håber inden for forholdsvis kort tid at kunne lave en aftale med Folketingets partier om, hvordan vi så skal implementere det her konkrete direktiv.

	Kl. 13:49	Jeg tror, at man er nødt til at gøre mere. Jeg har også godt set, hvad det er, regeringen er kommet med, men problemet er lidt, at jeg ikke tror, det løser det. I den forbindelse kunne jeg så godt tænke mig at høre ministeren, om han er enig i, at vi bør nedsætte beløbsgrænsen, også for at få flere udenlandske medarbejdere og dermed flere hænder til de pressede virksomheder.	
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Tak for det. Spørgsmålet er sluttet. Men vi fortsætter med spørgsmål til beskæftigelsesministeren, og nu er det fru Anni Matthiesen, Venstre.	Kl. 13:49		Kl. 13:52
Spm. nr. S 61 9) Til beskæftigelsesministeren af: Anni Matthiesen (V): Hvordan mener ministeren at vi får de bedste muligheder for at udbedre den akutte mangel på arbejdskraft?		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.	Kl. 13:52
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.	Kl. 13:49	(Beskæftigelsesministeren) Mattias Tesfaye (fg.): Det er ikke regeringens politik at nedsætte beløbsgrænsen. Det kan godt være, at der er nogle andre steder på erhvervsordningerne, som vi kalder dem, hvor man kan rekruttere arbejdskraft uden for Europa til Danmark, hvor der kan være mulighed for at afbureaukratisere lidt, og hvis der er de muligheder, synes jeg, vi skal forfølge dem, fordi udenlandsk arbejdskraft, der kommer ind på de her ordninger, entydigt er til gavn for Danmark. Nu kan jeg også lige tage min integrationsministerhat på og sige, at der faktisk ikke rigtig er integrationsudfordringer med de mennesker. Mange køber huse i egne af landet, hvor vi har brug for folk køber huse, og det er en økonomisk saltvandsindsprøjtning til dansk økonomi. Så det er vi store tilhængere af.	Kl. 13:52
Anni Matthiesen (V): Tak for det. Hvordan mener ministeren at vi får de bedste muligheder for at udbedre den akutte mangel på arbejdskraft?	Kl. 13:49	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.	
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.	Kl. 13:49		
(Beskæftigelsesministeren) Mattias Tesfaye (fg.): Tusind tak for spørgsmålet. Det er et meget relevant spørgsmål, synes jeg, for det er en udfordring, som vi har fokus på at løse, og derfor har vi netop også indgået en trepartsaftale med arbejdsmarkedets parter og Kommunernes Landsforening. Det er en aftale, der indeholder 17 konkrete initiativer, som på den korte bane skal bidrage til, at virksomhederne kan få nogle af de folk, de har brug for. Med aftalen bliver der afsat 30 mio. kr. til, at jobcentre og a-kasser bliver endnu bedre til at formidle jobs og skabe et godt match mellem ledige og virksomheder. Samtidig skærper vi rådighedsreglerne, så ledige søger de jobs, der er. Regeringens tilgang er, at vi skal udnytte de gode tider til at gøre dem endnu bedre, til at få endnu flere med, og det er ikke nok med arbejdskraft fra udlandet. Der er tusindvis af ledige. Der er seniorer, der er dimittender, der er unge uden uddannelse, og det er både virksomhedernes, myndighedernes og de lediges ansvar, at vi får udnyttet opsvinget og får dem i gang. Trepartsaftalen er første skridt, men den løser naturligvis ikke alle udfordringer. Regeringen har med det reformudspil, der hedder »Danmark kan mere I«, givet sit bud på en række udfordringer, som på længere sigt giver nogle af svarene på de mere strukturelle problemer, vi står med i Danmark.	Kl. 13:50	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Spørgeren, værsgo.	Kl. 13:52
Anni Matthiesen (V): Tak. Jeg tror, vi alle sammen har oplevet den mangel, der er på arbejdskraft lige nu, også efter genåbningen af Danmark. Jeg kan sige, at jeg netop har siddet med en flok, som repræsenterer hele hotel- og restaurationsbranchen, og som simpelt hen skriger på at få arbejdskraft. Det er sådan, at de giver eksempler på, at ejerne selv er nødt til at passe alle vagterne, fordi de simpelt hen ikke kan få personale, og det er sådan, at de også er nødt til at lukke nogle af værelserne. De kan ikke udleje så mange værelser, som de ellers gerne ville, og som der egentlig er efterspørgsel på.	Kl. 13:50	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren, værsgo.	Kl. 13:53
		(Beskæftigelsesministeren) Mattias Tesfaye (fg.): Lad mig sige to ting. Punkt 1: For mange virksomheder tror jeg det er vigtigt, at når de har en udenlandsk kandidat, de ønsker at ansætte, så skal det gå stærkt, og derfor er det et problem i dag, at vi har for lange sagsbehandlingstider hos de myndigheder, der behandler ansøgninger om at få en opholdstilladelse, og det påhviler udlændingeminister, og ham kender jeg. Så der er en enormt vigtig opgave. Punkt 2: Det er jo også i opsvinget, vi har mulighederne – mulighederne for at få seniorer i sving, for at få folk, der mangler praktikplads, i gang, for at få nogle af de langtidsledige og også nogle af de flygtninge, der er kommet til landet, i gang. Så jeg synes også, vi skal have fokus på dem, der allerede er her.	Kl. 13:54
		Formanden (Henrik Dam Kristensen): Spørgeren for sidste spørgsmål. Værsgo.	

	Kl. 13:54	alle aldersgrupper og deres kompetencer på arbejdsmarkedet. Derfor er jeg også glad for, at regeringen og arbejdsmarkedets parter netop har indgået en trepartsaftale, der skal bidrage til at afhjælpe manglen på arbejdskraft, og at et af elementerne i aftalen er, at der indføres et konkret forbud mod, at arbejdsgivere screener jobansøgere på baggrund af deres alder i forbindelse med indlevering, indsendelse, uploading eller indtastning af jobansøgninger. Initiativet skal være med til at sikre, at jobansøgere ikke bliver fravalgt på grund af alder.	Kl. 13:56
Anni Matthiesen (V): Her til sidst kunne jeg rigtig godt tænke mig at bede beskæftigelsesministeren om at tale med udlændingeministeren og måske så få styr på det med de lange sagsbehandlingstider, for så var det da et skridt mere i en rigtig retning. Jeg ved ikke, om beskæftigelsesministeren kan bekræfte, at det er noget, ministeren vil tage en drøftelse med integrations- og udlændingeministeren om.	Kl. 13:54	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.	Kl. 13:56
(Beskæftigelsesministeren) Mattias Tesfaye (fg.): Faktisk er sagsbehandlingen i den styrelse, der hedder SIRI, som står for det, ved at komme op i gear, men udfordringerne er, at der er blevet hobet nogle sagspukler op, og i den trepartsaftale, jeg nævnte i min tale, er der faktisk afsat 12 mio. kr. til at få høvlet de sagspukler væk, sådan at når folk ansøger, skal der gå ret kort tid, før sagsbehandleren har den i hænderne, og hvis ellers den kan afgøres rimelig hurtigt, gælder det jo bare om at få sprøjtet opholdstilladelser ud, så vi kan få de folk ud på virksomhederne, hvor der er behov for det, og i den forstand er jeg ret glad for trepartsaftalen.	Kl. 13:55	Anni Matthiesen (V): Tak, og tak for svaret. Jeg kan oplyse, at jeg faktisk har fået flere af de her henvendelser i min indbakke, altså hvor man måske ikke kan dokumentere det, men hvor man alligevel har en fornemmelse af, at når man har passeret de 55 år, så er der en større risiko for, at man rent ud sagt bliver frasortet. Og jeg synes egentlig, at det på en eller anden måde er helt grotesk, i hvert fald når vi også igennem mange år har talt om det grå guld osv., for vi ved jo netop, at mange af de her medarbejdere er nogle af dem, der ligger inde med store erfaringer. Derfor kunne jeg godt tænke mig at høre, om ministeren har nogle planer om måske også at lave en form for positiv italesættelse, igen, i forhold til de kompetencer, som rigtig mange af de her modne medarbejdere har. Altså, er det, der skal til, at lave en runde for at sikre, at vi får talt det her op, nemlig at dem, der er over 55 eller 60 år, faktisk fortsat kan være en kæmpe gevinst på arbejdsmarkedet?	Kl. 13:57
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Spørgsmålet er slut. Men vi fortsætter med spørgsmål til beskæftigelsesministeren og med fru Anni Matthiesen.	Kl. 13:55	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ministeren.	Kl. 13:57
Spm. nr. S 62 10) Til beskæftigelsesministeren af: Anni Matthiesen (V): Hvad mener ministeren om, at en ny undersøgelse viser, at knap hver femte virksomhed ulovligt har frasortet ældre kandidater på baggrund af deres alder?	Kl. 13:55	(Beskæftigelsesministeren) Mattias Tesfaye (fg.): Jeg tror faktisk, at spørgeren har fat i noget helt centralt, nemlig at vi kan lave alle de trepartsaftaler, vi vil, og regler omkring forskelsbehandling og det ene med det andet med det tredje – vi kan lave alle de paragraffer herinde, vi vil, men det er jo en kulturændring i samfundet, som der er behov for. Og vi skal vænne os til, at selv om folk er fyldt 55 år, har de stadig væk år tilbage på arbejdsmarkedet og noget at bidrage med, som måske ikke betyder, at det er dem, der er hurtigst til at sende e-mails, men måske er det sådan, at den mest produktive ikke er den, der er hurtigst til at sende e-mails, men den, der har noget erfaring og ved, hvad der er det rigtige at gøre i den givne situation. Jeg har i hvert fald selv arbejdet sammen med folk, hvor jeg har ... (<i>Formanden: Tak!</i>). Det kan jeg fortælle om senere.	Kl. 13:58
Formanden (Henrik Dam Kristensen): Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.	Kl. 13:55	Formanden (Henrik Dam Kristensen): Ja, den får vi senere. Værsgo til spørgeren.	Kl. 13:58
Anni Matthiesen (V): Tak for det. Hvad mener ministeren om, at en ny undersøgelse viser, at knap hver femte virksomhed ulovligt har frasortet ældre kandidater på baggrund af deres alder?	Kl. 13:55	Anni Matthiesen (V): Tak. Men så tror jeg, at jeg vil tage fat der, hvor jeg slap sidst, rent ud sagt, for så giver jeg også ministeren mulighed for at svare fuldt ud på mit spørgsmål. For jeg tænker nemlig, at det er fuldstændig korrekt, at det kræver en kulturændring, og så kræver det måske også en italesættelse af, at vi heldigvis bliver ældre. Det er jo positivt, og det gør også, at man sagtens kan have nogle gode år, også selv om man så måske er nået til et sted tæt på pensionsalderen. Så vil	

ministeren ikke tage initiativ til at prøve at ændre på den kultur, der jo åbenbart er nogle steder?

Kl. 13:59

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Minister, værsgo.

Kl. 13:59

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Som spørgeren også ved, er jeg jo vikar på området, og derfor er jeg lidt forsigtig med at sætte alt for mange nye initiativer i søen, som hr. Peter Hummelgaard skal følge op på, når han kommer tilbage fra barsel. Men det, som jeg i hvert fald kan give på vegne af regeringen, er en politisk tilkendegivelse af, at vi er enige i, at der er behov for den her kulturændring, og at der nok nogle gange er en tendens til at undervurdere de erfaringer og den viden og den kapacitet, der er hos mange ældre medarbejdere, og at det jo, som jeg sagde i min tale, ikke bare er ulovligt, men også dumt af en virksomhed, hvis man på forhånd sorterer folk fra, bare fordi de har et cpr-nummer, som man kan se nok ikke lige er udskrevet i forgårs.

Kl. 13:59

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, sidste spørgsmål.

Kl. 13:59

Anni Matthiesen (V):

Tak. Jeg ved godt, at ministeren, der står i salen i dag, er vikar for den minister, jeg stiller spørgsmålene til. Men jeg vil godt her til sidst på en eller anden måde prøve igen. Altså, når nu den nuværende fungerende beskæftigelsesminister alligevel skal tale med beskæftigelsesministeren i forhold til det foregående spørgsmål, når ministeren er tilbage igen, altså den rigtige beskæftigelsesminister, kunne man så ikke tage det her med på huskelisten? Altså: Kan man gøre noget helt konkret for at italesætte det positive i, at man jo faktisk også har modne medarbejdere på arbejdspladsen?

Kl. 14:00

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren, værsgo.

Kl. 14:00

(Beskæftigelsesministeren)

Mattias Tesfaye (fg.):

Det er i hvert fald noteret på huskelisten. Hvis ikke det allerede står på huskelisten hos den rigtige beskæftigelsesminister, skal jeg i hvert fald nok sørge for, at det bliver skrevet på huskelisten, fordi det er en fælles intention, vi bør have i hele det danske samfund, nemlig at folk selvfølgelig ikke skal sorteres fra, blot fordi de er fyldt 55 eller 60 år, eller hvor meget de er fyldt.

Kl. 14:00

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgsmålet er sluttet. Tak til beskæftigelsesministeren, og tak til fru Anni Matthiesen, Venstre.

Vi går videre til det næste spørgsmål. Det er til indenrigs- og boligministeren, og det er af hr. Michael Aastrup Jensen, Venstre.

Kl. 14:00

Spm. nr. S 49

11) Til indenrigs- og boligministeren af:

Michael Aastrup Jensen (V):

Er det regeringens opfattelse, at planloven bør ændres på området omkring opsætning af midlertidige telte i landzoner, således at reg-

lerne bliver mere lempelige og dermed gør det nemmere for virksomheder og kommuner at etablere glamping?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 14:00

Michael Aastrup Jensen (V):

Tak for det, formand. Spørgsmålet er: Er det regeringens opfattelse, at planloven bør ændres på området omkring opsætning af midlertidige telte i landzoner, således at reglerne bliver mere lempelige og dermed gør det nemmere for virksomheder og kommuner at etablere glamping?

Kl. 14:01

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 14:01

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Tak for spørgsmålet angående glamping. Der findes i dag ikke en definition i de gældende regler på, hvad det egentlig er. En glampingenhed kan være et luksustelt med inventar og fast træterrass som bund. Det kan også være tinyhouses eller ombyggede cirkusvogne.

Bl.a. Bolig- og Planstyrelsen har oplevet en stigende interesse for, hvilke muligheder der er for former for midlertidige overnatningsmuligheder til såkaldt glamping i landzonen. Bolig- og Planstyrelsen har på den baggrund i juli lagt et notat om glamping på styrelsens hjemmeside. Notatet beskriver regler, der kan være relevante for glamping. Det fremgår, at bl.a. planloven, sommerhusloven, campingreglementet og byggelovgivningen kan komme i spil. Det øgede fokus på reglerne for glamping kommer med en generelt øget interesse for forskellige typer af naturnære overnatningsformer, og det er positivt, at der rundtomkring i landet er interesse for sådanne nye muligheder for turisme.

Regeringen ønsker, at planloven, som der nu spørges til, sætter gode og afbalancerede rammer for hensynet til udvikling og vækst på den ene side og landskab, natur og miljø på den anden side, også når det kommer til glamping. Hertil er det naturligvis et spørgsmål om, hvad der kan foregå på campingpladserne, og hvad der kan igangsættes af aktiviteter, midlertidige som permanente, uden for campingpladserne.

Som det er spørgeren bekendt, er planloven omfattet af et forlig mellem Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti samt Liberal Alliance på en række områder. Bolig- og Planstyrelsen har den 29. marts i år offentliggjort en evaluering af planloven, og som opfølgning på evalueringen har vi indledt de første politiske drøftelser om ændringer af planloven med forligskredsen.

Jeg vil gerne kvittere for spørgsmålet, og jeg vil høre, om det er et udtryk for, at Venstre ønsker at inddrage det i de politiske drøftelser om rammerne for planloven, for det vil jeg meget gerne tage med ind i de drøftelser.

Kl. 14:03

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 14:03

Michael Aastrup Jensen (V):

Tak for det, og tak til ministeren for besvarelsen. Som ministeren sikkert er bekendt med, er glamping også noget, der er nyt i Randers, hvor der er en konkret sag med en virksomhed, nemlig Cold Hand Winery, der har etableret de her nye luksustelte som koncept for en overnatning, og det er en bragende succes. Det er så stor en succes,

at man faktisk ønsker at etablere flere telte. Det er jo lige præcis i et landzoneområde. Det er i et område, hvor der absolut ikke i forvejen er turisme i overflod, men hvor der simpelt hen nu ser ud til at være en niche, som kunne dyrkes og blive af endnu større værdi for hele området.

Grunden til, at jeg synes, det er interessant at spørge ministeren, er præcis, fordi de her forhandlinger om planloven nu går i gang. Ministeren repræsenterer jo dermed ikke bare regeringens, men også – går jeg ud fra – Socialdemokratiets position på det her område. Derfor kunne det jo være rigtig godt, hvis det ikke bare er Venstre, der taler om mere liberalisering i planloven, så kommunerne får større handlemuligheder i forhold til at kunne åbne op for glamping, f.eks. a la det, som Cold Hand Winery har i Randers, men hvis det også er Socialdemokratiet, der synes, at det kunne være interessant. Jeg tror jo faktisk på, at vi er enige om det fælles mål, nemlig at sådan nogle nye turismeeventyr ikke bare skal være i de helt store byer, men også skal kunne udvikle sig uden for de store byer. Det er det her jo et tydeligt eksempel på.

Problemet er jo, at Cold Hand Winery nu er blevet stoppet og faktisk er blevet frustrerede over det her og har sagt, at de ikke ønsker at starte op til næste sommer, hvis de ikke får nogle tydelige tilkendegivelser fra os politikere. Det er derfor, jeg spørger til dem.

Kl. 14:04

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 14:04

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Jamen jeg kan sige, at vi i løbet af foråret, efter at evalueringen kom i marts måned, har haft en meget grundig proces i planlovsforligskredsen. Der har vi holdt otte tekniske møder. Så sent som i går morges havde vi et møde på halvanden time, hvor vi gennemgik nogle af de forslag. Og jeg kan jo kun opfordre til, at man tager det med til Venstres ordfører og Venstres ordførerteam, som jeg ved er meget velforberedt og nede i detaljerne omkring det her. Og så skal det jo være en samlet afvejning af de forhold, som der er omkring glamping og andre aktiviteter i landzonen. Men jeg vil også sige, at jeg synes, det ville være bagvendt, hvis jeg skulle foretage forhandlingen her i Folketingssalen.

Kl. 14:05

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren. Værsgo.

Kl. 14:05

Michael Aastrup Jensen (V):

Det kunne ellers være en ny grad af åbenhed fra alles side. Men jeg anerkender, at forhandlingen ikke skal foregå i Folketingssalen. Jeg prøvede jo at hive et svar ud af ministeren, måske lidt naivt, i forhold til ministerens personlige og dermed også Socialdemokratiets holdning til det her. For som ministeren selv er inde på, er det et nyt koncept. Det er jo noget, som også jeg skulle undersøge, altså hvad i alverden det er for noget. Derfor må vi også sige, at hvis det her skal have en mulighed for vækst, skal det ikke bare bæres ind af Venstre, men også møde andet end en lukket dør fra Socialdemokratiets side. Det er det, jeg prøver at spørge ind til. Er døren lukket, eller står døren på klem?

Kl. 14:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren. Værsgo.

Kl. 14:06

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Efter vi startede den proces i planlovsforligskredsen, har vi haft en række sager, der er kommet ind. Det er i virkeligheden forskellige sager fra hele landet, hvor folk har ønsket at lave initiativer, typisk inden for turismebranchen, og er blevet mødt af forskellige krav, som har gjort, at det er svært. Alt det tager vi jo med ind, og vi har en, vil jeg også sige – både fra Venstres side og fra regeringens side – grundig proces for at sikre, at vi vejer det ordentligt op i forhold til de miljøsyn, som vi også skal tage med ind. Så det er ikke naivt, men det er jo bare et udtryk for, at det er nogle meget vigtige overvejelser, som skal gøres ordentligt, og derfor er det bedre at gøre det på et møde, hvor man har ordentlig tid, end her i Folketingssalen.

Kl. 14:06

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Michael Aastrup Jensen for det sidste spørgsmål. Værsgo.

Kl. 14:06

Michael Aastrup Jensen (V):

Tak for det. Jeg tolker det faktisk positivt, for det er jo præcis det budskab, som jeg tror Cold Hand Winery gerne vil have allerede nu, hvor de er i gang med at prøve at planlægge sommeren, nemlig at der er potentiale, og at der er en mulighed for, at der politisk kan vindes genklang for, at det her nye koncept skal kunne lade sig gøre, også i landzoner. Det er det, jeg i hvert fald vil tage med fra dagens spørgsmål.

Kl. 14:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:07

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Jamen jeg ser frem til at diskutere det med Venstres repræsentanter til de forhandlinger, som kommer.

Kl. 14:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgsmålet er slut.

Men vi fortsætter med både minister og spørger.

Kl. 14:07

Spm. nr. S 50

12) Til indenrigs- og boligministeren af:

Michael Aastrup Jensen (V):

Er det ministerens holdning, at aflastningsområder bør stoppes i en periode på 5 år, når man kan læse i regeringens udspil »Tættere på – Flere uddannelser og stærke lokalsamfund«, at det er en del af regeringens udspil til et stærkere Danmark?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo til oplæsning af det næste spørgsmål.

Kl. 14:07

Michael Aastrup Jensen (V):

Det lyder:

Er det ministerens holdning, at aflastningsområder bør stoppes i en periode på 5 år, når man kan læse i regeringens udspil »Tættere på – Flere uddannelser og stærke lokalsamfund«, at det er en del af regeringens udspil til et stærkere Danmark?

Kl. 14:07

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:07

Kl. 14:10

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Tak for spørgsmålet, og det korte svar er ja. Jeg har ikke ændret holdning siden maj måned, hvor regeringens udspil kom på gaden. Man siger jo nogle gange, at hvis man er medlem af Socialdemokratiet længe nok, er fordelene, at så har man prøvet at indtage alle forskellige synspunkter, men det her er dog alligevel for kort et interval.

Som det er bekendt, er det en del af planloven, at det er reguleret, og der sidder vi i forligskredsen og diskuterer det. Der er blevet offentliggjort en evaluering, som jeg også nævnte i det tidligere spørgsmål, og der har vi startet drøftelser. Den viser bl.a., at der er planlagt 25 aflastningsområder siden 2017, hvoraf der i 10 ud af de 25 er blevet givet mulighed for nye dagligvarebutikker. Vi kender ikke konsekvenserne af de store udlæg af aflastningsområder, da der endnu ikke er opført butikker, men der er en risiko for, at de trækker omsætning ud af bymidterne og nærbutikkerne i landdistrikterne, når der etableres store dagligvarebutikker i aflastningsområderne. Det er derfor, vi har foreslået et 5-årsstop for udlæg, så vi kan se konsekvenserne, inden vi udlægger nye aflastningsområder.

Kl. 14:08

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 14:08

Michael Aastrup Jensen (V):

Her er jeg jo ked af, at Socialdemokratiet ikke allerede har skiftet holdning, for der må jeg indrømme, at jeg er skuffet. Og det er jo ikke kun mig, der er skuffet. Det er der jo også en lang, lang række lokale erhvervsfolk, men også lokale politikere rundtom i hele landet som er. Og hvorfor er de det? Jo, det er, fordi vi alle sammen kan være enige om, skal vi sige historien om, at vi gerne vil have aktive bymidter i en lang række byer. Det er vi hundrede procent enige om. Og de er truede.

Men løsningen er jo ikke, som jeg ser det, at man så begynder at forbyde, at store udvalgsbutikker må ligge uden for bymidterne. For jeg kan da i hvert fald afsløre, at de steder, hvor jeg kommer fra, er der meget gamle bymidter. Og at tro, at man kan etablere JYSK-butikker eller Elgigantenbutikker eller andre butikker i la dem midt inde i en gammel middelalderby med dertil hørende parkeringspladser og andet, er for at bruge et gammelt udtryk, jeg har brugt tidligere, naivt. Det er naivt.

Derfor vil det her jo kun gøre det, at det vil hjælpe nethandelen, som allerede i dag er en kæmpe trussel mod hele dagligvareområdet og udvalgsvareområdet, men samtidig er det jo også de byer, som har fået etableret aflastningsområder, som har været firstmovers så at sige på det her område, det belønner. Det vil sige, at en by som f.eks. Ebeltoft i Syddjurs Kommune, som ikke har et aflastningscenter i dag, så at sige vil blive nødsaget til at sige til sine indbyggere: I må tage til andre byer som f.eks. Aarhus eller Randers, for der er der aflastningsområder, eller I må gå på nettet, hvis I ønsker at handle i JYSK eller andre lignende butikker. Det tror jeg bliver et problem. Det bliver i hvert fald et problem, hvis vi ønsker det, som jeg oprigtigt tror er vores fælles ønske, nemlig at sikre, at udviklingen ikke bare sker i de store byer. For en ting er, at man kan diskutere, hvad dagligvarer og alt mulig andet betyder, men når det gælder udvalgsvarebutikker, tror jeg også, ministeren er enig i, at en Elgigant ikke kan ligge inde i en middelalderby.

Kl. 14:10

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Jeg mener grundlæggende, at der er gode eksempler på, at man kan planlægge, sådan at man ikke laver aflastningscentre, men alligevel har et meget rigt og alsidigt handelsliv. Jeg kan opfordre ordføreren til f.eks. at tage til Køge, hvor man har en gammel middelalderby-midte, et gammelt middelaldertorv, og der har man et meget rigt handelsliv. Jeg tror også, at en af grundene til, at man har et rigt handelsliv, er, at man ikke har lavet aflastningscentre, men man har sørget for at lægge butikkerne – også dem, som bliver nævnt – tæt på bymidterne.

Så vil jeg sige en anden ting, som er, at det, vi oplever, jo også er, at aflastningscentre glider i forhold til deres opgaver. Altså, hvor det tidligere var byggemarkeder, JYSK osv., er det nu butikker, som for lå inde i bymidterne.

Kl. 14:11

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 14:11

Michael Aastrup Jensen (V):

Men problemet er jo her, at hvis de byer, som ligger tæt på, skal vi sige store byer, hvor de allerede har etableret aflastningsområderne – Ebeltoft nævnte jeg her som et konkret eksempel, men man kunne også nævne en lang række andre byer – ikke kan få lov til at etablere de her butikker, som der er efterspørgsel på, og det kan man så være glad for eller ej, men det er der efterspørgsel på, jamen så er alternativet som sagt nethandel som det andet. Det er jo ikke at sige til dem, at de må gøre et eller andet, hvis svaret fra deres side er: Det kan vi ikke gøre. Vi kan ikke etablere sådan en stor butik i en by som Ebeltoft.

Kl. 14:11

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er det ministeren. Værsgo.

Kl. 14:11

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Jamen jeg kan kun opfordre ordføreren til at læse den evaluering, der er lavet, af planloven, og læse det, der står, som bl.a. er, at når man laver de her aflastningscentre, forventer man en stigende efterspørgsel efter kvadratmeter til detailhandel, hvilket jo netop i lyset af det, der bliver sagt omkring nethandel, er naivt – for nu at blive i temaet. Altså, der kommer ikke en stigende efterspørgsel efter detailhandelskvadratmeter, alligevel påstår man det for på den baggrund at kunne sige: Nu laver vi et aflastningscenter, som ikke vil påvirke bymidterne. Men selvfølgelig vil det påvirke bymidterne, og det er dem, vi er bekymret for, og der er masser af stærke handelsbyer i Danmark, som ikke har et stort aflastningscenter. Det kan sagtens lade sig gøre.

Kl. 14:12

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren for sit sidste spørgsmål.

Kl. 14:12

Michael Aastrup Jensen (V):

Men det, som jo er tilfældet, er – og jeg anerkender gerne, at jeg åbenbart ikke kender nok til Køge – at der er rigtig, rigtig mange byer, ikke mindst i det jyske, hvor det simpelt hen ikke vil kunne lade sig gøre at etablere store udvalgsbutikker med krav om parkeringspladser osv. Og derfor er alternativet ingen, og det vil jo være med til at have en afsmittende effekt, for lad os nu sige, hvad det er, der sker med normale beboere, når der kommer sådan en butik. Der

sker det, at de handler i JYSK, men de handler jo også i de butikker, der er ved siden af. Så er ministeren ikke opmærksom på, at man ved at sætte et stop på 5 år faktisk skader det, man egentlig ønsker, nemlig byudvikling og handelsudvikling uden for de store byer?

Kl. 14:13

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren, værsgo.

Kl. 14:13

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Nej, det er jeg ikke enig i. For at gøre det helt klart sker der jo netop det, at man, som spørgeren siger, flytter handelen uden for byerne, og man ser i mange aflastningscentre, at man får cykelhandlere, legetøjshandlere, genbrugsbutikker, almindelige dagligvarebutikker i almindelig størrelse, som ligger i de her aflastningscentre ved siden af BAUHAUS og store butikker, som rettelig skal ligge der, og så oplever man netop, at byerne bliver funktionstømte, og det er vi enormt bekymrede for. Vi har nogle fantastiske middelalderbyer rundtom i Danmark, som vi håber på stadig at kunne bevare noget liv i, og det er det, som det her forslag skal hjælpe til at bevare.

Kl. 14:13

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Spørgsmålet er slut. Tak til hr. Michael Aastrup Jensen.

Vi fortsætter med indenrigs- og boligministeren, men nu er spørgeren fru Astrid Carøe, SF.

Kl. 14:13

Spm. nr. S 65

13) Til indenrigs- og boligministeren af:

Astrid Carøe (SF) (medspørger: **Rasmus Nordqvist** (SF)):

Kan ministeren oplyse, om det stadig er regeringens holdning, at transkønnede børn og unge skal have ret til at få foretaget et juridisk kønsskifte uden nedre aldersgrænse?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 14:13

Astrid Carøe (SF):

Tak for det. Kan ministeren oplyse, om det stadig er regeringens holdning, at transkønnede børn og unge skal have ret til at få foretaget et juridisk kønsskifte uden nedre aldersgrænse?

Kl. 14:14

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Jeg glemte at oplyse, at vi har en medspørger. Det er hr. Rasmus Nordqvist.

Værsgo til ministeren.

Kl. 14:14

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Der står et andet spørgsmål her i mine papirer. Der står: Tænker ministeren overhovedet ikke på de konsekvenser ... Nej, undskyld, jeg roder rundt i mine papirer. Sådan, nu er der styr på det.

Som spørgeren ved, har regeringen i et politisk udspil fra august 2020 givet udtryk for, at vi ønsker at åbne op for, at børn og unge, der oplever at tilhøre et andet køn, kan få tildelt et nyt personnummer efter en erklæringsmodel uden nedre aldersgrænse. Samtidig er det foreslået at stille krav om samtykke fra forældremyndighedsindehaverne for børn under 15 år og krav om alderssvarende juridisk rådgivning om konsekvenserne af personnummerskift.

Siden er der kommet flere gode indspark i debatten. Bl.a. har et flertal i Det Etiske Råd anbefalet, at der nedsættes en nedre aldersgrænse på 10-12 år. Det gør selvfølgelig indtryk. Flertallet peger på,

at det må anses for tvivlsomt, om børn før puberteten kan overskue konsekvenserne af et juridisk kønsskifte, og de hæfter sig ved, at en aldersgrænse på 10-12 år flugter med, at det er alderen, hvor behandling med stophormoner ofte vil kunne besluttet og iværksættes.

Regeringen har et ønske om at give børn og unge mulighed for juridisk kønsskifte, men det er klart, at vi i lyset af Det Etiske Råds udtalelse har brug for nærmere drøftelser. I det ligger også en anerkendelse af, at det er et vanskeligt spørgsmål. Jeg tænker her også på den debat, der allerede har været her i salen. Og derfor skal vi tænke os godt om og lytte til de input, der kommer, før vi implementerer en model.

Kl. 14:15

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Fru Astrid Carøe, værsgo.

Kl. 14:15

Astrid Carøe (SF):

Tak for det svar. Jeg er glad for at høre, at det stadig er regeringens holdning, at børn skal have mulighed for at få foretaget juridisk kønsskifte. Et år er lang tid for et barn, og der er allerede gået et år, siden regeringen foreslog det her første gang og det viste sig, at der var flertal for det.

Der er tale om transkønnede børn og unge, som vi kan se i statistikkerne trives rigtig dårligt, ligger højere i selvmordsstatistikkerne og generelt har meget svært ved at finde deres plads i klassen, til børnefødselsdage og alle sådan nogle ting. Der kan vi bare se i andre lande og også i undersøgelser, at transkønnede børn trives markant bedre, hvis de bliver anerkendt som det køn, som de føler sig som, og som rigtig mange transkønnede børns forældre langt hen ad vejen anerkender dem som. Derfor er det underligt for mig, at vi ikke for længe siden har ændret det her.

Derfor tror jeg, at mit første spørgsmål kommer til at være det her, for jeg hører ikke ministeren svare: Det er fint at få gode inputs fra folk, men hvornår har regeringen så tænkt sig at fremsætte et lovforslag? Nu er det andet lovprogram, siden regeringen fremlagde det her udspil. Der har været to Copenhagen Pride siden da, hvor regeringen har brystet sig af at ville det her. Og så trækker man lidt i land eller vil i hvert fald ikke rigtig sige, hvornår man regner med at det her bliver til virkelighed. Så for de børns skyld kan ministeren så svare lidt mere konkret på, hvornår man regner med at kunne fremsætte et lovforslag?

Kl. 14:17

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 14:17

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Konkret regner vi med at fremsætte det i den næste folketingssamling. Jeg er hundrede procent bevidst om de mennesker, der står i den her situation, og som selvfølgelig personligt har nogle meget store overvejelser og også nogle gange mange følelser i spil og føler sig klemte i den situation. Det er på ingen måde for at underkende, at det selvfølgelig er meget alvorligt, og at det er noget, vi skal tage alvorligt i Folketinget, men samtidig vil jeg også sige, at når vi har Det Etiske Råd, som er nedsat, og som kommer med en kritik, hvor næsten et samlet råd advarer imod det, som er blevet foreslået, så skal vi selvfølgelig overveje det.

Kl. 14:18

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

Kl. 14:18

fra bl.a. SF's næstformand omkring det her, så skal sørge for, at det lovforslag, vi kommer med, også skal være af en ordentlig kvalitet og ordentligt gennearbejdet.

Kl. 14:20

Astrid Carøe (SF):

Ja, og det synes jeg så er helt i orden. Nu beder jeg ikke ministeren svare på Det Etske Råds udtalelse, men det, der kan undre mig en lille smule, og det kan være, ministeren kan svare på det, er, hvorfor det er, at det har ændret sig lige nu. Det Etske Råd kom med deres udtalelse i marts, og siden da har vi haft en Pride-uge, hvor regeringen igen var ude at sige: Det her er noget, vi gerne vil, det kommer lige om lidt, vi lover, at næste år står vi her ikke igen og snakker om det her problem for transkønnede børn og de unge.

Så derfor undrer det mig bare, at man så endnu en gang skal vente et helt år. Og hvad er det, der er sket siden marts til nu?

Kl. 14:18

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 14:18

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Der er jo sket det, at der er kommet den udtalelse, og det er jo bl.a. en udtalelse, som bakkes op af Socialistisk Folkepartis egen næstformand, som sidder i det udvalg og har været med til at give den anbefaling. Så jeg synes da også, at det fra SF's side ville være fair at sige: Skal vi ikke tænke os om og sørge for, at vi gør det her ordentligt?

Der har jo været en stor debat i Folketingssalen om, hvorvidt vi haster lovgivningen igennem, og om vi laver det uigennemtænkt, og der synes jeg da også, det i den her sammenhæng er relevant at sige, når vi får så tydelig en anbefaling, bl.a. fra SF's næstformand, at vi så i hvert fald gør det ordentligt med det her lovforslag.

Kl. 14:19

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er det medspørgeren, hr. Rasmus Nordqvist, 1 minut. Værsgo.

Kl. 14:19

Rasmus Nordqvist (SF):

Jeg synes, ministeren undlader at svare på, at man, når der kommer en rapport i marts måned, og man så igen i august måned står og lader sig hylde for alle de initiativer, man vil tage for lgbti-miljøet, bl.a. lytte til transbørnene og gøre det, som de beder om, anerkende dem som de børn, de er, så lige pludselig en måned senere kommer og siger, at nu skal vi lige tænke os noget mere om.

Hvad har siden marts måned og til nu gjort, at man vil tænke sig om, når det ikke skete fra marts måned til august måned, hvor Priden var, og hvor man igen skulle hyldes for, at man ville gøre noget for lgbti-miljøet, bl.a. lytte til børnene? Hvad er der sket siden da, siden man nu har ændret holdning og vi nu kan se frem til endnu et år, hvor der ikke sker noget?

Kl. 14:20

Formanden (Henrik Dam Kristensen):
Ministeren.

Kl. 14:20

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Der er grundlæggende sket to ting. Der er kommet en udtalelse fra Det Etske Råd, og så længe som vi her i Folketinget ønsker os, at der skal være et Etisk Råd, så bliver vi vel trods alt også nødt til at tage det, som der bliver sagt fra Det Etske Råds side, alvorligt, og jeg tager det i hvert fald alvorligt.

Så vil jeg også sige, at der har været en debat her i Folketinget om, hvorvidt vi gør tingene forhastet, og om vi klemmer for meget lovgivning igennem på for kort tid. Der synes jeg da netop, at man, når man står i en sag som den her, hvor man har nogle udtalelser

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Rasmus Nordqvist, værsgo.

Kl. 14:20

Rasmus Nordqvist (SF):

2 år med overhovedet at komme i gang med at fremlægge noget ser jeg ikke som forhastet, tværtimod. Vi har at gøre med transkønnede børn, som skriger på at blive anerkendt som dem, de er. Igen bliver jeg nødt til at spørge om noget. I marts måned kommer Det Etske Råd med deres udtalelse, i august er der World Pride i København, hvor man igen fra regeringens side taler om alt det, man vil gøre for lgbti-miljøet, bl.a. lytte til børnene, og først nu siger man så det her. Hvorfor vidste man ikke det inden World Pride?

Kl. 14:21

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:21

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Men der er ikke noget ændret i forhold til, at vi ønsker at fremsætte det her lovforslag. Det ønsker vi sådan set stadig. Vi siger bare, at det er vigtigt, at vi sørger for at gøre det på en ordentlig måde, at alle sten er blevet vendt, og sørge for, at det ikke er noget, som bliver forhastet, selvfølgelig også i lyset af den kritik, der er kommet fra Det Etske Råd.

Kl. 14:21

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Så er det fru Astrid Carøe for det sidste spørgsmål. Værsgo.

Kl. 14:21

Astrid Carøe (SF):

Tak for det. Jeg tror egentlig gerne, jeg vil slutte af med igen at spørge til det her med, hvad regeringen så tænker at budskabet er til de børn, der er derude lige nu. For et barn er et år virkelig lang tid, og nu kan de så se frem til endnu et år, fordi man ikke vil have en forhastet proces. Men det er mere end et år siden, regeringen foreslog det her, og der er et flertal for det. Hvorfor skal vi ikke til at komme i gang, når nu et år er så lang tid for et transkønnet barn?

Kl. 14:22

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:22

Indenrigs- og boligministeren (Kaare Dybvad Bek):

Jeg tror, det er vigtigt at sige, at det her lovforslag jo ikke behandler muligheden for at få f.eks. stophormonerne. Det er jo en faglig vurdering fra Sundhedsstyrelsen, der ligger til grund for det. Det her lovforslag drejer sig om det konkrete cpr-nummer, og om det kan ændres, og der mener jeg jo nok, at det væsentlige i det her er spørgsmålet om det sundhedsmæssige, og det her juridiske kønsskifte er en følge af, hvad for en beslutning man har taget sundhedsmæssigt.

Kl. 14:22

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgsmålet er slut. Tak til indenrigs- og boligministeren, og tak til fru Astrid Carøe og medspørgeren, hr. Rasmus Nordqvist.

Vi går videre til det næste spørgsmål, og det er til miljøministeren stillet af hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre.

Kl. 14:24

Kl. 14:22

Spm. nr. S 45

14) Til miljøministeren af:

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Hvad er ministerens holdning til, at lodsejernes retskrav på at undgå oversvømmelser langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro ikke er blevet efterlevet i de seneste 10-15 år på grund af uklarhed og tvetydigheder i vandløbslovgivningen om kommunens handlepligt?

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Værsgo for oplæsning.

Kl. 14:22

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Spørgsmålet lyder således: Hvad er ministerens holdning til, at lodsejernes retskrav på at undgå oversvømmelser langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro ikke er blevet efterlevet i de seneste 10-15 år på grund af uklarhed og tvetydigheder i vandløbslovgivningen om kommunens handlepligt?

Kl. 14:23

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:23

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Tak for spørgsmålet. Der er desværre en udfordring med mere vand i vores vandløbssystemer, og jeg har forståelse for frustrationen hos de borgere, der gang på gang ser deres ejendomme blive oversvømmet. Men oversvømmelserne skyldes ikke uklare regler. Det er min opfattelse, at vandløbsloven er tydelig omkring kommunernes pligter som vandløbsmyndighed.

Kommunerne er ansvarlige for at udarbejde vandløbsregulativer for offentlige vandløb, herunder at fastsætte bestemmelser for vedligeholdelsen af vandløbet, og det er også kommunernes ansvar at vedligeholde de offentlige vandløb. For private vandløb er det omvendt bredejerens, der har ansvaret for vedligeholdelsen. Det er således kommunerne, der skal foretage også den ofte svære afvejning af hensynene til natur og miljø og afledning af vand.

Vandløbsregulativer udgør det retlige grundlag for kommunens forvaltning af offentlige vandløb, og som jeg tidligere har nævnt i svar på spørgsmål fra Miljø- og Fødevareudvalget, så skal kommunen ved tilrettelæggelsen af regulativerne sikre, at den forvaltning ikke gør skade på natur og miljø. Det betyder bl.a., at regulativets regler og foranstaltninger ikke må føre til en forringelse af vandtilstanden eller udgøre en hindring for, at vandløbet kan nå sit miljømål, eller føre til, at et Natura 2000-områdes integritet skades.

Borgerne har et retskrav på, at kommunen overholder det gældende vandløbsregulativ, herunder at kommunen vedligeholder vandløbet i overensstemmelse med det, der står i regulativet. Hvis kommunen ikke overholder sin vedligeholdelsesforpligtelse efter vandløbsregulativet, ja, så har enhver, der lider tab som følge af den manglende opfyldelse efter den forpligtelse, derfor ret til erstatning. Jeg har fuld tillid til, at kommunerne følger lovgivningen og også overholder vandløbsregulativerne.

Kl. 14:24

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren, værsgo.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for svaret. Det er nu min opfattelse, at der er uklarhed i lovgivningen. Det er jo derfor, vi har de mange sager rundtomkring i landet, ikke kun i Silkeborg Kommune, men mange steder i landet, hvor lodsejere er frustrerede over, at vandet går ud over bredderne. Her i sensommeren oplevede man igen oversvømmelser på den pågældende strækning ved Gudenåen. Det affødte så ni spørgsmål fra mig til ministeren – og tak for svarene – og der var faktisk nogle ganske interessante svar imellem. Og når jeg stillede spørgsmålet, og når vi står her i dag, så er det, fordi det er en sag, der ikke må gå i glemmebogen.

Det er efterhånden hyppigt, at vandet stiger rigtig voldsomt. Vi har nogle steder, bl.a. på en strækning her Svostrup Kro – Kongensbro Kro og andre steder, hvor det virkelig er voldsomt, og hvor krokældrene bliver fyldt med vand osv., og det må vi ikke glemme, fordi det jo kommer igen næsten lige så sikkert som amen i kirken. Der er jeg glad for, at det er slået fast, at lodsejerne har et retskrav på, at kommunen handler, og det er også det, miljøprofessor Peter Pagh har slået fast i pressen.

Men det støder jo så imod den anden side, hvor man siger, at det skal ske under hensyntagen til miljø og natur, og det er jeg enig i, men så er det, at der begynder at opstå elastik i metermål, hvor man ude i den enkelte kommunale forvaltning kan blive forvirret over, hvad de må gøre for at leve op til det retskrav, som lodsejerne har, og hvad de ikke må gøre. Det er jo en menneskelig fortolkning, og det er så der, det nogle gange går galt, fordi der er for uklare retningslinjer efter min mening.

Så kan ministeren ikke se behovet for, at vi får nogle mere klare retningslinjer fra centralt hold, så man ikke har den der usikkerhed og den store fortolkningsmulighed, der kan give forvirring ude i den kommunale forvaltning?

Kl. 14:26

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren.

Kl. 14:26

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Først og fremmest vil jeg sige, at jeg er sikker på, at det ikke går i glemmebogen, og det skyldes jo bl.a., at der er et bredt flertal herinde i Folketinget, som er optaget af, at vi skal klimatilpasse Danmark til fremtiden. Så vi kommer jo til at diskutere, hvordan vi også mere langsigtet sikrer, at vi forholder os til, at der eksempelvis kommer mere nedbør, fordi de oversvømmelser, som Venstres ordfører her spørger ind til, jo bl.a. er som følge af, at vi også ser mere ekstremt vejr. Der er løsningen jo ikke, at man alene kigger på et af de værktøjer, som vi også kommer til at diskutere her om lidt, men jo også, at vi sørger for at se på, hvordan vi kan lave en langtidsplanlægning for de her helt store vandløbssystemer, som der er tale om. Jeg har selv stået i den pågældende kælder – så selvfølgelig er det vigtigt.

Kl. 14:27

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak. Spørgeren, værsgo.

Kl. 14:27

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Ja, jeg har med fornøjelse set ministeren i gummistøvler ovre på engen, så jeg er sikker på, at hun kender problematikken indgående. Det er også derfor, jeg mener, at det haster med at få indført noget her.

Jeg er godt klar over, at der er en klimahandlingsplan på vej, og at den også får indflydelse på vandløbene, men vi er jo nødt

til at give kommunerne nogle værktøjer, så de nuværende vandløbsregulativer bliver efterlevet, fordi det er folk, der lever tæt på åen. Efter min opfattelse skal vi have en natur, hvor der også er plads til mennesker, og her er det, som om der er nogle, der har den holdning, at mennesker ligesom skal trække sig tilbage fra ådalen, og så skal naturen få lov til at brede sig.

Tag nu trækstien, som vi har brugt mange penge på at reetablere. Den er oversvømmet, så man stort set ikke kan bruge den i store dele af året. Synes ministeren ikke, det er et problem?

Kl. 14:27

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Værsgo, ministeren.

Kl. 14:27

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Grunden til, at jeg startede, som jeg gjorde, med netop at opridsse, hvad det egentlig er for nogle hensyn, der er vigtige, er jo også for at sige: Jo, der er faktisk nogle forskellige hensyn, som kommunerne skal afveje, men det er der også en regulering omkring. Det, der jo har været diskuteret også i forhold til det fremadrettede, er, om man kan bruge den her nødrer. Der er det jo bare sådan, at der skal være nogle særlige omstændigheder. Det skal være i ekstraordinære tilfælde, og man kan altså ikke planlægge med nødrer. Så er det jo, at hvis kommunen vurderer, at det vandløbsregulativ, der er, ikke er godt nok, ja, så kan man gå ind at ændre på det, men det er der nogle faste procedurer for.

Kl. 14:28

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren for sidste spørgsmål i den her omgang. Værsgo.

Kl. 14:28

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Det er jo sådan, at specielt på strækningen her er monsterregn ikke det eneste problem; vi har også en vandremusling, som breder sig med lynets hast, og det gør, at åvandet er fuldstændig klart som drikkevand i modsætning til for 20-30 år siden, og det gør jo, at grøden vælter op. Så også af den grund er der et ekstraordinært problem her, og der er det, at der savnes klarhed over, at kommunen ikke alene må, men har pligt til at handle, når vandet går ud over sine bredder, og det sker rigtig tit her, og det sker givetvis også her i løbet af i vinterhalvåret.

Kl. 14:29

Formanden (Henrik Dam Kristensen):

Ministeren, værsgo.

Kl. 14:29

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Jeg tror, det, der er vigtigt også at få understreget, fordi det hurtigt kan lyde, som om der er et eller andet kvikfix, hvis bare kommunerne kunne grødeskære mere, er, som danske forskere jo bl.a. har anført, at grødeskæring ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at sikre vandaflledning i perioder med meget nedbør. Derfor er vi jo tilbage ved, at kommunen selvfølgelig skal tage ansvar for, at lovgivningen bliver overholdt, at der er de vandløbsregulativer, der skal være, at man tager det hensyn til natur og miljø, hvis man vil lave det om, og så skal der nogle langsigtede løsninger til. Det, som jeg tror vi skal bruge allerflest kræfter på herinde, er i virkeligheden at finde ud af at lave den nationale klimatilpasningsplan, som skal sikre de gode rammer.

Kl. 14:29

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til miljøministeren – spørgsmålet er besvaret – og også tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen, men vi fortsætter med begge to.

Det næste spørgsmål er til miljøministeren stillet af hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre.

Kl. 14:30

Spm. nr. S 46

15) Til miljøministeren af:

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Finder ministeren det acceptabelt, at lodsejere langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro i de senere år har lidt økonomiske tab som følge af oversvømmelser, når disse kunne være undgået ved f.eks. grødeskæring og fjernelse af aflejringer i åløbet?

Tredje næstformand (Trine Torp):

Værsgo at læse spørgsmålet højt.

Kl. 14:30

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Vi er klar til en runde mere. Spørgsmålet lyder således: Finder ministeren det acceptabelt, at lodsejere langs Gudenåen mellem Silkeborg og Kongensbro i de senere år har lidt økonomiske tab som følge af oversvømmelser, når disse kunne være undgået ved f.eks. grødeskæring og fjernelse af aflejringer i åløbet?

Kl. 14:30

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ministeren.

Kl. 14:30

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Jeg er også klar til en runde mere, og tak for spørgsmålet. Det er kommunerne, som vi også lige var forbi, der som vandløbsmyndighed for offentlige vandløb konkret vurderer muligheden for grødeskæring, og om det er foreneligt med den beskyttelse, der gælder for natur og vandmiljø. Hvis grødeskæring, dvs. også ekstraordinær grødeskæring, er uforenelig med mål for natur og vand, kan grødeskæring kun ske, hvis betingelserne for fravigelse i medfør af vandramme- og naturdirektiverne er til stede og processerne herfor følges.

Vandløbene fungerer som levested for en lang række planter og dyr, som er gavnlige for biodiversiteten. De er en vigtig del af naturen og har også stor rekreativ værdi for danskerne.

Selv om øget grødeskæring og uddybning af vandløb kan være et middel til hurtigere afvanding, er det vigtigt at understrege, at det ikke fjerner problemerne med oversvømmede grunde og marker. Jeg har, som jeg også nævnte lige før, selv haft lejlighed til at besøge nogle af de områder ved Gudenåen, som i perioder har været endog meget udfordret af øgede vandmængder i Gudenåsystemet.

I den drøftelse står det også meget klart for mig, og det var også lidt det, som diskussionen før bag præg af, at det godt kan blive lidt en religionskrig om for eller imod grødeskæring, men jeg tror også, det er vigtigt at sige, at grødeskæring ikke er løsningen, når vi ser på de udfordringer, der bliver i fremtiden med øgede vandmængder – uanset om der bliver skåret grøde en eller flere gange, er der stadig brug for langsigtede og samlede tiltag. Det er nødvendigt, at der i disse tiltag findes en balance mellem hensynet til afledning af vand og til natur og miljø.

Regeringen ønsker som sagt et klimarobust Danmark, så samfundet tilpasses til at kunne håndtere udfordringerne. Derfor har jeg også igangsat arbejdet med en national klimatilpasningsplan, altså for netop at sikre bedre koordination af klimainsatsen og også for at

undersøge de bedste rammer til at håndtere de forskellige oversvømmelseskilder og på den måde bidrage til at sikre et klimatilpasset Danmark, og der indgår vandløbsområdet naturligvis også. Jeg ved også bl.a. efter dialog med en række borgmestre i området omkring Gudenåen, at der netop er et lokalt arbejde i gang med at udvikle en helhedsplan for vandløbssystemet. Tak.

Kl. 14:32

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:32

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for svaret. Jeg hilser det også velkommen, at der er igangsat et lokalt arbejde med at se på varige løsninger, for jeg er helt med på, at grødeskæring ikke gør det alene, og at det ikke er et quickfix. Men det kan være et meget virksomt middel, når vandet går over sine bredder og man skal lave noget her og nu, der får vandstanden til at falde, for det gør den jo vitterlig, når man har skåret grøde. Det ved vi af erfaring. Men den varige løsning er eksempelvis, at vi får fjernet aflejringerne på bunden i åløbene, hvor de er opstået ad åre, så der er en mindre kapacitet. Andre steder laver vi planlagt vådområde, hvor vi simpelt hen giver lodsejerne kompensation for, at der ikke mere skal være aktivitet, f.eks. landbrugsaktivitet eller andet. Så jeg er helt med på, at grødeskæring ikke bare er det eneste saliggørende.

Men de her økonomiske tab – for at vende tilbage til dem – er jo ret voldsomme for de her lodsejere, bl.a. har Svostrup Kro haft meget, meget store tab. Det viser sig jo, at man ikke kan få noget fra forsikringen. Stormflodsreglerne, der kan give kompensation i sådan nogle tilfælde, gælder heller ikke her. Så har ministeren nogle idéer til, hvordan de lodsejere, der så lider tab på grund af de omstændigheder, vi har, og fordi der ikke bliver handlet i tide i forhold til oversvømmelser, kan få dækket deres økonomiske tab, som de helt uforvarende kommer ud i?

Kl. 14:33

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ministeren.

Kl. 14:33

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Jeg er i virkeligheden glad for, at diskussionen nu også bliver bredt lidt ud fra det, der ellers har fyldt meget, nemlig spørgsmålet omkring grødeskæring. Der er det jo kommunen, der som vandløbsmyndighed, som ud fra de balancer, som vi var inde på før, skal ind og vurdere det. Men vi er nødt til at tage flere værktøjer fra værktøjskassen i brug, hvis vi skal klimatilpasse Danmark til fremtiden. Og det, man gør i én kommune, kan påvirke den næste kommune. Det er jo i høj grad også det, der er tilfældet ved Gudenåen. Så vi er nødt til kigge på de her helhedsløsninger. Det er præcis det, der indgår i arbejdet med at forberede den nationale klimatilpasningsplan, hvor vi netop skal sørge for, at vi kommer hele vejen rundt. Der kunne det her jo være et oplagt spørgsmål for Venstre at tage med.

Kl. 14:34

Tredje næstformand (Trine Torp):

Spørgeren.

Kl. 14:34

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Vi deltager meget gerne konstruktivt i det her, og det tror jeg også at ministeren har opfattet. Men indtil vi får lavet den her store varige plan, som alle ser frem til, kan ministeren så ikke have lidt forståelse for, at man er lidt mere lempelig med hensyn til grødeskæring og

andre ting, der kan løse problemet her og nu, selv om det ikke er den varige løsning?

Så synes jeg også, man må pege på, at der jo ikke kun er økonomiske tab. Der er jo andre tab forbundet med de her oversvømmelser. Det er tab af rekreative værdier, fordi man ikke mere kan komme ned til åen og nyde dens herlighed f.eks. på trækstien; tab af turismeomsætning; tab af lystfiskerinteresser, for nogle gange kan de jo heller ikke komme ned og få snøren ud i vandet. Så det er jo ikke kun økonomiske tab. Det er faktisk temmelig store sådan samlede samfundsøkonomiske tab, som vi er nødt til at balancere op imod hensynet til naturen. Der er der brug for en lidt bedre balance, tror jeg.

Kl. 14:35

Tredje næstformand (Trine Torp):

Så er det ministeren.

Kl. 14:35

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Tak for det. Det er jo rigtigt, at der er mange interesser knyttet til vores vandløb. Der er bl.a. rekreative interesser, og der er lystfiskere, og der er alle dem, som holder af den natur og det miljø, som knytter sig til de vandløb. Det er bl.a. en af de balancer, der skal findes. Så er der også den afvanding, som også er en del af balancepunktet, og det er jo kommunen, som skal sørge for, at der er et vandløbsregulativ, som både sørger for, at vi passer godt på natur og miljø, men som også sikrer afvandingen. Og det er kommunen, der foretager den vurdering. Hvis man vil lave vandløbsregulativet om, kan man jo godt det, men så skal man følge de processer. For jeg går også ud fra, at man fra Venstres side mener, at lovgivningen skal overholdes.

Kl. 14:36

Tredje næstformand (Trine Torp):

Spørgeren.

Kl. 14:36

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Det skal den. Jeg er sådan set glad for, at vi får slået fast her i dag, at lodsejerne har et retskrav, og at der også er en handlepligt for kommunen, selvfølgelig under hensyntagen til miljøet. Men jeg mener, at vi stadig væk er nødt til at få skabt noget mere klarhed om, hvilket handlerum kommunen har. Det er et fortolkningsspørgsmål hos den enkelte sagsbehandler, der sidder og skal rådgive kommunalbestyrelsen, og så bliver det jo vidt forskellige forvaltninger fra kommune til kommune. Man kan så sige, at kommunalt selvstyre er godt, og at forskellighed er godt, men jeg tror, at de lodsejere, der får vand i kælderen og haven, gerne vil have, at der er en vis ensartethed i forvaltningen af at få vandet til at blive nede i åløbet. Derfor håber jeg, at vi kan fortsætte den her dialog, og jeg glæder mig også til det fortsatte arbejde med de store handlingsplaner.

Kl. 14:36

Tredje næstformand (Trine Torp):

Så er det ministeren for det sidste svar.

Kl. 14:36

Miljøministeren (Lea Wermelin):

Venstres ordfører ved jo, at jeg også er optaget af en god dialog, og det synes jeg faktisk også at vi har. Det er jo rigtigt, at kommunerne skal handle inden for det vandløbsregulativ, der er, og hvis man ikke gør det, er der mulighed for erstatning. Men det er altså også sådan, at kommunen selvfølgelig skal overholde den lovgivning, vi har. Det forventer jeg sådan set også at man gør i alle landets kommuner, og jeg mener sådan set, at lovgivningen rummer plads til, at man kan

lave en afvejning, hvor vi også sikrer, at vi passer på vores natur og miljø.

Kl. 14:37

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Spørgsmålet er besvaret. Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen og til miljøministeren.

Hermed er spørgetiden afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) 1. behandling af lovforslag nr. L 19:

Forslag til lov om ændring af taxiloven. (Dokumentationskrav til brug for tilsyn og danskkundskaber for chauffører, gebyrer samt overenskomstkrav for tilladelser i henhold til tidligere gældende lov om taxikørsel m.v.).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).

(Fremsættelse 06.10.2021).

Kl. 14:37

Forhandling

Tredje næstformand (Trine Torp):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er hr. Malte Larsen fra Socialdemokratiet.

Kl. 14:37

(Ordfører)

Malte Larsen (S):

Tak. Lovforslaget er en udmøntning af »Aftale om justering af taxiloven m.v.« af 16. marts 2021 mellem regeringen, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Det Konservative Folkeparti, Venstre og Dansk Folkeparti. Lovforslaget indebærer, at sprogkravet ved optagelse på chaufførkursen ændres til et dokumentationskrav til ansøgers danskkundskaber. Selve niveauet for sprogkravet, svarende til de danskkundskaber, der vil kræves for at kunne bestå prøve i dansk 2, fastholdes, idet det svarer til, at man kan kommunikere med et enkelt og tydeligt udtalt sprog i en almindelig hverdagssituation. Med lovforslaget foreslås således indført et krav om, at en ansøger forud for optagelse på chaufførkursen som udgangspunkt skal kunne fremlægge enten et prøvebevis for bestået prøve i dansk 2, et bevis for at have bestået folkeskolens afgangsprøve i dansk eller anden dokumentation, som vidner om, at ansøgeren kan dansk på det niveau eller over det niveau, der kræves for at kunne bestå prøve i dansk 2. Såfremt en ansøger af den ene eller den anden grund ikke har dokumentation for sine danskkundskaber, men har de krævede danskkundskaber, indføres der en mulighed for, at man kan få dispensation for dokumentationskravet.

Derudover indeholder lovforslaget en bestemmelse om, at afgiften for udstedelse af en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport ændres til et gebyr. Denne ændring indebærer, at niveauet for samtlige gebyrer på taxiområdet fremover skal balancere over en 4-årig periode, og at der ikke fremover vil være behov for lovændringer, når en given gebyrsats skal ændres i enten opadgående eller nedadgående retning.

Lovforslaget indebærer også, at overenskomstbestemmelsen i taxilovens § 10 også skal finde anvendelse på tilladelser udstedt efter den tidligere gældende taxilov. Ændringen svarer til en tilsvarende bestemmelse, der er blevet indsat i buskørselsloven og godskørselsloven, hvor indehavere af gamle tilladelser efter de to love ligeledes blev pålagt at følge en ny udformning af overenskomstbestemmel-

sen. Som det også var tilfældet med buskørselsloven og godskørselsloven, gives der tilladelsesindehaverne en periode på 6 måneder fra lovens ikrafttræden, til de skal overholde taxilovens § 10, således at bestemmelsen først skal gælde fra den 1. juli 2022. Derudover gives der, som det også var tilfældet med buskørselsloven og godskørselsloven, mulighed for at give dispensation med hensyn til tidspunktet for, hvornår vognmanden skal opfylde overenskomstbestemmelsen i § 10. Denne dispensationsmulighed vil kunne blive brugt i særlige tilfælde, hvor en tilladelsesindehaver rammes atypisk hårdt af lovforslaget.

Endelig indebærer lovforslaget en bemyndigelse til, at der i taxibekendtgørelsen kan fremsættes regler om, hvilken dokumentation der skal indsendes til Færdselsstyrelsen til brug for deres tilsyn med allerede udstedte tilladelser.

Alle sammen er fornuftige tiltag, som Socialdemokratiet naturligvis kan støtte.

Kl. 14:40

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så tak til hr. Malte Larsen. Vi fortsætter i ordførerrækken til Venstres ordfører. Hr. Kristian Pihl Lorentzen, værsgo.

Kl. 14:40

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Venstre mener, at det her er et godt lovforslag med nogle fornuftige tiltag. Min gode socialdemokratiske kollega har allerede redegjort for lovforslagets indhold i detaljer. Jeg kan supplere med at sige, at vi i Venstre mener, at når man sætter sig ind i en taxa, skal det være sådan, at chaufføren i hvert fald kan tale et minimum af dansk. Jeg har selv oplevet at komme ind i en taxa, hvor det ikke var tilfældet, og det er jo ikke i orden. Derfor er det en vigtig opstramning og præcisering, vi får her, uden at vi dermed også går over i den anden grøft, hvor man totalt bliver afholdt fra at køre taxa, før man kan tale flydende dansk. Så det er et godt sted, vi er landet her.

Vi hilser det også velkommen, at den nuværende afgift bliver omdannet til et gebyr. Det er jo således, at en afgift lugter meget af noget, der havner i statskassen, hvorimod et gebyr er noget, der er omkostningsdækkende i forhold til den ydelse eller service, man skal have udført. Så det er også fornuftigt.

Så alt i alt er det et fornuftigt lovforslag, som Venstre kan støtte.

Kl. 14:42

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er heller ikke nogen korte bemærkninger her. Tak til Venstres ordfører. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 14:42

(Ordfører)

Hans Kristian Skibby (DF):

Socialdemokraternes ordfører, hr. Malte Larsen, kom jo med en udmærket beskrivelse af, hvad det her lovforslag omhandler. Det er som sagt et lovforslag, der har udgangspunkt i en politisk aftale i forbindelse med en af de evalueringer af den danske taxalovgivning, der er blevet foretaget som følge af det taxaforlig, vi har indgået. Jeg tror, der var aftalt tre forskellige evalueringsforløb, i forhold til hvordan man skal følge udviklingen inden for de forskellige parametre, der ligger i taxilovgivningen.

Det her er et meget konkret og detaljeret forslag, som kun omhandler en lille del af vores taxalovgivning, og det er spørgsmålet om de sprogkrav, som vi kan stille til de chauffører, der er ansat i virksomhederne. Det er chauffører, der har omfattende kundekon-

takt, og det er vigtigt, at en taxachauffør er i stand til at kommunikere med sine kunder, og det skal være på dansk. Vi har også set eksempler på, at man ikke engang har været i stand til at kunne manøvrere rundt, selv om man brugte sin gps. Det er selvfølgelig dybt utilfredsstillende. Når en kunde bestiller en taxatur, skal man kunne forvente, at man kan kommunikere med chaufføren.

Det er nogle meget begrænsede sprogkrav, vi stiller, som Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, også var inde på. Det er ikke den helt store embedseksamen, vi er ude i – det er alment sprog, almen dansk forståelse.

Dansk Folkeparti er jo en del af aftalen, og vi kan derfor støtte lovforslaget.

Kl. 14:43

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Så går vi videre i ordførerrækken til fru Anne Valentina Berthelsen, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 14:44

(Ordfører)

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Tak for det. Jeg har været heroppe i halvandet sekund, og jeg har allerede tabt min ene kontaktlinse, så jeg beklager en eventuel forvirring.

Det her er jo et lovforslag om et område, som er mere eller mindre aftalebelagt, og SF støtter det selvfølgelig og er med i taxaaf-talen. Men jeg vil godt lige sige et par ord alligevel. Jeg er fra en generation, hvor engelskkundskaber er noget, man har fået ind med modernælken, men sådan er det ikke alle danskere der har det. Selv om vi i Danmark ligger rigtig højt på opgørelserne i verden over, hvor gode engelskkundskaber man har, er det altså sådan, at de fleste af os begår os bedst på dansk. Og det gælder f.eks. for gamle fru Hansen på 82 år, der bor lige nede om hjørnet, for hun kan nemlig hverken bestille mad på en restaurant eller spørge om vej på engelsk. Derfor er det jo vigtigt, at chaufførerne kan tale dansk, så fru Hansen kan tage en taxa, og så der ikke opstår unødigt forvirring om, hvor fru Hansen skal hen, og hvor meget hun skal betale – ud over den forvirring, der måske alligevel ville opstå, fordi hun, som mig, havde glemt sine kontaktlinser eller sine briller eller var ved at blive døv.

De her danskkundskaber har vi jo sådan set længe været enige om skal være der; nu skal vi bare have dem dokumenteret på en anden måde, sådan at det er lettere at overholde. Det har været efterspurgt i branchen i noget tid, og det er vi i SF enige i. Vi vil selvfølgelig gerne lige bemærke, at det, der bliver stillet krav om, er prøve i dansk 2 eller folkeskolens afgangsprøve. Så det er ikke de sådan helt store danskkundskaber – det vil jeg gerne give de borgerlige partier ret i. Men sådan skal det også være, synes jeg, for der er jo ikke nogen grund til det helt store lixtal, når man er taxachauffør; man skal bare kunne føre en samtale. Det er også okay.

Der er dog én ting, som jeg er muligt endnu er mere tilfreds med ved det her lovforslag end selve indholdet, og det er, at vi jo i den aftale, som vi lavede, har igangsat en analyse af taxabetjeningen i landdistrikterne. Jeg tror, at hvis nu fru Hansen ikke boede lige nede om hjørnet, men i stedet boede i Langebæk på Sydsjælland eller i Idestrup på Falster eller i Stokkemarke for den sags skyld, så ville hun sige, at hun ikke rigtig havde lagt mærke til, om taxachaufførerne kunne tale dansk, for hun kan aldrig rigtig få en taxa.

Efter den sidste justering af taxaloven, som vi i SF jo var med til, er der jo desværre blevet et problem i landdistrikterne med at få taxaer for de mennesker, som har brug for det. Det betyder, at det går hårdt ud over det lokale erhvervsliv, restauranterne, hotellerne, kroerne konferencecentrene og fru Hansen – hvis hun bor der. Og det er altså en fejl, som vi skal have rettet op på. Derfor håber jeg, at vi kan fortsætte drøftelserne om taxabetjeningen i landdistrikterne

efter nytår, når analysen kommer, for det tror jeg der er behov for. Tak for ordet.

Kl. 14:47

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er et par korte bemærkninger. Først er det hr. Hans Kristian Skibby fra Dansk Folkeparti.

Kl. 14:47

Hans Kristian Skibby (DF):

Jeg tror nok, jeg kom til at trykke mig forkert ind. Det er, fordi mine papirer kom til at røre ved kanten, men vi skal da altid være friske med et spørgsmål. Og jeg vil egentlig gerne spørge ordføreren om det her med standarderne. Der synes jeg, ordføreren er inde på det helt rigtige, nemlig at vi også godt kan lave nogle parallelle diskussioner og se på andre steder. Der har Dansk Folkeparti jo tidligere foreslået, at der skulle være en form for national standard i Danmark i forhold til alle dem, der går ind i offentlige stillinger, eksempelvis inden for sundhedsområdet, hvor vi jo også med rette kunne sige, at der skulle være krav og en vis forventning om, at dem, der kommer ud eksempelvis i private hjem eller arbejder på et plejecenter, eller hvor det nu kan være, også opfylder de her sprogkrav. Hvad synes ordføreren egentlig om, at man flere steder inden for de kommunale jobs også går ind og kigger på de her offentlige standarder?

Kl. 14:48

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 14:48

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jeg er lidt forvirret. Ordføreren må lige opklare for mig, om vi har fået de samme henvendelser fra andre brancher, andre dele af f.eks. vores velfærdssamfund, som vi har fået fra taxabranchen, hvad angår problemer med overholdelse af dokumentationskravet vedrørende de ansattes danskkundskaber. For det er jeg ikke bekendt med. Hvis ordføreren har viden om det, må han meget gerne sige det.

Kl. 14:49

Tredje næstformand (Trine Torp):

Hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 14:49

Hans Kristian Skibby (DF):

Jamen det var et spørgsmål, for jeg ved, at SF jo ikke var dem, der støttede Dansk Folkepartis beslutningsforslag om de her dansk-standarder i forhold til de her typer af jobs. Det er bare det, at når vi nu går ind og laver de her regler, som jo er forståelige nok på taxaområdet, hvor man siger, at man som kunde kan forvente, at der bliver talt dansk i en taxa, så synes jeg også godt, man kunne stille de samme krav til dem, der kommer ud andre steder i bl.a. den offentlige sektor, og hvor de er ude i et offentligt ærinde. Det er bare det, jeg spørger om ordførerens holdning til.

Kl. 14:49

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 14:49

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jo, men det, som Dansk Folkepartis ordfører jo må bemærke, er, at der har været en efterspørgsel efter at få gjort noget ved dokumentationsmåden vedrørende danskkundskaber lige præcis i taxabranchen, fordi det ikke fungerede, som det var før. Det er så det, vi forsøger os med her. Det kan jeg se af høringssvarene at der egentlig er rimelig bred tilfredshed med. Og hvis der kommer lignende henven-

delser, hvad angår plejehjemmene eller sundhedsvæsenet eller folkeskolerne eller for den sags skyld restauranter og hoteller og barer, må vi jo forholde os til det til den tid. Men jeg har ikke – i hvert fald ikke mig bekendt – fået henvendelser, der går på, at der er et meget stort problem med at overholde dokumentationskravet i andre brancher.

Kl. 14:50

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:50

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg vil gerne kvittere for, at fru Anna Valentina Berthelsen bragte spørgsmålet om taxidøden i landdistrikterne op, for det var jo en af de ting, vi drøftede i vores evaluering, og hvor vi besluttede, at det fortsætter vi med at kigge på. Og så næste gang, vi laver nogle ændringer, skal vi have løst det problem, for det haster jo. Har fru Anna Valentina Berthelsen nogle idéer til, hvordan man kunne løse det? Kunne det f.eks. være ved, at man beder kommunerne om at lave en samlet personbefordringspolitik, hvor taxier er en af dem, busstrafik er en anden del af det, togtrafik osv. er en tredje del af det, for det hænger jo sammen? Taxidøden bunder jo i, og det ved vi alle sammen godt, at den lokale taxivognmand ikke længere har noget kørsel for kommunen med offentlig servicetrafik – gamle fru Hansen, der skal til lægen osv. – for det er jo væk, det er udbudt, og det bliver kørt af nogle fjerne flextrafikelskaber og sådan nogle ting. Det er jo det, der er årsagen. Så har fru Anna Valentina Berthelsen nogle idéer til, hvordan vi kunne få taxidøden bremsat?

Kl. 14:51

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 14:51

Anna Valentina Berthelsen (SF):

Jeg har nok nogle idéer, men jeg tror, jeg vil vente på analysen. Vi bliver jo ofte beskyldt for, at vi tager beslutninger uden rigtig at forholde os til virkeligheden, og så er det jo en fordel lige at forholde sig til virkeligheden, inden man begynder at løse problemerne. Men når det så er sagt, vil jeg sige, at jeg tror, vi gik lidt for langt i forhold til justeringerne i 2017 og i forhold til at konkurrenceudsætte og gøre det mere attraktivt for taxachaufførerne at køre mod de store byer i stedet for. Hvad der præcis skal til, må vi jo drøfte til den tid, men vi kan jo tage en kop kaffe, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:52

Tredje næstformand (Trine Torp):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:52

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Og vi kan prøve at tage ud på landet og se, om vi kan få en taxa, for det er meget svært, specielt fredag og lørdag nat, hvor vi virkelig har brug for det. Men ellers er det jo fint, at vi venter på rapporten, inden vi træffer beslutninger. Men det gør jo heller ikke noget, at vi politikere en gang imellem bidrager med nogle idéer, så det ikke kun er embedsværket, der laver politik her i landet.

Kl. 14:52

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Anna Valentina Berthelsen (SF):

Det er jeg enig med hr. Kristian Pihl Lorentzen i, men vi skal også passe på, at vi ikke på forhånd får drejet embedsværket i enten den ene eller den anden retning. Man siger jo, at vi har et neutralt embedsværk i Danmark, men hvor enig jeg er i det, ved jeg ikke, men lad os teste det i den her sag.

Kl. 14:52

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi siger tak til SF's ordfører. Så er det ordføreren for Radikale Venstre, hr. Rasmus Helveg Petersen.

Kl. 14:52

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Mange tak. Radikale Venstre støtter lovforslaget. I lighed med de forrige ordførere hæfter vi os ved, at vi her fastlægger, hvad jeg opfatter som et rimeligt niveau for danskkundskaber for taxabranchen. Jeg har ikke set det her som et forsøg på at lave en stramning eller en heksejagt, jeg har mere set det som en mere praktisk foranstaltning efterspurgt af branchen. Så vi støtter lovforslaget.

Kl. 14:53

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så tak til Radikale Venstres ordfører. Den næste ordfører er fra Enhedslisten. Hr. Henning Hyllested, værsgo.

Kl. 14:53

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Fordelen ved at komme på lidt nede i talerrækken er jo, at tidligere ordførere har gjort rede for, hvad lovforslaget indeholder, ikke mindst den socialdemokratiske ordfører, som altid har en meget detaljeret gennemgang – så er man fri for selv at stå og gentage det, og så kan man koncentrere sig om det, man synes er væsentligt i det, der sker i forbindelse med lovforslaget.

Der vil jeg lige straks koncentrere mig om at glæde mig over, at man nu foreslår, at tilladelser udstedt efter den gamle taxilov skal opfylde den nye taxilovs § 10. Det synes vi er godt, for det er jo den, der stiller overenskomstmæssige krav. Det betyder selvfølgelig alt i alt, at den forskel, der er i kravene, mellem den nye og den gamle taxilov elimineres, så vi undgår unfair konkurrence mellem taxier, der kører med tilladelser efter den gamle taxilov, og taxier, der kører med tilladelser efter den nye.

Det er rigtig godt. Jeg vil bare komme med den bemærkning, at kontrollen jo er altafgørende. Og branchen er plaget af social dumping; vi kender især til det på hele flextrafikområdet. Jeg synes, at trafikelskaberne er begyndt at tage fat på det og har nedsat forskellige kontrolgrupper, men der kommer urealistisk lave tilbud, som bliver accepteret. I den forbindelse vil jeg gerne gøre opmærksom på, at vi jo er på vej med en høring om området. Men jeg kunne godt tænke mig at spørge transportministeren om omfanget af den her kontrol, og hvem den egentlig påhviler. For jeg kan også konstatere, at man skyder lidt på hinanden, at man flytter lidt mellem politiet, Færdselsstyrelsen og trafikelskaberne. Man henviser lidt til hinanden, når man spørger, hvem det er, der skal foretage kontrollen. Så det kunne jeg godt tænke mig at få belyst, om ikke andet så i hvert fald på skrift.

Hvad angår sprogkravet, er jeg enig med de ordførere, der har sagt, at de synes, det er ganske fornuftigt. Man skærper jo ikke kravene til danskkundskaberne i det her lovforslag; man fastholder,

at de skal ligge på danskniveau 2, men man kræver så nu, at det på en eller anden måde skal kunne dokumenteres, og det er jo altså, fordi branchen har gjort opmærksom på, at det, der er foregået indtil nu, var lidt løst, og at der er lidt for mange klager over, at der ikke er tilstrækkelige danskundskaber hos en del chauffører og måske også en del vognmand. Så det kan vi også støtte fra Enhedslistens side. Taxabranchen er en servicebranche, og kunderne skal kunne forvente at blive betjent på et forståeligt dansk. Det kan ikke nytte noget, at der opstår forvirring om, hvor man skal hen, og hvad man skal betale osv.

Men det er også vigtigt, at chaufførerne qua det, jeg lige har sagt om overenskomstkravene, og selvfølgelig også vognmændene faktisk kan læse og forstå en overenskomst og vide, hvad det er for nogle vilkår, de kører under, både i overenskomsten, men også i ansættelsesbeviset. Der har man på fornemmelsen, at der er lidt for mange, der måske ikke helt har styr på, hvad de egentlig har krav på. Det synes jeg er rigtig vigtigt, og det kan man i hvert fald til dels komme til livs, ved at man faktisk kræver, at man skal kunne et ordentligt dansk.

Så er der noget om gebyrstørrelsen, som også er en del af lovforslaget. Jeg har ikke nogen vilde kommentarer til det, men chaufførkortet er oppe på 1.470 kr., og det kan jeg måske synes forekommer lidt vel højt, og derfor vil jeg godt spørge – måske kan jeg få et skriftligt svar, hvis ikke ministeren lige kan svare på det – om det virkelig kun dækker de omkostninger, der er ved det. Og det er ikke, fordi jeg tror, at nogle er ude på at score nogle penge i den her forbindelse, men jeg kan ikke helt forstå, at gebyret for et chaufførkort skal helt op på 1.470 kr. Det er lige før, det kan blive en barriere for at få et chaufførkort. Yes, det var bemærkningerne.

Kl. 14:57

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger til Enhedslistens ordfører, så vi går videre til hr. Niels Flemming Hansen fra Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 14:57

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak for det. Det er jo vigtigt for kunderne i hyrevognene, i taxaerne, at man kan få en god service, og at man kan få en god service over hele landet. Derfor er vi glade for at kunne bakke op om forslaget om ændringen af taxaloven. Det gælder bl.a. det at højne kravene til danskundskaberne, altså at chaufførerne skal kunne gøre sig forståelige på dansk. Jeg tror, at vi alle har kørt rundt i taxaer, hvor chaufføren har taget en anden retning, en anden vej hjem end den, vi selv ville have kørt, og derefter har haft svært ved at kommunikere om det. Så det er altså vigtigt, at det er en del af det høje serviceniveau, der skal være.

Samtidig glæder vi os over og ser en stor vigtighed i det, at der også er en god betjening i landdistrikterne – jo ikke kun for alle de mange mennesker, der bor der, men jo også for de virksomheder, som ligger derude, og her tænker jeg specielt på restauranter; det kunne være Dyvig Badehotel eller Restaurant Bind nede i Kruså. Det er jo et spørgsmål om, at man skal kunne få sine kunder derfra, hvis man har en lidt for god vinkælder, og det kan en gang imellem være vanskeligt i Udkantsdanmark. Så derfor er vi meget, meget glade for, at der også kommer en analyse af taxabetjeningen i landdistrikterne.

Med disse ord bakker vi naturligvis op om forslaget.

Kl. 14:59

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til den konservative ordfører. Og den næste ordfører er fra Nye Borgerlige. Værsgo, fru Mette Thiesen.

Kl. 14:59

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tak. Nu vil jeg så tillade mig at afbryde den linde strøm af skåltaler over den her taxaaftale med simpelt hen at konstatere, hvad jeg tror vi alle sammen synes, at det er rigtig irriterende, hvis man en sjælden gang imellem skal køre med en taxa og vedkommende, der kører taxaen, hverken kan finde vej eller kan tale dansk. Men mig bekendt er det altså allerede i dag muligt for taxiselskaberne at sikre, at de medarbejdere, de hyrer, både kan behandle kunderne ordentligt, kan finde vej og kan tale et ordentligt dansk.

Så det her med, at man skal gå ind og skærpe de her krav, skal jeg i hvert fald have stillet nogle spørgsmål til. Det forstår jeg faktisk ikke helt, må jeg indrømme. Men det hænger måske sammen med, at der ikke er et særlig liberalt marked på det her område, for hvis der var flere forskellige aktører på det her område og man reelt kunne vælge til og vælge fra, så de dårlige tilbud blev valgt fra og de gode blev valgt til, ville der måske også være bedre mulighed for konkurrence, og så ville der måske også være bedre mulighed for netop at sikre, at når man bestilte en taxa, kom der en chauffør, der både kunne sproget og kunne finde vej. For jeg er sådan set enig i, at det har jeg også oplevet de få gange, jeg har bestilt en taxa. Det er i øvrigt dyrt, og hvis chaufføren så oven i købet hverken kan finde vej eller kan sproget, er det altså noget af en udfordring.

Men jeg undrer mig bare lidt over, at der skal lovgivning til. Jeg undrer mig også over det med den her overenskomstd debat med de mest repræsentative. Når jeg hører den formulering, kommer jeg straks til at tænke på godskørselsloven og på 3F – og det er jo så sjovt nok også 3F, der er kommet med et høringsvar.

Så jeg er bestemt ikke særlig positivt indstillet over for det her lovforslag, for jeg mener sådan set, at der allerede i dag er muligheder for, at man kan ansætte dem, som vil give en ordentlig service. Og så ønsker vi generelt et mere liberalt, et mere frit marked, også på taxaområdet – og der er altså lidt lang vej igen. Jeg kommer til at stille nogle spørgsmål i forbindelse med udvalgsbehandlingen, men som det er lige nu, er vi ikke positivt indstillet.

Kl. 15:01

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Der er et par korte bemærkninger, først fra fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:01

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Tak for det. Og tak for en tale, der var til at forstå. Det er dejligt, når det ikke bliver for teknisk. Jeg kunne dog godt tænke mig lige at høre Nye Borgerliges ordfører om, hvad hun præcis mener med, at der mangler noget liberalisering af det her. For mig bekendt var det jo faktisk det, vi lavede i 2017, og årsagen til, at det nu er blevet så svært for yderområderne og landdistrikterne at få ordentlig taxabetjening, er jo, at de har for stor frihed med hensyn til selv at bestemme, hvilke geografiske områder de vil dække, og hvornår og hvordan de vil dække dem. Det var jo en del af den liberalisering, der blev lavet, så hvad er Nye Borgerliges overvejelser om det?

Kl. 15:02

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 15:02

Mette Thiesen (NB):

Jeg tror, at der er flere holdninger til, om det taxiforlig, vi lavede i 2017, var en decideret liberalisering. Der blev i hvert fald lukket ned for nogle af de services, som ellers var der. Nu ved jeg, at

der heldigvis også er andre, der er begyndt at skyde frem, og jeg tror generelt, at Socialistisk Folkeparti og Nye Borgerlige ser lidt forskelligt på, hvad der skal justeres af staten, og hvad der er op til de frie markeds kræfter. Nu sidder vi ikke med i forligskredsen, for 2017 var før, vi blev valgt i Folketinget. Så vi sidder ikke som en del af forligskredsen, men jeg mener sådan set bare, at vi kan bare konstatere, at det, der grundlæggende står i det her forslag, er, at man skal kunne tale dansk, når man kører taxa osv. Det mener jeg sådan set allerede er tilfældet i dag, for taxaselskaberne kan jo ansætte de chauffører, som de ønsker, og forhåbentlig vælge nogle, som både kan sproget, men også kan finde vej. Det er jo sådan ret basalt, når man skal køre en taxi.

Kl. 15:03

Tredje næstformand (Trine Torp):

Fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:03

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Okay, mener Nye Borgerlige dermed, at det ikke er nødvendigt, at man får dokumenteret de danskundskaber, som chaufførerne har, bedre, sådan som branchen efterspørger, for det er jo det, vi gør med det her lovforslag? Det var det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er: Mener Nye Borgerlige dermed, at det, når vi så skal lave noget mere liberalisering, hvad det så end betyder i Nye Borgerliges terminologi, så ikke skal være, som vi gjorde sidst, hvor vi yderligere gav muligheder for, at man kan cherry-picke og køre ind mod storbyerne, fordi der dér er bedre mulighed for at samle kunder op, end der er i yderområderne? Jeg tror i hvert fald, at Nye Borgerliges vælgere ude i landdistrikterne ville synes, at det var lidt bekymrende, hvis det var det, Nye Borgerlige mente.

Kl. 15:04

Tredje næstformand (Trine Torp):

Fru Mette Thiesen.

Kl. 15:04

Mette Thiesen (NB):

I Nye Borgerlige går vi meget ind for, at man kan vælge frit; at man kan vælge til, og at man kan vælge fra. Og det gælder selvfølgelig på taxaområdet lige så vel som alt muligt andet. Jeg ville faktisk have spurgt ordføreren tidligere om den her analyse, der kommer, af det her med landdistrikterne. Men generelt set handler det for os om, at man har mulighed for at vælge noget til og vælge noget fra. Jeg kan bare konstatere, at jeg undrer mig lidt over det her lovforslag, som jeg ved er en udløber af en aftale, som er koblet på den oprindelige taxa-aftale. Jeg undrer mig over, at man vil lovgive om noget, som man i bund og grund allerede kan, mig bekendt i hvert fald, ude hos de taxaselskaber, der er der, altså hyre chauffører, som kan sproget og finde vej.

Kl. 15:04

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Så er det hr. Henning Hyllested.

Kl. 15:05

Henning Hyllested (EL):

Nå jo, men det ligger jo lidt i forlængelse af det, fru Anne Valentina Berthelsen også kom ind på. Altså, jeg undrer mig også over udsagnet om, at det ikke er en særlig liberal taxilov, vi har. Det var jo faktisk hele formålet – det var jo så at sige den tidligere transportminister, hr. Ole Birk Olesens, svendestykke at gennemføre den her taxilov – at den var gennemført liberal, og det var også grunden til, at Enhedslisten jo valgte at stå uden for forligskredsen og stemme imod taxiloven.

Det eneste, vi, om jeg så må sige, lykkedes med, var faktisk at få indført § 10 om overenskomstkravene, fordi den følger internationale normer, ILO-konventionen osv. osv., og er jo en slags bensepænd. For jeg går ikke ud fra, at fru Mette Thiesen mener, at taxibranchen skal være et område for social dumping og underbetaling og den slags ting, men at man faktisk kører, så man kan tjene en dagløn, for det har faktisk vist sig at være problemet for mange chauffører og vognmænd, efter at taxiloven blev indført. Så jeg må sige, at udsagnet lige undrer mig lidt.

Kl. 15:06

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 15:06

Mette Thiesen (NB):

Igen tror jeg også, der er meget stor forskel på, hvordan man vurderer liberalisering hos Enhedslisten og hos Nye Borgerlige. Med hensyn til taxiloven sad jeg som sagt ikke med, dengang man forhandlede den, jeg har selvfølgelig læst om den efterfølgende, men altså, der vil jeg vove den påstand, at der stadig væk er noget vej igen, fordi man jo også med taxaloven fik lukket ned for nogle af de andre aktører, som også var på markedet. Jeg ser og vi ser i langt højere grad, at der er mulighed for, at man kan vælge flere forskellige alternativer.

Vi ved, at på andre områder, f.eks. med hensyn til udbringning af mad og på forskellige andre områder, er Enhedslisten også meget krakilsk omkring den model, der er. Og der har vi nok en lidt mere åben tilgang til det. Men det, som jeg ligesom sætter spørgsmålstegn ved i det her lovforslag, er det, at det – mener jeg – sådan set allerede er muligt for taxaselskaberne i dag at stille krav til de chauffører, de ansætter, om, at de selvfølgelig skal kunne sproget, og at de skal kunne finde vej. Det vil være helt naturligt, når man driver et taxaselskab, at man stiller det krav til de mennesker, man ansætter.

Kl. 15:07

Tredje næstformand (Trine Torp):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 15:07

Henning Hyllested (EL):

Men det kan de jo faktisk, så det kan jeg ikke se det store problem i. Det der med flere aktører kan jeg ikke forstå, for vi har aldrig set så mange taxaselskaber, som vi ser i dag, efter at den nye taxilov er kommet på banen. Et af formålene var også at skærpe konkurrencen, men man kan ikke se det på prisen. At det er blevet dyrere at køre i taxa, kan enhver, som kører i taxa, overbevise sig om. Men der er kommet mange flere taxaselskaber, der er også kommet mange flere chauffører, som i dag har svært ved at tjene en dagløn. Man har fået mulighed for selskabsdannelse, og det er jo sket, fordi man har ophævet antalsbegrænsningen og den geografiske begrænsning, og det har så medført de problemer, som er blevet nævnt, med, at landtaxier ikke er til at få. Det er et klart resultat af taxiloven, som også Enhedslisten gjorde opmærksom på, dengang den blev indført.

Kl. 15:08

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Ordføreren.

Kl. 15:08

Mette Thiesen (NB):

Jeg ved ikke rigtig, om der var et spørgsmål i det, eller om det mere var en kommentar, så jeg noterer mig, at Enhedslisten havde en kommentar, og tak for det.

Kl. 15:08

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det, og så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til fru Mette Thiesen fra Nye Borgerlige. Den næste, der har bedt om ordet, er hr. Sikandar Siddique, uden for grupperne. Værsgo.

Kl. 15:08

(Privatist)

Sikandar Siddique (UFG):

Tak for ordet, formand, og tak til mine kollegaer. Jeg vil sige, at grunden til, at vi her snakker om sprogkrav, jo er, at mange af chaufførerne og vognmændene i branchen har en minoritetsbaggrund.

Førstegenerationsindvandrene, som kom hertil, og som jeg kalder førstegenerationsdanskerne, har kørt os rundt i 40 år nu. De startede som unge mennesker; de er blevet gamle, mange af dem er gået på pension. Derfor synes jeg måske også, det er lidt beklageligt, at når man hører debatten herinde, får man det indtryk, at der er store problemer i branchen. Hvis vi tænker tilbage på de sidste 40 år, vil jeg vove at påstå, at vi mener, at taxabranchen har fungeret fint. De her chauffører, som startede som unge mennesker og er blevet gamle i dag, har kørt vores ministre rundt, har kørt borgere rundt, har kørt embedsværket rundt. Så jeg vil gerne lige slå det fast og sige: Ja, det kan da godt være, og jeg vil også blankt erkende, at der kan være chauffører, som der kan være sprogvanskeligheder med, men alt i alt mener jeg ikke, at det er et korrekt billede at tegne, at der generelt er sprogvanskeligheder i taxabranchen.

Derudover mener vi også, at det kan være med til at gøre det sværere at komme i arbejde for en særlig gruppe mennesker, som vi mener skal ind og arbejde. Derfor kan vi i Frie Grønne ikke støtte den del af forslaget.

Til gengæld synes vi, det er rigtig fint, at man også har de her overenskomstkrav i forslaget. Det synes vi er en god idé, og derfor vil vi foreslå, at man deler forslaget op, så der kommer til at være et forslag, der handler om overenskomstkrav, og så et forslag, der handler om sprogkundskaber. Men som forslaget ligger her lige nu, kan Frie Grønne ikke støtte det. Tak for ordet.

Kl. 15:10

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så tak til hr. Sikandar Siddique. Så er vi igennem ordførerne og nået til transportministeren.

Kl. 15:10

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak først og fremmest til ordførerne for bemærkningerne til lovforslaget. Da vi tidligere på året mødtes i kredsen af aftalepartier, stod vi midt i coronaudfordringen. Derfor var det også ret tydeligt, da vi dengang drøftede taxaområdet, at der var grænser for, hvor meget taxaområdet kunne tåle af forandringer midt i en situation, hvor der var en krise, og hvor der var ganske få passagerer. Til trods for forskellige støtteordninger og andet, som blev taget som initiativer, så var der også brug for noget stabilitet. Derfor var det også klart, at de begrænsede justeringer, som vi foretog, var det, der var det mest nødvendige og også efter en klar indstilling fra parterne. Det kan man også ret tydeligt læse af de høringssvar, som er indgivet.

Det betyder selvfølgelig, at vi, som det også er nævnt i debatten her, også var enige om at sætte gang i yderligere evalueringer for at kunne forberede os til det videre. Det er jo som også nævnt ikke den første evaluering, men den anden evaluering, som forventes at blive lavet og præsenteret i 2022.

Det er også rigtigt, som flere har nævnt, at det jo ikke er nyt, at der stilles krav om danskundskaber i branchen. Det er sådan set et velkendt krav. Det, der er det nye, er, at der nu stilles krav om, at

de danskundskaber kan dokumenteres, og at de kan dokumenteres objektivt. Og tak for tilkendegivelserne fra dem, der støtter det.

Der er også spørgsmålet om, at afgiften på ep-tilladelserne ændres til gebyr. Det er jo et udtryk for, at et gebyr skal være omkostningsægte. Det var hr. Henning Hyllested, der nævnte det i et spørgsmål, og det, gebyret dækker, er altså den omkostning, der er ved at lave tilladelsen og chaufførkortet og samtidig føre den nødvendige kontrol. Spørgsmålet fra hr. Henning Hyllested gik også på, hvem det er, der laver kontrollen, og det er altså Færdselsstyrelsen. Dermed er der en entydig myndighed, og dermed kan man også opgøre den faktiske omkostning, der er, og dermed kan vi fastlægge dette til et gebyrfinansieret område.

Der har også været nævnt overenskomstbestemmelser. Det tror jeg ikke jeg har brug for at uddybe yderligere, men jeg stiller mig selvfølgelig velvilligt til rådighed i den videre behandling, og lige som mange af ordførerne har tilkendegivet, ser jeg også frem til den evaluering, som kommer til at finde sted på baggrund af den analyse, vi har sat i gang af landdistriktsområderne, for det er, som mange har nævnt, en af de helt store udfordringer, der er inden for taxaområdet – ganske klart.

Kl. 15:14

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Sikandar Siddique.

Kl. 15:14

Sikandar Siddique (UFG):

Tak til ministeren. Man kunne godt få det indtryk, at der her ligesom er et område, hvor man lovgiver om noget, som der egentlig ikke er brug for at lovgive om. En taxachauffør skriver:

Men kurset, som man skal gennemføre for at blive taxachauffør, foregik i forvejen på dansk. Hvis du ikke forstår dansk, dumper du.

Man kan jo sige, og det har også været fremme i debatten, at det handler om at kunne kommunikere på så basalt et niveau, at man kan forstå, hvor man skal hen. Så er det ikke en overdrivelse nu at lave det her sprogkrav?

Så vil jeg bare konkret høre ministerens personlige holdning – og jeg forstår godt høringssvarene osv.: Er det ministerens opfattelse, at der er sprogvanskeligheder og -problemer i taxabranchen og har været det de sidste mange år? Det vil jeg gerne høre ministerens personlige holdning til.

Kl. 15:15

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ministeren.

Kl. 15:15

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Ja. Det er klart, og det er også derfor, at faglige organisationer som 3F mener, at det er en god idé at stille det her krav. Og så er det jo selvfølgelig også et udtryk for, at det er en oprigtig bekymring. Selv om kravet jo findes i dag – man skal kunne dansk på et rimeligt niveau – så er det ikke nødvendigvis sådan, at det krav opfyldes, når man søger ind.

Kl. 15:15

Tredje næstformand (Trine Torp):

Hr. Sikandar Siddique.

Kl. 15:15

Sikandar Siddique (UFG):

De mange taxachauffører, som er derude, og som jeg snakker med, kan ikke forstå det her. Som jeg også sagde i min ordførertale, så er dem, der startede for 40 år siden, gået på pension i dag eller er ved at gå på pension. I dag er der en ny generation af unge eller yngre, som

ligesom er kommet hertil i en globaliseret verden og en globaliseret tid og måske kører taxa. De kan ikke genkende den her problematik derude. Det er derfor, at det er sådan vigtigt for mig ligesom at høre ministerens holdning, når man har kørt i taxa de sidste mange år: Er det et problem? Altså, er det noget, man tit støder på som kunde i en taxa, at taxachaufføren ikke kan finde vej, fordi han ikke kan tale dansk?

Kl. 15:16

Tredje næstformand (Trine Torp):
Ministeren.

Kl. 15:16

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg har i hvert fald haft samtaler med bl.a. meget erfarne chauffører og vognmænd fra den københavnske vestegn, som selv har en anden etnisk baggrund end dansk, og som fremhæver, at de mener, at det er nødvendigt, at man stiller de her krav, for de kan jo selv tale det dansk, der er nødvendigt, med deres kunder, men oplever også, at der er chauffører, der ikke kan i tilstrækkelig grad. Jeg tror også, at der er en faglig stolthed i forhold til det. Man mener sådan set i taxabranschen, at det er rimeligt, at man kan det.

Kl. 15:17

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Så er der en kort bemærkning fra fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:17

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Tak til ministeren. Jeg har bare et simpelt spørgsmål, som jeg håber ministeren vil svare ja til. Er ministeren enig i, at der, som det er i dag, er et problem med taxabetjeningen og -dækningen i landdistrikterne?

Kl. 15:17

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ministeren.

Kl. 15:17

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Ja, herunder at nogle af de elementer, der blev indarbejdet i det eksisterende forlig om taxa, jo ikke har været anvendt, altså bl.a. de muligheder, der er for at etablere bestillingskontorer i landdistrikter – en mulighed, som bl.a. kommunerne har kunnet gøre brug af. Den har ikke har været brugt i det omfang, som det nok havde været forventet. Så derfor giver det rigtig god mening at se nærmere på, hvad det så er, der skal til for at give de her muligheder.

Så skal man jo heller ikke glemme, at det også har en selvforstærkende virkning. Jeg har været så heldig at opleve at have haft ret let ved i landdistrikter at kunne få en taxa, når jeg har haft behov for det, men jeg kan også genkende, at der i den sociale sammenhæng, man kan være i, måske bare generelt har været sagt: Du kan lige så godt bare lade være med at ringe efter en taxa, for du får den aldrig nogen sinde. Så gør man det, og så kommer den. Så man kan også risikere, at noget af det her har en selvforstærkende virkning.

Jeg tror, at vi både skal se på, hvordan vi kan skabe nogle bedre løsninger, men også sørge for, at det så også er noget, man faktisk også tror på uden for de største byer.

Kl. 15:18

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak. Fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:18

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jamen det var jo et rigtig godt svar; det er jeg glad for. Så vil jeg høre, om ministeren kan se for sig, at man, når nu vi har sat den her analyse i gang, så også hører kommunerne, de lokale erhvervsdrivende, foreninger, og hvad vi ellers har rundtomkring i vores landdistrikter, som på nuværende tidspunkt i hvert fald for manges vedkommende har nogle rigtig dårlige erfaringer med taxadækningen. Kunne man på en eller anden måde få hørt dem, inden vi tager stilling til en kommende analyse og tager en drøftelse på baggrund af den?

Kl. 15:19

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ministeren.

Kl. 15:19

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Det synes jeg lyder rigtig klogt, og det vil jeg meget gerne arbejde aktivt for. Jeg fik i øvrigt ikke i min tale rost hr. Niels Flemming Hansen for den gode indsigt i de gode spisesteder i det syd- og sønderjyske – det synes jeg måske også lige skal med her. Jeg ved ikke, om det skal være *de* spisesteder, vi involverer, men det er i hvert fald ret tydeligt, at der er nogle konkrete erfaringer derudefra, som jeg synes det ville være oplagt at bringe ind. Det kunne være HORESTA, det kunne være kommunerne, og det kunne være andre aktører. Jeg synes, det lyder som en rigtig god idé.

Kl. 15:19

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til transportministeren.

Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 20:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Præcisering af rammerne for indskrænkninger i adgangen til luftfart og for tildeling af tilladelse til at udføre ruteflyvning, hjemmel til krav om sikkerhedsgodkendelser m.v.).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).

(Fremsættelse 06.10.2021).

Kl. 15:20

Forhandling

Tredje næstformand (Trine Torp):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er hr. Malte Larsen fra Socialdemokratiet.

Kl. 15:20

(Ordfører)

Malte Larsen (S):

Mange tak. Med dette lovforslag foreslås luftfartsloven ændret på en række punkter på tværs af den samlede luftfartsregulering. Med

lovforslaget foreslås de nuværende rammer for indskrænkninger i adgangen til luftfart og muligheden for at forbyde adgang til luftfart inden for dansk område præciseret. Helt konkret indebærer forslaget, at luftfartslovens § 3 om både de mindre indskrænkninger og de helt store indskrænkninger såsom flyveforbud for en større del af riget præciseres, så bl.a. den nugældende fortolkning af disse bestemmelser indarbejdes direkte i lovens ordlyd.

Herudover foreslås der indsat en særskilt bestemmelse, der vedrører transportministerens adgang til i krisesituationer, der kræver øjeblikkelig handling, at udstede meddelelse om regler om disse indskrænkninger og forbud på ministeriets hjemmeside for på den måde at sikre luftfarten, den offentlige sikkerhed eller andre væsentlige nationale hensyn.

Med lovforslaget foreslås også bestemmelsen om tildeling af tilladelse til ruteflyvning inden for dansk område præciseret. Det bør således fremgå eksplicit af luftfartsloven, at transportministeren kan give afslag på tilladelser til ruteflyvning, hvis særlige forhold taler for det. Det kan f.eks. være tilfælde, hvor luftfartspolitiske, udenrigspolitiske eller sikkerhedspolitiske forhold tilsiger det.

Med forslaget foreslås der dernæst indsat en særskilt bemyndigelses hjemmel i luftfartsloven, der relaterer sig til det væsentlige og vigtige krav, der stilles til en række personer, der arbejder inden for luftfarten, nemlig kravet om sikkerhedsgodkendelse. Forslaget til denne nye bestemmelse udspringer af, at der fra den 31. december i år træder nye EU-regler i kraft om baggrundskontrol inden for luftfarten, og det giver derfor god mening at samle de nye regler om baggrundskontrol og sikkerhedsgodkendelse ét sted. I den forbindelse bør der indsættes en særskilt bemyndigelse i luftfartsloven, der forholder sig til rammerne for at udstede regler om krav om sikkerhedsgodkendelse.

Afslutningsvis er lovforslaget også en udmøntning af den politiske aftale, der blev indgået den 4. juni i år om en sommer- og erhvervspakke. Aftalen blev som bekendt indgået mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, SF, Radikale Venstre, Enhedslisten, Konservative og Alternativet, og her blev der på luftfartsområdet afsat 60 mio. kr. til at reducere en stigning af safetyafgiften frem mod 2025. Med forslaget foreslås denne aftale udmøntet, således at safetyafgiften fra den 1. juli 2021 til den 31. december i år udgør 0 kr. Den kommer til at udgøre 4,75 kr. i 2022 og 5 kr. i årene 2023 og 2024. Vi sørger således for, at luftfarten i denne kritiske periode, i andet halvår af 2021, spares for denne afgift.

Jeg skal selvfølgelig meddele, at Socialdemokratiet støtter forslaget.

Kl. 15:23

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger til Socialdemokratiets ordfører, så vi går videre til Venstres ordfører, hr. Hans Christian Schmidt.

Kl. 15:23

(Ordfører)

Hans Christian Schmidt (V):

Tak, fru formand. Lovforslaget, som vi skal behandle i dag, omhandler ændringer i luftfartsloven. Covid-19-pandemien viste jo med stor tydelighed, hvor vigtigt det er at kunne handle og reagere rettidigt, og med lovforslaget lægges der så op til, at vi i fremtiden vil kunne reagere hurtigere og mere målrettet, hvis der skulle opstå nationale eller globale kriser, hvor der f.eks. står menneskeliv på spil. I Venstre ser vi denne del af lovforslaget som værende rettidigt omhu, som i al sin enkelhed vil blive det danske samfund til stor gavn i krisesituationer. Forslaget vil desuden medføre, at transportministeren kan give afslag på tilladelse til ruteflyvning, hvis der er tale om særlige forhold, og at disse afslag bl.a. bør ske på baggrund af luftfartspolitiske, udenrigspolitiske, sikkerhedspolitiske eller flyvetekniske års-

ger er i Venstres øjne sund fornuft. Der er ingen tvivl om, at der er brug for ændringer. I visse tilfælde er det jo hensigtsmæssigt, at der er national hjemmel til at give afslag på tilladelser, hvis tilladelsen vil medføre en betydelig sikkerhedsrisiko for Danmark.

Med lovforslaget i dag udmøntes også sommer- og erhvervspakken, som vi også lige hørte fra den socialdemokratiske ordfører. Den er fra juni, og man udmønter den på følgende måde: Safetyafgiften ændres til at udgøre 0 kr. i perioden den 1. juni 2021 til den 31. december 2021, 4,75 kr. i 2022 og 5 kr. i 2023 og 2024. Safetyafgiften vil herefter udgøre 6 kr. fra den 1. januar 2025, plus den årlige regulering af satsen. Disse ændringer er selvfølgelig nødvendige oven på de nedlukninger, covid-19-pandemien forårsagede. Der er akut behov for en genrejsning af dansk luftfart, og det skal denne ændring i safetyafgiften være med til at facilitere. Luftfartssektoren er med til at understøtte Danmarks potentiale for turisme – en turisme, som for mange danskere udgør deres levebrød.

Det skal dog bemærkes, at safetyafgiften betales af både danske såvel som udenlandske flyoperatører, og det betyder efter vores opfattelse så, at man har en risiko for her, at danske skattekroner går til udenlandske luftfartsselskaber. Hvis safetyafgiften fastholdes på 4,75 kr. for 2021, vil det overskydende beløb af de 60 mio. kr., som er afsat, kunne bruges med henblik på danske flyoperatører. Det kunne bl.a. ske, ved at det overskydende beløb anvendes til at fortsætte aoc-ordningen for kritisk personale i danske luftfartsselskaber fra den 1. oktober til udgangen af 2021. Det ville dermed styrke dansk luftfart.

Flybranchen har også længe efterlyst en klageadgang i forbindelse med Trafikstyrelsens udmøntning af bekendtgørelsen, og med forslaget i dag vil det være en fordel, at det bestemmes, at klageadgangen i forbindelse med afgørelser truffet af Trafikstyrelsen kan påklages til transportministeren.

Venstre er overordnet positivt stemt over for forslaget, men vi forventer også, at vores forslag her bliver taget seriøst. Det plejer man jo at gøre, det plejer vi i Transportudvalget, og det håber vi så også vil ske her. Vi synes altså, at det er fornuftigt, at vi prøver at styrke de nationale luftfartsselskaber og så også lader de udenlandske luftfartsselskaber betale deres del af det. Det vil vi stille nogle spørgsmål om i udvalget, og vi forventer selvfølgelig, at ministeren også vil efterkomme det eller i hvert fald vil imødekomme selve spørgsmålene og også en drøftelse af tingene i hans regi. Tak for ordet.

Kl. 15:27

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til Venstres ordfører. Og den næste ordfører er fra Dansk Folkeparti. Hr. Hans Kristian Skibby, værsgo.

Kl. 15:27

(Ordfører)

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak. Allerførst vil jeg gerne sige, at jeg synes, det vil være ganske positivt, hvis der bliver fulgt op på det spørgsmål, som Venstres ordfører, hr. Hans Christian Schmidt, var inde på, om safetyafgiften og den fordeling, der er af den i forhold til danske virksomheder og udenlandske virksomheder. Men det ændrer dog ikke på, at Dansk Folkeparti er en del af den aftale, der blev indgået om sommer- og erhvervspakken tidligere i år, om at stimulere de steder, hvor vi har mulighed for det, i forhold til dansk erhvervsliv, som også på daværende tidspunkt var stærkt coronaramt. Og her har vi muligheden for i en periode at fjerne safetyafgiften. Det giver rigtig god mening, at man kan aflaste i forhold til de driftsomkostninger, der ligger hos danske luftfartsselskaber, ved håndteringen af kunder i Københavns Lufthavn og også andre steder. Den del af det er ganske fin, og vi kan som sagt godt tilslutte os, at vi får belyst spørgsmålet, som hr. Hans Christian Schmidt var inde på.

Det andet i det er, at der jo i forbindelse med den her lov er tale om en bemyndigelseslov. Det er en lov, der giver flere handlemuligheder uden om Folketinget, om man så må sige, til den til enhver tid siddende transportminister, set i forhold til at lave indgreb og kunne give påbud eller meddelelser osv. om flytrafik ind over dansk territorium. Men i det her tilfælde mener Dansk Folkeparti, at det er sund fornuft, at man giver en minister bemyndigelse til, som det også bliver præciseret, netop at kunne handle hurtigt i krisesituationer, hvor der kan være både udenrigspolitiske og sikkerhedspolitiske hensyn og også miljømæssige ting, der kan ligge til baggrund for, at man vil give et strakspåbud eller udstede en bekendtgørelse med øjeblikkelig virkning. Så den del af det kan Dansk Folkeparti også støtte.

Kl. 15:29

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Og den næste ordfører i rækken er fru Anne Valentina Berthelsen, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 15:29

(Ordfører)

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Mange tak for det. Med lovforslaget her præciseres den eksisterende lovgivning, og det har jo længe været efterspurgt af store dele af branchen og andre aktører med interesse for dansk luftfart. Især i lyset af covid-19 blev det jo meget tydeligt, at der var behov for en præcisering af de eksisterende rammer, og det er vi i SF rigtig glade for at vi nu kommer på plads med.

Samtidig bliver det også muligt at reducere stigningen i safetyafgiften, jævnfør den aftale, vi har lavet. Vi satte 60 mio. kr. af, og vi i SF er sådan set glade for sammen med aftalekredsen at kunne sætte det tiltag i søen i forbindelse med sommer- og erhvervspakken.

Jeg studsede dog over høringssvaret fra Erhvervsflyvnings Sammenslutning. Der behøver ikke at ligge noget i det, men jeg vil bare gerne bede ministeren om at kommentere på den bemærkning, som Erhvervsflyvnings Sammenslutning havde om den trinmodel for reducere af safetyafgiften, som vi i aftalekredsen er blevet enige om, nærmere bestemt lovforslagets § 1, nr. 4, som medfører, at der ikke skal betales safetyafgift for passagerer befordret i perioden den 1. juni 2021 til den 31. december 2021. Og der bemærker Erhvervsflyvnings Sammenslutning, at danske skattekroner i så fald vil, og jeg citerer: »gå til udenlandske luftfartsselskaber«. Jeg vil gerne bede ministeren om at kommentere på det udsagn, bare for en god ordens skyld. Tak for ordet.

Kl. 15:31

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til SF's ordfører. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Og så er det ordføreren for Radikale Venstre, hr. Rasmus Helveg Petersen.

Kl. 15:31

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Tak for det. Også Radikale Venstre støtter dette lovforslag, både den del, der udmønter sommerpakken med de konsekvenser, det har for safetyafgiften, og den præcisering eller modernisering af loven om luftfart, som covid-19 viste os at vi havde brug for at lave.

Så Radikale Venstre støtter forslaget. Tak.

Kl. 15:31

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til den radikale ordfører. Den næste ordfører er fra Enhedslisten, og det er hr. Henning Hyllested.

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak. Ingen tvivl om, at covid-19 på mange måder har været en øjenåbner, og det har så medført, at man åbenbart synes, der er brug for at reagere, hvilket der jo også var. Man har brug for at reagere på opståede begivenheder inden for ganske få timer, og derfor mener man så, at der er behov for at præcisere loven, og det kan jeg sådan set godt forstå. Når nogle af de bestemmelser, der er i spil her, jo er helt tilbage fra 1960, kan jeg læse mig frem til, kunne man jo godt forestille sig, at der er behov for at præcisere og opgradere, eller hvad man kalder sådan noget, på nogle af de der bestemmelser.

Jeg vil sige, at jeg har bemærket, at transportministeren kan give afslag på tilladelse til at beflyve dansk luftrum under særlige forhold, som så bliver nævnt, og vi har hørt om pandemien, som helt oplagt giver, gav og skal give den mulighed, men der står også nævnt begreber som luftfartspolitik, udenrigspolitik, sikkerhedspolitik og så af flyvetekniske årsager. Jeg kunne da godt tænke mig, at ministeren kunne uddybe eller konkretisere de her overordnede overskrifter en lille smule. Jeg kunne jo godt tænke mig, at det også kunne – det er måske et fromt håb, vil jeg så sige – omfatte muligheden for at gribe ind over for social dumping i luftfarten, som vi jo ved luftfarten er plaget af, ligesom taxabranchen, som vi lige har snakket om, er plaget af. Så det kunne være rigtig godt, hvis social dumping også kunne omfattes af det. Vi ved jo, at store, store flyselskaber som Qatar Airlines og Emirates og Ryanair benytter sig af omfattende statsstøtte i strid med alle regler, især med EU's regler, og Ryanair giver på den måde skattefrihed, og dermed kan de aflønne deres personale med meget, meget lave lønninger, og det ved vi jo hvad har givet af problemer. Det er sikkert et fromt håb, at man sådan også kunne bruge det som anledning til at sige, at I ikke må flyve her, eller at I ikke må bruge dansk luftrum.

Så er der spørgsmålet om den her safetyafgift, som fremgår af den her sommererhvervspakke, eller rettere afgiftsfritagelsen i 2021 og nedsættelsen af stigningstakten. Vi har også bemærket os Erhvervsflyvnings Sammenslutning, som hr. Hans Christian Schmidt og fru Anna Valentina Berthelsen var inde på, og vil også gerne have en uddybning af spørgsmålet om det. Som de gør opmærksom på, er der jo tale om tilskud til udenlandske selskaber, og det var måske ikke lige det, vi havde tænkt os i sin tid, fordi vi først og fremmest har en interesse i at støtte danske luftfartsselskaber. Det kunne jo være interessant, om man i udvalgsarbejdet og sammen med ministeren kunne finde en udvej på det. Det kunne jo godt være, hvis de samme partier, som står bag sommererhvervspakken, også kunne finde ud af at indrette safetyafgiften på en anden måde eller stigningstakten på en anden måde og måske overføre nogle af pengene og på en eller anden måde bruge dem på nogle danske luftfartsselskaber, for så ville det jo være vældig interessant. Det synes jeg vi bør forfølge, og jeg fornemmer også, at det ligesom er det, der er sagt i Folketingssalen, nemlig at det kunne man godt forfølge i et udvalgsarbejde.

Det ville også åbne op for – og det ville jeg være rigtig glad for – at man så, i forbindelse med at man så støtter danske luftfartsselskaber og støtter luftfarten i det hele taget, kan stille nogle grønne modkrav. Det synes jeg måske vi mangler i forskellige sammenhænge. Der er jo givet støtte: SAS har fået stor støtte. Der blev lavet det, vi i hvert fald i Enhedslisten kalder den lille luftfartspakke, sidste år i foråret og sommeren, som vi selv holdt os ude af, netop fordi der ikke blev stillet tilstrækkelige grønne modkrav. Det er egentlig over for en branche, som jo selv i deres klimapartnerskab i den rapport, der er kommet derfra, faktisk har tilkendegivet, at de er parat til det her, altså at operere med en passagerafgift, ganske vist en meget lav en på 80 kr., hvor pengene så skal dirigeres til udvikling af mere bæredygtige brændstoffer. Det spor synes vi ville være interessant

at forfølge, og hvis det kunne åbne op for, at man brugte nogle af pengene, hvor man nu bruger de 60 mio. kr. på safetyafgiften – det er sikkert et for lille beløb – på at stille nogle grønne modkrav, diskutere med branchen, hvad det kunne være, for også at forpligte branchen mere, end vi gør i dag, kunne det være rigtig interessant.

Kl. 15:36

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er en kort bemærkning til hr. Henning Hyllested fra fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:37

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Tak for det. Jeg er så glad for at høre Enhedslistens ordfører tale om grønne modkrav. Det er jo et ønske, som vi i SF deler med Enhedslistens ordfører og har fremført ved flere forskellige lejligheder med mere eller mindre succes.

Jeg kunne tænke mig at have en lille hypotetisk diskussion med Enhedslistens ordfører, bare for syns skyld, og spørge: Hvor længe tror Enhedslistens ordfører at der er behov for, at vi hjælper luftfarten lidt? Nu gør vi jo det i den her ordning, at vi hjælper luftfarten – nogle vil sige lidt, andre vil sige meget – et godt stykke frem i tiden, faktisk helt frem til 2025, og det kan der jo være gode grunde til. Tænker Enhedslisten, at vi kan hjælpe dem så længe, og at vi bør hjælpe dem så længe? Og bør vi i så fald ikke også hjælpe den kollektive trafik lige så længe?

Kl. 15:37

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 15:37

Henning Hyllested (EL):

Jo, og man kan sige som svar på spørgsmålet: Noget for noget. Og det er jo netop derfor, at jeg rejser hele temaet om de grønne modkrav i den her forbindelse; for jeg synes jo, at det bør følges ad. Altså, når vi giver støtte til en branche, og det gør vi til luftfartsbranchen – det ligger ikke bare på den flade hånd for Enhedslisten at støtte luftfartsbranchen – så er det nødvendigt, at luftfartsbranchen stiller om, at man først og fremmest udvikler mere bæredygtige brændstoffer, og at man måske også begrænser trafikken, for det er ikke bare udledningen fra brændstoffer, der er et problem; der er jo også flystriberne osv. osv. Så det handler efter vores mening også om at begrænse flytrafikken, at erstatte den med togtrafik, især på de indenlandske ruter; det er jo helt tåbeligt, at man skal ligge og flyve til Aalborg, hvis man ifølge aftalen om Togfonden DK kan komme derop på 3 timer, f.eks.

Så jo, vi har ikke noget imod at støtte luftfartsbranchen, men luftfartsbranchen skal også levere på den grønne omstilling. Det er vigtigt for os.

Kl. 15:38

Tredje næstformand (Trine Torp):

Fru Anne Valentina Berthelsen.

Kl. 15:39

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jeg fornemmer, at vi er rørende enige med hinanden, Enhedslisten og SF. Og jeg forestiller mig i så fald, at der vil være brug for lidt hjælp til luftfarten et godt stykke tid fremover. Jeg hørte forleden på vandrørerne, at der var nogle, der overvejede, om vi nu behøvede at hjælpe den kollektive trafik, som jo i modsætning til store dele af luftfarten er grøn, særlig meget længere her efter corona. Og det studsede jeg lidt over. Er Enhedslisten enig med SF i, at vi nok

bliver nødt til i et vist omfang at holde hånden under den kollektive trafik rigtig længe endnu?

Kl. 15:39

Tredje næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 15:39

Henning Hyllested (EL):

Ja, det kan der ikke være to meninger om; det er vi selvfølgelig vældig enige om. Det er rigtigt, at luftfartsbranchen har været hårdt ramt under corona. Men en anden branche, som har været hårdt ramt, er i den grad den kollektive trafik. Vi bad jo nærmest passagererne om at blive væk, og det blev de også i stor udstrækning, og det kniber med at få dem tilbage, også fordi mange i mellemtiden – ikke kun på grund af corona, men i høj grad på grund af corona – har anskaffet sig en bil. I det hele taget er det svært at få passagererne tilbage, så det skal der gøres en indsats for. Den kollektive trafik har brug for støtte, og det har den i mange, mange år.

Kl. 15:40

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til Enhedslistens ordfører. Den næste ordfører er fra Det Konservative Folkeparti. Hr. Niels Flemming Hansen, værsgo.

Kl. 15:40

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak for det. Jeg vil ikke bruge så lang tid på at dvæle ved selve aftalen. Den er vi en del af, og den bakker vi naturligvis op om. Derimod kunne jeg godt tænke mig at tilslutte mig det forslag, som Venstre er kommet med, og som vi jo også selv tidligere har foreslået ministeren, hvor man siger: Kan vi slette denne safetyafgift og bruge de penge på at støtte den danske luftfart, altså det, der hedder AUC-ordningen, ordningen for kritisk personale?

Jeg vil godt bruge min tid på talerstolen foran alle de mange tilskuere, der var her før, men som nu er gået, desværre, og prøve at fortælle lidt om, hvor svært branchen har det. Det er jo sådan, at det største selskab i Danmark – hørte jeg i forgårs – har en omsætning, som er indeks 20 i forhold til 2019, og en belægning, som er indeks 40. Så der bliver simpelt hen kun solgt de helt billige billetter, og der står rigtig, rigtig mange fly på jorden. Jeg kan derfor oplyse, at når et fly skal i gang igen efter at have stået stille et år, så koster det i nærheden af 1,4 mio. kr. at få det fly i gang alt afhængigt af størrelsen naturligvis. Så der ligger rigtig, rigtig mange penge derude, som luftfarten mangler, og der bliver vi simpelt hen nødt til at støtte og forsøge at se, om vi kan finde en løsning også for deres udgifter, altså ikke kun for AUC'erne, men også for deres udgifter. For de er meget pressede. Det første flyselskab af de større, Great Dane, gik konkurs i mandags, så vidt jeg husker, og efter hvad jeg hører ude fra branchen, så er de absolut ikke de eneste, som er meget, meget langt på vej ned ad en forfærdelig deroute, som jo både giver store økonomiske problemer såvel som store ansættelsesmæssige konsekvenser for det personale, der arbejder i den danske luftfart og på sigt måske også i de danske lufthavne. Mange tak for ordet.

Kl. 15:42

Tredje næstformand (Trine Torp):

Værsgo, fru Mette Thiesen.

Kl. 15:42

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tusind tak. Jeg skal gøre det ganske kort. Der er jo to elementer i det her lovforslag. Det her med safetyafgiften er jo en del af en

aftale, som vi ikke er en del af, og det har jeg selvfølgelig brug for også at stille nogle spørgsmål til i udvalgsbehandlingen. Så er der den anden del om det her med at give bemyndigelse til at lukke luftrum eksempelvis, og der synes jeg jo netop, at vi under corona viste, at vi ret hurtigt kunne træde sammen som Folketing og træffe beslutninger, så det kommer jeg også til at spørge lidt ind til i udvalgsbehandlingen.

Så før jeg ligesom kan sige, om vi stemmer for eller imod det her lovforslag, har jeg brug for at få nogle ting afklaret i udvalgsbehandlingen.

Kl. 15:43

Tredje næstformand (Trine Torp):

Tak til fru Mette Thiesen. Der er ikke flere ordførere, der har bedt om ordet, så derfor er vi nået til transportministeren.

Kl. 15:43

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak for ordet, og tak for de afgivne bemærkninger til lovforslaget. Det er et lovforslag, som må siges at spænde bredt på tværs af luftfartslovens vingefang, og som hr. Henning Hyllested også bemærkede, er det jo en halvgammel lov, der ligger til grund for det her. I virkeligheden bygger det jo sådan på de grundelementer, der er bestemmende for luftfarten på globalt plan, nemlig Chicagokonventionen, men i dansk sammenhæng stammer lovgivningen altså fra 1960, og der er sket noget i den mellemliggende periode, må man sige, og det er derfor også relevant at kigge på, hvad der har forandret sig siden da. Chicagokonventionen er stadig væk det, der er det bærende element, men derfor er det stadig væk relevant at kigge på den danske lovgivnings rammer, og vi kommer også ind på både security og safety i forhold til det her.

Langt hen ad vejen finjusterer vi mekanikken i luftfartsloven. Bestemmelserne for indskrænkning af og forbud mod adgang til luftfart lægger bl.a. fundamentet for, at vi kan reagere i særlige krisesituationer og beskytte landet mod trusler udefra. Det var også derfor, at den her del af luftfartsloven kom i spil under coronaepidemien, for der stod vi med noget, som ingen af os havde kunnet forudse, nemlig en uset sundhedskrise, der krævede af os, at vi reagerede hurtigt. For luftfarten er det jo sådan, at den adskiller sig fra mange andre transportformer, ved at man i løbet af meget få timer kan fragte tusindvis af mennesker ind fra store dele af verden, og er der så en sundhedskrise, kan man dermed også bære smitte rundt i verden på meget kort tid.

Derfor var det jo godt, at der i luftfartsloven var rammer for, at vi kunne reagere, men nu handler det altså også om at fremtidssikre luftfartsloven, finjustere på mekanikken, sådan at man også i fremtidige generationer har de bedste lovgivningsmæssige rammer for at kunne reagere. Det er meget på linje med det, at lovforslaget også handler om, at vi skal præcisere rammerne for at kunne give tilladelser til ruteflyvning i Danmark. Også her skal vi sikre, at vores lovgivningsmaskine følger med de behov, der er nu og i fremtiden, og derfor bør luftfartslovens bestemmelser om tilladelse til ruteflyvning opdateres en smule, sådan at vi ved, at vi har rammerne til at kunne forhindre, at ubudne gæster kan foretage ruteflyvning til Danmark, hvis der f.eks. er væsentlige udenrigspolitiske eller sikkerhedspolitiske forhold, der taler for det. Og i debatten har det været efterspurgt, om man kan komme med nogle konkrete eksempler på det, og det bliver jo meget hypotetisk, også fordi der ikke er nogen aktuelle situationer af den karakter. Man skal også huske på, at der, når det handler om udenrigspolitiske elementer af væsentlig betydning, også er et Udenrigspolitisk Nævn, som man også vil skulle rådføre sig med i forhold til gældende praksis.

Ud over det er der jo så også en særskilt bestemmelse om krav om sikkerhedsgodkendelse af de personer, der varetager noget af det vigtigste inden for luftfarten, nemlig security. Den bestemmelse ud-

gør jo fundamentet for en ny bekendtgørelse, hvor vi samler reglerne om sikkerhedsgodkendelse og baggrundskontrol ét sted, sådan at både luftfartsbranchen og myndighederne har et godt overblik over de securityrelaterede forudsætninger, der er for en sikker luftfart.

Sidst, men ikke mindst, er lovforslaget, som det har været drøftet, jo også en udmøntning af den brede politiske aftale, der blev indgået i juni, og som indebærer, at vi forsøger at gøre vores til at støtte op om den luftfartsbranche, der har været exceptionelt hårdt ramt af pandemien. Det har man i den aftale valgt at gøre ved især at have fokus på lufthavnene, og derfor er det altså en reduktion af safetyafgiften, som luftfartsselskaberne betaler, i forbindelse med at de flyver passagerer fra danske lufthavne. Så man kan sige, at den tanke, der har ligget bag det at lave en nedsættelse af safetyafgiften, altså i høj grad har handlet om at assistere og bistå de danske lufthavne og ikke kun de største af dem, men alle, og derfor giver det i sagens natur så også en støtte, som er uafhængig af, hvilken nationalitet det luftfartsselskab, som betaler safetyafgiften, har, og det kompromis, som blev indgået, og det, som udføres i praksis herigennem, har også været kendt viden hele vejen igennem. Og jeg synes jo, det er fint nok, at de synspunkter, der er, luftes, men jeg synes også bare for en god ordens skyld, at vi skal minde hinanden om, at når man har lavet det her, har det været med udgangspunkt i et perspektiv fra lufthavnene og ikke så meget luftfartsselskaberne. Men det er klart, at luftfartsselskaberne alt andet lige selvfølgelig også slipper billigere, og der er nok også en rimelig stor sandsynlighed for, at den safetyafgift i det store og hele overvæltes på kunderne i sidste ende. Så den krølle synes jeg også man skal have med i denne sammenhæng.

Kl. 15:49

Så blev der i debatten også spurgt ind til – og det var hr. Hans Christian Schmidt, der gjorde det – Erhvervsflyvningens Sammenlutning og klageadgang. Som der også er beskrevet i høringsnotatet, følger det af luftfartslovens regler, at der kan fastsættes nærmere regler om adgang til at klage over de afgørelser, der træffes af f.eks. Trafikstyrelsen, og heri ligger der bl.a., at der er mulighed for at fastsætte regler om, at afgørelser ikke skal kunne påklages. Konkret er klageadgangen afskåret i de fleste afgørelser, der træffes efter luftfartsloven, og det skyldes bl.a. kompleksiteten i sagerne, som bedst behandles af den myndighed, der har den største faglige ekspertise, i dette tilfælde Trafikstyrelsen. Er der nyt i en afsluttet afgørelse af en sag, vil man altid kunne bede myndigheden om at tage stilling til, om der er grundlag for at genoptage sagen, og så er der jo også, skal man huske, en europæisk luftfartsmyndighed, som også har ført tilsyn med de danske luftfartsmyndigheder i sager som disse. Og der har vi jo for nylig haft et eksempel, hvor vi netop har bedt den europæiske luftfartsmyndighed om at kigge på de danske luftfartsmyndigheders håndtering af en konkret sag.

I forhold til spørgsmålet om støtte også til udenlandske luftfartsselskaber er der som sagt en ensartet tilgang. Udgangspunktet har været at se på, hvordan man kunne hjælpe lufthavnene, og der har mig bekendt ikke på noget tidspunkt i forhandlingerne været lagt skjul på, at det, som var konsekvensen af at sænke en safetyafgift, ville være, at det ville komme alle flyselskaber til gavn, som beflyver en lufthavn, og at man dermed ikke havde en mulighed for at kunne diskriminere mellem danske og udenlandske selskaber. Men det stiller vi os selvfølgelig gerne til rådighed for at uddybe i den videre udvalgsbehandling. Tak for ordet.

Kl. 15:51

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Der er et spørgsmål fra hr. Hans Christian Schmidt.

	Kl. 15:51	Da der ikke er flere, som har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.	
Hans Christian Schmidt (V): Tak for det. Jeg vil sådan set bare have ministeren til at bekræfte, at lufthavnene ikke har noget økonomisk med safetyafgiften at gøre.	Kl. 15:51	Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. Det er vedtaget.	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Ministeren.			
	Kl. 15:51		
Transportministeren (Benny Engelbrecht): Nej, det, som er virkeligheden, er jo, at hvis man betaler en lavere safetyafgift i en dansk lufthavn end det, som var udgangspunktet, vil man alt andet lige have et større incitament til at flyve fra den pågældende lufthavn.		Det næste punkt på dagsordenen er: 4) 1. behandling af lovforslag nr. L 21: Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om produkter og markedsovervågning. (Markedsovervågning på færdselsområdet m.v.).	
	Kl. 15:52	Af transportministeren (Benny Engelbrecht). (Fremsættelse 06.10.2021).	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Hr. Hans Christian Schmidt.			Kl. 15:53
	Kl. 15:52		
Hans Christian Schmidt (V): Tak for det. Men altså, jeg forstår det alligevel sådan, minister, at ministeren er enig i, at lufthavnene i hvert fald ikke decideret, direkte har noget med safetyafgiften at gøre. Er vi enige om dem?	Kl. 15:52	Forhandling Den fg. formand (Bent Bøgsted): Forhandlingen er åbnet, og den første, der har ordet, er hr. Malte Larsen fra Socialdemokratiet. Værsgo.	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Ministeren.			Kl. 15:54
	Kl. 15:52	(Ordfører) Malte Larsen (S): Mange tak. Med lovforslaget foreslås det, at markedsovervågning med hensyn til færdselsrelaterede produkter fremover skal følge af lov om produkter og markedsovervågning. Baggrunden for dette er bl.a., at lov om produkter og markedsovervågning allerede fastsætter supplerende regler til markedsovervågningsforordningen for en række produktområder under Erhvervsministeriets ressort. Idet markedsovervågningsforordningen også gælder for færdselsrelaterede produkter, foreslås det derfor i lovforslaget, at anvendelsesområdet for lov om produkter og markedsovervågning udvides til færdselsrelaterede produkter såsom motorkøretøjer.	
Transportministeren (Benny Engelbrecht): Men det gør alt andet lige, at det bliver billigere at flyve fra den pågældende lufthavn, at man skal betale den lavere afgift. Det er det, der er rationalet bag.	Kl. 15:52	Det er endvidere foreslået, at udvidelsen også skal gælde nationalt regulerede produkter, så der skabes en ensartethed. Og det er ikke alle bestemmelser i lov om produkter og markedsovervågning, som bør gælde for færdselsrelaterede produkter, og de nærmere produktkrav til færdselsrelaterede produkter skal stadig fastsættes i medfør af færdselsloven, synsloven eller taxiloven eller følge direkte af relevant EU-regulering. Lovforslaget indeholder derfor bestemmelser i den henseende.	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Så er det hr. Henning Hyllested.	Kl. 15:52	I lovforslaget foreslås yderligere, at erhvervsdrivendes overtrædelse af produktkrav om markedsovervågningsmæssige foranstaltninger skal følge af lov om produkter og markedsovervågning. Det vil medføre, at de skærpede kontrolbeføjelser og sanktionsmuligheder fra lov om produkter og markedsovervågning udvides til at omfatte færdselsrelaterede produkter.	
Henning Hyllested (EL): Det var egentlig bare til ministerens bemærkning om, at flyselskaberne jo overvælter safetyafgiften på passagererne. Det er noget, som også går igen i bemærkningerne, og jeg siger såmænd bare – og det er ikke, fordi jeg har nogen særlig holdning til det – at SAS i sit høringssvar jo bestrider den påstand og siger, at det er man ikke i stand til, og at det afhænger af markedsforholdene på de enkelte markeder og dit og dut og dat. Så det er ikke en korrekt påstand. Altså, det er ikke, fordi SAS bruger det til noget i sit høringssvar, for de er tilfredse med lovforslaget, som det ligger, men jeg nævner det bare, fordi jeg nu faldt over det i SAS' høringssvar.	Kl. 15:53	Med lovforslaget foreslås derudover, at der i færdselsloven indsættes bemyndigelser til transportministeren til at kunne fastsætte regler om, at administrative forskrifter m.v., som indeholder krav til virksomheder og produkter, ikke indføres i Lovtidende, herunder at tekniske forskrifter, der ikke foreligger på dansk, er gældende. Socialdemokratiet kan støtte forslaget.	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Ministeren.	Kl. 15:53		Kl. 15:56
Transportministeren (Benny Engelbrecht): Ja, og jeg tror også, man ville kunne finde andre selskaber, lavpris-selskaber, som måske flyver med mere tvivlsomme arbejdsforhold for deres medarbejdere, som ville påstå det modsatte.	Kl. 15:53	Den fg. formand (Bent Bøgsted): Der er ingen spørgsmål, så vi siger tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre. Værsgo.	
Den fg. formand (Bent Bøgsted): Så siger vi tak til ministeren. Der er ikke flere spørgsmål.			

Kl. 15:56

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Forbrugersikkerhed er vigtigt, også når det gælder færdselsområdet. Det er vigtigt, at forbrugerne kan have tillid til de produkter, de køber, også når det gælder transport. Men det er også vigtigt, at vores virksomheder ikke underlægges urimelige sanktioner og kontrol, og den balance vil Venstre være meget opmærksom på i forhold til det her lovforslag.

Vi noterer os, at der i høringssvarene er udtrykt stor betænkelighed ved lovforslaget. Landbrug & Fødevarer er kritiske over for lovforslaget. Det er en oplevelse, at den hidtidige praksis har været velfungerende. Kravene i lovforslaget er mere vidtgående end markedsovervågningsforordningen; det er altså en overimplementering af EU-reglerne til skade for virksomhederne. Så er der det der med kontrolgebyrer og udtagelse af køretøjer til kontrol uden betaling til virksomhederne. Hidtil har det jo været sådan, at hvis en virksomhed blev besøgt og der blev kontrolleret og der ikke var noget at komme efter, så fik virksomheden ikke en regning. Men ifølge dette lovforslag skal virksomheden til at betale under alle omstændigheder, uanset om der er noget galt eller ej.

Dansk Bilbrancheråd er kritisk over for lovforslaget. De er imod de skærpede kontrolforanstaltninger. De mener, »at det varslede bødeniveau og risiko for fængselsstraf må anses for tilstrækkelig afskrækkende for køretøjsopbyggere til, at det alene er ordentlig håndværk, som bringes i omsætning ...«.

Motorcykel Forhandler Foreningen er kritisk over for lovforslaget. Udtagelse af køretøjer til kontrol uden vederlag, uagtet om produktet er lovligt eller ej, er rigtig dårlig stil og en dårlig udvikling for de erhvervsdrivende. Dansk Transport og Logistik mener ikke, at der skal være krav om teknisk tjeneste ved godkendelse af montering, ændringer og reparation af EBS-bremsesystemer på påhængskøretøjer. Og sådan kunne jeg blive ved.

Desuden må vi notere, at der jo er indført en typegodkendelse for de her køretøjer, der er tale om, og det, at der er indført en typegodkendelse, taler vel ikke ligefrem for, at man skærper det her tilsyn og den her kontrol. Derudover har vi ikke rigtig set nogen eksempler på, at der er behov for at bryde med den nuværende praksis. Hvad er det for nogle episoder, der har været, hvor borgernes sikkerhed har været truet, og hvor produktsikkerheden har været truet?

Så alt i alt er vi derfor skeptiske over for lovforslaget, og jeg kan ikke her på stående fod give tilsagn om, at vi vil stemme for det. Vi vil derimod gå konstruktivt ind i udvalgsbehandlingen og stille en lang række spørgsmål, hvor vi får udboret de her relevante og seriøse betragtninger, der er kommet i høringssvarene. Tak.

Kl. 15:59

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Der er ingen spørgsmål. Den næste ordfører er hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:59

(Ordfører)

Dennis Flydtkjær (DF):

Tak for det. Det her forslag handler som nævnt om, at der er noget EU-regulering, der skal implementeres i dansk lovgivning. Det handler som bekendt om markedsovervågning af færdselsrelaterede produkter, så man sikrer, at de opfylder en række krav, så det bl.a. bliver sikkert for forbrugerne at bruge dem. Det er sådan set grundlæggende meget godt. Det kan være alt fra motorkøretøjer til køreteknisk udstyr og andre ting. Hvis man eksempelvis importerer elløbehjul fra Kina, er det vel meget godt, at de opfylder nogle krav, så vi er sikre på, at det også er sikkert at bruge dem i trafikken. Det

kan også være, hvis man køber en styrthjelm, at den så faktisk også hjælper, hvis man skulle være uheldig at styrte.

Så grundlæggende er vi sådan set helt enige i retningen i det, men jeg vil sige ligesom Venstre, at vi ikke er specielt glade for overimplementering. Så vi vil sådan set også gerne i udvalgsbehandlingen prøve at gå lidt mere i dybden med, hvad der kan være af overimplementering, og om der er noget af det, som man måske kan rulle tilbage. Grundlæggende kan der jo ikke være tvivl om, at det er godt, at det er sikre produkter, man bruger i trafikken. Det tror jeg at alle er enige i. Men overimplementering er vi ikke specielt tilhængere af. Grundlæggende er vi sådan set positivt orienteret i forhold til det her lovforslag, men vi vil som Venstre gerne lige se udvalgsbehandlingen an og finde ud af, hvad der er op og ned i nogle af de kritikpunkter, der er kommet i høringssvarene – specielt i forhold til den del, hvor der bliver overimplementeret. Men grundlæggende er vi sådan set for en bedre sikkerhed i forbindelse med de produkter, man bruger i trafikken.

Kl. 16:00

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Anne Valentina Berthelsen fra SF. Værsgo.

Kl. 16:01

(Ordfører)

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Tak for det. En af de ting, som jeg synes vi roligt kan være rigtig stolte af i Europa, er vores høje produktstandarder. Vi sørger for, at den medicin, som medicinalvirksomhederne sælger på det danske og det europæiske marked, er i orden, så patienten ikke risikerer at blive mere syg af kuren end af sygdommen i sig selv; vi regulerer kemi i madvarer og i legetøj og i kosmetik, så folk kan være trygge ved det, de putter i munden og i ansigtet, uanset om de er unge eller gamle; og vi stiller høje krav til sikkerhedsstandarder og kvalitet. Det skåner danskerne og andre europæiske forbrugere for rigtig mange produkter, som de virksomheder, der har produceret dem, rent ud sagt ikke kan være bekendt.

Derfor skal vi selvfølgelig også gøre det samme med færdselsrelaterede produkter, og det gør vi allerede. Det er vigtigt, at danske forbrugere kan have tillid til, at kvaliteten af de biler og det sikkerhedsudstyr og andre færdselsrelaterede produkter, som de køber, er i orden. Og med lovforslaget her foreslås det jo, at reguleringen af markedsovervågningen af færdselsrelaterede produkter samles et andet sted, nemlig i lov om produkter og markedsovervågning under Erhvervsministeriet; og fordi den lov indebærer skærpet straf for overtrædelser på produktområdet, vil det så også betyde, at overtrædelser på færdselsproduktområdet vil medføre skærpet straf i forhold til i dag.

Det synes vi i SF søreme er fremragende, og det tror jeg ærlig talt vi kan få brug for. I aften tager jeg nattoget til Berlin, og her har bilproducenterne jo for alvor fået øjnene op for den grønne omstilling og for behovet for flere elbiler på vejene. Det har medført, at tyske bilproducenter nærmest falder over hinanden i forsøget på at lancere elbiler i en sådan grad, at selv ikke Tesla kan følge med længere.

Men når man vil ind på nye markeder, stilles der jo også krav både til bilerne og til producenterne, og vi skal både herhjemme og i EU holde et rigtig vågent øje med, om de bliver overholdt, især i en tid, hvor den grønne omstilling jo er blevet en guldmine, og hvor det for nogle producenter kan være rigtig fristende at springe over, hvor gærdet er lavest.

Så i SF hilser vi det her hjertelig velkommen, og vi støtter forslaget.

Kl. 16:03

Kl. 16:05

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Der er et spørgsmål fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:03

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak, formand. Jamen tak til fru Anne Valentina Berthelsen for at fremhæve forbrugersikkerheden som noget meget centralt, for det er den. Det skal være sådan, at vi kan have tillid til, at de produkter, vi køber, er i orden, uanset om det er på transportområdet, eller hvad det er. Det er vi enige om.

Men kan fru Anne Valentina Berthelsen nævne nogle eksempler på, at den nuværende ordning ikke duer, altså hvor forbrugernes sikkerhed er blevet tilsidesat, og hvor det er gået galt? For det har jeg selv svært ved at se. Men det kan være, at SF har set disse eksempler, der kunne afstedkomme behovet for en opstramning her.

Kl. 16:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 16:04

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jamen jeg ser sådan set ikke det her som en opstramning som sådan. Selvfølgelig ligger der nogle elementer, som er strammere, f.eks. det her med straffen for overtrædelse, men det er ikke det, der er hovedformålet med lovforslaget, som jeg læser det. Det er sådan set bare at få samlet lovgivningen ét sted og sørge for, at vi ikke dobbeltregulerer. Det håber jeg da at hr. Kristian Pihl Lorentzen ligesom os i SF synes er ganske fornuftigt.

Kl. 16:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:04

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, men der er også sådan et gammelt ordsprog, der siger, at hvis det ikke er i stykker, så lad være med at fikse det. Altså, der er vel lidt af det i det her, og det er det, jeg synes er sådan lidt betænkeligt. Der er ikke rigtig nogen, der kan pege på, hvad der egentlig er problemet her. Hvorfor er det, vi strammer op? Hvorfor er det, at vi begynder på et nyt princip om, at virksomhederne skal betale for den her kontrol, uanset om der er noget galt eller ej? Altså, det virker lidt som en straffeaktion, og det er jo så også det, en del gør opmærksom på i høringssvarene.

Kl. 16:05

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 16:05

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Jeg ser det bestemt ikke som en straffeaktion. Jeg synes bare, det er rimeligt, at alt, hvad der er færdselsrelateret, bliver reguleret og kontrolleret på samme måde, som alt det andet under Erhvervsministeriets ressort gør. Hvis man ønsker forskelsbehandling, skal man gå til nogle andre end SF; det er jeg sikker på at Venstres ordfører også er opmærksom på, og det gælder også i det her tilfælde.

Kl. 16:05

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så siger vi tak til ordføreren. Der er ikke flere spørgsmål. Så er det hr. Rasmus Helveg Petersen, Radikale. Værsgo.

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Mange tak for det. Med dette lovforslag skal markedsovervågningen af færdselsrelaterede produkter jo så flyttes over i de generelle ordninger og lægges i Erhvervsministeriet. Det synes jeg er en logisk ting, og vi støtter forslaget. Der følger dermed selvfølgelig nogle andre regler, men der er tale om en ensretning over en bredere kam, og det synes vi faktisk er en rigtig god idé. Så vi støtter forslaget. Tak.

Kl. 16:06

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 16:06

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Jeg kan tilslutte mig den forrige taler, for vi støtter også det her forslag. Det er godt nok rigtig mange ord, man skal igennem i lovforslaget for at finde frem til, at det, det egentlig handler om, er at skabe en eller anden form for ensartethed i lovgivningen på det her område og derfor lade de færdselsrelaterede produkter, som ikke i dag indgår under lov om produkt og markedsovervågning, der jo ligger i Erhvervsministeriets ressort eller i erhvervsministerens ressort, overgå til det. Det synes vi er rigtig fornuftigt. Det handler om kontrollen med produkters sikkerhed, og den kan ikke vægtes højt nok.

Det betyder så også, at vi får nogle skærpede straffe for overtrædelse; man kan ikke blive uenig med Enhedslisten om, at det er rigtig fornuftigt, når vi taler om produkter, som jo, især når det er produkter i trafikken, kan have fatale konsekvenser. Der synes vi det er helt utrolig vigtigt. Og man kan sige, at de skærpede straffe jo også betyder, at incitamentet til at sælge ulovlige produkter, eller at man lige snyder lidt på vægten, eller hvad man nu gør, i hvert fald bliver mindre.

På side 5 i bemærkningerne til lovforslaget fremgår det, at de der tekniske specifikationer, forskrifter osv. ikke indføres i Lovtidende. Og det er ikke, fordi det er noget kardinalpunkt for Enhedslisten – jeg spørger bare: Hvorfor er det sådan? Hvorfor skal det nu ikke indføres i Lovtidende? Og så står der også, at de samme tekniske specifikationer, hvis de ikke indføres i Lovtidende, er gældende, selv om de ikke foreligger på dansk, altså hvis de f.eks. foreligger på engelsk. Det synes vi er en rigtig dårlig idé. Det må være sådan, at bidrag til dansk lovgivning, hvad enten de ligger i Lovtidende eller ej, foreligger på dansk, og at de kan tilgås på dansk. Så det kommer vi i Enhedslisten helt sikkert til at stille et ændringsforslag om. Det var bare det.

Kl. 16:08

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Niels Flemming Hansen, Konservative.

Kl. 16:08

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak for det, hr. formand. Der er jo umiddelbart, når man sidder og læser lovforslaget, ikke som sådan de store knaster i L 21. Det er jo en konsekvensrettelse i medfør af implementeringen af EU's markedsovervågningsforordning samt lov nr. 799 af 9. juni 2020 om produkter og markedsovervågning.

Som en sidebemærkning kan jeg sige, at vi jo netop med lov nr. 799 var relativt positive over for det, da den har givet Sikkerhedsstyrelsen bedre muligheder for at sanktionere onlinemarkedspladser – jeg skal undlade at nævne nogen navne, men alle ved vel, hvem det er – der ofte sælger ulovlige produkter til forbrugerne via direkte salg fra, ja, hvad skal man sige, tredjelande, uden at der er et importørled til stede. Så umiddelbart sad jeg og tænkte: Det ser meget godt ud.

Så kommer man jo af vanvare til at læse bilagene og notaterne, og så sker der det, at man bliver det, der herinde hedder belastet af viden, og det er jo en forfærdelig situation at have i, for lige pludselig bliver ens grundvold rystet en lille smule. Jeg startede med at hæfte mig ved bødestørrelsen og ved, at produkter kunne udtages til kontrol, uden at virksomhederne fik compensation herfor. Det bryder jeg mig jo som udgangspunkt slet ikke om. Og så hæftede jeg mig meget ved landbrugets bemærkninger om overimplementering, og jeg vil sige, at hvor jeg før var rigtig positiv over for forslaget, er jeg noget mere tvivlende lige nu.

Så jeg vil nøjes med at sige, at jeg glæder mig til at følge det i udvalgsbehandlingen og så tage stilling til vores holdning til forslaget derefter.

Kl. 16:10

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er et spørgsmål fra Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:10

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak til den konservative ordfører for en god tale, og tak for, at han også lader tvivlen komme sagen her til gode, inden vi træffer en endelig afgørelse.

Jeg vil bare gerne stille hr. Niels Flemming Hansen et spørgsmål, i relation til at SF's ordfører vist sagde, at hun ikke gik ind for forskelsbehandling, og at hvis Venstre ville have det, måtte man gå et andet sted hen. Jeg vil bare bede den konservative ordfører bekræfte, at det her jo ikke handler om forskelsbehandling, men om ordentlig behandling.

Kl. 16:11

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 16:11

Niels Flemming Hansen (KF):

I bund og grund giver jeg jo hr. Kristian Pihl Lorentzen meget ret. Det handler om ordentlighed, og det handler om ordentlighed over for forbrugerne. Vi skal bare ikke glemme virksomhederne i den tilgang til det. Det er simpelt hen bare derfor, at jeg stiller mig en lille smule tøvende over for det og glæder mig til udvalgsbehandlingen, hvor vi vil få uddybet det her. Det her er et af de forslag, hvor jeg håber og beder til at vi får en god og lang udvalgsbehandling, så vi ligesom kan komme i dybden med det.

Kl. 16:11

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så siger vi tak til ordføreren. Så er det fru Mette Thiesen, Nye Borgerlige, som ordfører. Værsgo.

Kl. 16:11

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tak. Jeg skal egentlig gøre det ganske kort, for jeg synes faktisk, at Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, meget fint opridsede de problematikker, der er, og hvor overimplementeringen jo også får en rød lampe til at lyse meget klart. Så vi kan ikke støtte lovforsla-

get, som det ligger her, men ser også frem til både at få besvaret en masse spørgsmål og få kigget på det i udvalgsbehandlingen. Men vi kan ikke støtte lovforslaget, som det ligger her.

Kl. 16:12

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så siger vi tak til ordføreren. Liberal Alliance er ikke til stede, og Kristendemokraterne er det heller ikke. Så er det transportministeren. Værsgo.

Kl. 16:12

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak, formand. Tak til ordførerne for bemærkningerne til lovforslaget. Det er jo meget klart ridset op, hvad det er, det handler om. Det handler om, at danske forbrugere skal have tillid til, at de færdselsrelaterede produkter, de køber, lever op til gældende regler.

Hvis man skal nævne et eksempel, kunne det være en elcykel, og jeg tror, at vi nok alle sammen har en vis tryghed ved at købe en danskproduceret elcykel. Hvad nu, hvis den er produceret i Kina? Kan vi så være sikre på, at den lever op til de samme krav? Det kan godt være, at den er importeret af en dansk virksomhed. Det kan også være, at den er importeret parallelt, men lever den op til de sikkerhedskrav, der stilles? Det kan eksempelvis være en autostol. Jeg tror, man kan finde rigtig mange gode produkter på markedet for autostole. Jeg tror også, at vi alle kender eksempler på det modsatte, bl.a. fra nogle af de test, som er udført af Forbrugerrådet TÆNK.

Så det her handler i bund og grund om, at de produkter, der markedsføres, skal være sikre, og her lægger man sig altså op ad den forordning, som også ligger til grund for den allerede eksisterende forbrugerbeskyttelseslov, som jo ganske rigtigt, som det er nævnt i debatten, stiller høje danske krav. Det er i øvrigt noget, som Folketingets partier bredt er enige om, og der er et meget bredt flertal bag den eksisterende forbrugerbeskyttelseslov, og her lægger man sig alene på samme niveau, når det handler om f.eks. autostole og cykler og for den sags skyld også om biler, som naturligvis skal være sikre og leve op til de regler, som gælder.

Så derfor lægges der her til grund, at det er lov om produkter og markedsovervågning, som kan ensarte kontrollen, som oven i købet udføres af den samme myndighed, nemlig Sikkerhedsstyrelsen. Det er altså også de samme kontrolbeføjelser, de samme skærpede straffe, som kommer til at gælde. Lad os tage eksemplet med en elcykel, som ikke kan bremse, og som parallelimporteres til Danmark og bliver markedsført i Danmark. Det kunne måske ovenikøbet være, at den markedsføres under en benævnelse af, at den er produceret efter danske forskrifter. Det viser sig så, at den ikke kan bremse på den måde, som den burde. Ja, så vil den her mulighed altså være, at man der giver nogle skærpede straffe, og det synes jo egentlig at være ganske fornuftigt, fordi man jo skal huske, at der også produceres sikre og trygge og gode produkter i Europa og i Danmark, og derfor handler det her selvfølgelig også om at sikre, at der ikke sker en konkurrenceforvridning mellem trygge, sikre produkter, der findes på det danske og det europæiske marked, og andre produkter, der måtte komme udefra. Det er altså derfor, at forslaget er, at reglerne om markedsovervågning af færdselsrelaterede produkter samles i lov om produkter og markedsovervågning, og det er selvfølgelig noget, vi ser meget frem til.

Hr. Kristian Pihl Lorentzen nævnte et andet spørgsmål ud over spørgsmålet om såkaldt overimplementering, som jeg har været inde på. Da man følger en lov, som allerede er vedtaget af et bredt flertal i Folketinget, hvor vi har lagt et højere forbrugerbeskyttelsesniveau end det, som er det påkrævede, så kan man sige, at det så følger af det. Det er noget, Folketinget principielt allerede har taget stilling til; det har vi lagt os i slipstrømmen af.

Men det andet spørgsmål henviser til nogle af de bemærkninger, der er om godkendelse og syn og tekniske tjenester, som nævnes

i nogle af høringssvarene. Her skal jeg blot gøre opmærksom på, at det ikke har noget med denne lovgivning at gøre, men har at gøre med godkendelse og syn af køretøjer og altså ligger i et andet lovkompleks. Det er bare for en god ordens skyld: Det behandles på et andet tidspunkt end her, og det besvares så også i høringsnotatet. Det er bare lige for at nævne det for en god ordens skyld. Men ellers vil jeg sige tusind tak for de afgivne bemærkninger.

Kl. 16:17

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Vi siger tak til ministeren. Der er ingen spørgsmål.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 22:

Forslag til lov om ændring af jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen og ligningsloven. (Fravigelse af støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter i særlige tilfælde og kompensation herfor).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).

(Fremsættelse 06.10.2021).

Kl. 16:17

Forhandling

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der har ordet, er hr. Malte Larsen fra Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 16:17

(Ordfører)

Malte Larsen (S):

Mange tak. For et par år siden var der hjemme i Randers en ombygning af en eksisterende jernbanebro, og den støj, der var i nabolaget, som er en kilometers penge fra, hvor jeg bor, var, for at sige det mildt, infernalsk, selvfølgelig specielt for de mennesker, som boede tættere på en sådan en ombygning. Specielt spunsarbejde og pilotering er jo noget, der kan stå på i ugevis og medføre larm og lydgener, som næsten ikke er til at leve med.

Der er mange store jernbaneprojekter i støbeskeen. Banedanmark er i fuld gang med at projektere, planlægge og udføre disse projekter på jernbanen på tværs af hele landet. Det indebærer sporspæringer, forstyrrelser i trafikken og andre gener for jernbanens brugere. Banedanmark prøver i videst muligt omfang at udføre disse arbejder hen over natten, så trafikafviklingen forstyrres mindst muligt. Men der er jo så det problem, som jeg nævnte før, nemlig at når man arbejder om natten, bliver der nærmest uundgåeligt større gener for naboerne. Kommunerne, der er den kompetente myndighed til at fastsætte krav, påbud og forbud i forhold til støjende arbejder, kan med ét sætte en stopper for fremdriften af projekterne med afgørelser om støjkrav, f.eks. forbud mod støjende arbejder om natten, og Banedanmark har i dag ikke hjemmel til at yde kompensation til de støjramte naboer. Banedanmark oplever i større omfang end tidligere, at det kan være svært at finde gode løsninger sammen med kommunerne til arbejdernes udførelse, og her bliver det fra kommunal side fremført

som et problem, at der i dag ikke er nogen mulighed for at yde kompensation til de støjramte naboer.

De foreslåede ændringer indebærer, at støjkrav i forbindelse med jernbaneprojekter i særlige tilfælde ville kunne fraviges, og at særlig udsatte borgere vil kunne modtage kompensation herfor. Lovforslaget er en vigtig forudsætning for, at Banedanmark kan udføre arbejder i nattetimerne. Det vil påføre togdriften og dermed passagererne færrest mulige gener. Formålet med lovforslaget er således først og fremmest at sikre, at de politisk vedtagne jernbaneprojekter kan gennemføres uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse som følge af kommunale støjkrav.

Med lovforslaget vil transportministeren efter forhandling med miljøministeren derfor kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse. Det vil dog kun gælde i de tilfælde, hvor sådanne krav, påbud eller forbud vil forventes at medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojektet. Tilsvarende regler har allerede hjemmel i en række anlægslove, så der er med nærværende lovforslag ikke tale om en helt ukendt ordning. Med lovforslaget vil der være tale om, at tilsvarende regler vil kunne anvendes i forbindelse med elektrificeringen af vores jernbane.

En helt central del af lovforslaget er, at der også bliver mulighed for at tilbyde særlig støjramte borgere kompensation som følge af den forøgede støjforurening. I de tilfælde, hvor miljøbeskyttelseslovens krav fraviges, vil der blive tilbudt kompensation til borgere, mens natarbejdet pågår. Den enkelte borger vil selv kunne vælge, om der ønskes hotelophold eller kontant kompensation. Med de kommende investeringer i jernbanen er det vigtigt, at vi samtidig sikrer et godt fundament for, at jernbaneprojekter også kan udføres under gode rammer. Det er min vurdering, at det fremsatte lovforslag rammer en god balance i forhold til at sikre fremdriften i projekterne, at sikre kompensation til borgerne og at sikre, at trafikken og togpassagererne påvirkes i mindst muligt omfang. Socialdemokratiet kan på den baggrund bakke fuldt op om lovforslaget, som vi mener er en vigtig forudsætning for den videre udvikling af jernbanen. Tak for ordet.

Kl. 16:21

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Vi siger tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken til hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre. Værsgo.

Kl. 16:21

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Tak til min socialdemokratiske kollega for at redegøre fyldestgørende for lovforslagets indhold. Det drejer sig jo om, at vi har gang i rigtig mange anlægsarbejder på jernbanen, og der kommer rigtig, rigtig mange flere anlægsarbejder på jernbanen. Vi skal i gang med en fortsat elektrificering af jernbanen, vi har et signalprogram, der mildt sagt ikke er udrullet endnu – der er vi vel efterhånden 10 år bagud – og vi har en lang række andre anlægsprojekter, som venter om hjørnet i medfør af den store, brede trafikaftale fra den 28. juni i år, en aftale, som de fleste af os herinde, hvis ikke alle, er stolte af. Men det kommer vi til at føre ud i livet. Og der må vi jo bare sige, at vi desværre alt for ofte oplever, at netop jernbaneprojekter bliver forsinkede og fordyrede, og det er så et generelt problem, som vi skal forholde os til.

Men tiltaget her er jo sådan, at ministeren beder om bemyndigelse til i ganske særlige tilfælde, hvor der er tale om væsentlige forsinkelser og fordyrelser – og hvor man kan sige, at det går helt galt, hvis ikke man sætter ind og arbejder dag og nat, om jeg så må sige – at tilsidesætte de her støjgrænser, men til gengæld give kompensation til de naboer, der rammes, og der synes vi fra Venstres side, at det er fornuftigt, at ministeren får bemyndigelsen. Det er

sund fornuft og rimeligt. Jeg har noteret mig, at Kommunernes Landsforening ikke er så begejstrede for forslaget, kan jeg se af deres høringssvar. De mener, at de skal være med til at fastsætte de her støjgrænser, og det kan man mene, men omvendt er det jo altså transportministeren, der har ansvaret for, at jernbanen fungerer, og at vi ikke skal have alt for mange togbusser kørende over hele landet. Det er også transportministeren, der må lægge ryg til, hvis der sker en overskridelse af anlægsbudgettet og forsinkelser. Så jeg synes, det er rimeligt, at transportministeren får den her bemyndigelse, så Venstre kan støtte lovforslaget.

Kl. 16:24

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Vi siger tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Hans Kristian Skibby, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 16:24

(Ordfører)

Hans Kristian Skibby (DF):

Venstres ordfører har været så flink at lade sin tale ligge heroppe, men jeg vælger at lægge den til side. I den her debat er der nok ikke den helt store forskel mellem os trods alt.

I Dansk Folkeparti er vi selvfølgelig glade for, at der kommer et lovforslag som det her, der muliggør, at man i de her særlige tilfælde vil kunne yde en bedre kompensation til de borgere, der bor i nogle støjudsatte områder, hvor der pågår en større infrastrukturinvestering. I det her tilfælde er det så inden for jernbaneloven og elektrificeringen af jernbanen, og der er også nogle ændringer i forhold til ligningsloven, og det er vældig fint.

Det foreslås, som andre ordførere har været inde på, at der gives en kompensation til de steder, hvor man har en særlig udfordring. Det bliver en kompensation, som kan tilbydes skattefrit, og det bliver også en kompensation, hvor man får valgmuligheden mellem et midlertidigt ophold uden for egen bolig og en kontant kompensation. Og så er der en række andre delelementer, der spiller ind.

Det er Dansk Folkeparti faktisk tilhængere af, og vi har også hæftet os ved, som det også blev sagt af Socialdemokraternes ordfører, at vi selvfølgelig har en miljøbeskyttelseslov, som jo også skal overholdes, men vi har også et skyldigt hensyn at tage til berørte borgere i de her områder. Vi har jo set og oplevet det tidligere; senest i sidste uge – det er måske en lidt anden situation – kom det i hvert fald frem, at der var store gener i forbindelse med etableringen af den nye letbane ude i Lyngby, hvor man fra de lokales side sagde, at det her kunne man simpelt hen ikke byde lokalområdet borgere. Der er jeg da selvfølgelig interesseret i at høre, også fra ministerens side, om den her lov også vil kunne omhandle letbaner. Jeg er overhovedet ikke glad for letbaner. Jeg synes, det er noget ganske forfærdeligt noget, der ødelægger vores byer, men når de kommer, skal de trods alt komme på en måde, hvor man ikke forulemper lokale borgere mere end højst nødvendigt.

Der vil jeg gerne have ministeren til at give en orientering om, hvordan man så skal forholde sig til igangværende projekter, altså de projekter, som man som sagt er i gang med i dag, hvor man ikke er færdig med etableringen. Der har kritikken i hvert fald været ganske massiv i forhold til den larm og det spektakel, som der er i Lyngby i forbindelse med implementeringen og anlæggelsen af letbanedelene der.

Det skulle være mine kommentarer til selve lovforslaget. Det er et fint lovforslag. Vi synes, det giver god mening, men vi skal være på helt sikker grund, i forhold til hvem der er omfattet, og hvem der ikke er. Tak for ordet.

Kl. 16:27

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Og den næste er fru Anne Valentina Berthelsen, SF. Værsgo.

Kl. 16:27

(Ordfører)

Anne Valentina Berthelsen (SF):

Mange tak for det. Der er jo absolut ikke nogen tvivl om, at vi i SF gerne vil undgå forsinkelser og fordyrelser i forbindelse med vores jernbaneprojekter og elektrificeringen af jernbanen; det tror jeg alle herinde er enige om. Vi har jo set, hvordan elektrificeringen af jernbanen kan frustrere enormt mange pendlere, og hvordan andre jernbaneprojekter kan frustrere enormt mange pendlere – især når de med jævne mellemrum kontakter os og som regel ønsker DSB eller Arriva, selv om det ikke altid er dem, der er skurken, hen, hvor peberet gror, fordi de igen skal køre med togbus på arbejde eller i skole og ofte også over længere tid end først antaget. I sidste ende er det jo selvfølgelig den lille familie, som må kaste håndklædet i ringen og tage ud og købe en bil mere, der taber på det, og det er klimaet, den kollektive trafik og mobiliteten i landdistrikterne, som taber på lang sigt. Det skal vi selvfølgelig undgå, og derfor er mange forsinkelser og fordyrelser et problem, vi virkelig skal have gjort noget ved; det er jeg fuldstændig med på.

Men tilliden til jernbanen afhænger jo ikke kun af, om Banedanmark får færdiggjort jernbanearbejdet til tiden; den afhænger jo også af, om folk har tillid til, at Banedanmark og andre, der laver jernbaneprojekter, overholder støjgrænser. Med det her lovforslag foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde kan få lov til at tilsidesætte kommunernes støjkrav – jeg citerer – hvis de er i fare for at forsinke eller fordyre et jernbaneprojekt væsentligt. Det sker ganske vist i dialog med miljøministeren, som er den ansvarlige minister for støjpåvirkningen, men ikke desto mindre er det altså i mine og SF's øjne en følsom beføjelse at give, fordi støj jo er et voldsomt problem, som rigtig mange borgere er generet af.

Jeg undrer mig over nogle ting i det her lovforslag. For det første synes jeg, at der mangler en ordentlig begrundelse for, at transportministeren skal have så vidtgående beføjelser. Altså, er det da så stort et problem for moderniseringen af jernbanen og de deraf følgende jernbaneprojekter, hele projektplanen, at nogle kommuner har restriktive støjvilkår? Hvor mange jernbaneprojekter er det planen, at Banedanmark frem til 2030 skal gennemføre, hvor det så er nødvendigt at udføre stærkt støjende arbejde uden for dagtimerne for at forhindre, at projektet bliver væsentlig forsinket eller fordyret? Det må jeg indrømme at jeg i virkeligheden godt kunne tænke mig en liste over, altså over de jernbaneprojekter, hvor transportministeren allerede nu forudser at det vil blive nødvendigt med den her beføjelse, hvis de skal overholde tidsplanen.

For det andet synes jeg, at vi bliver nødt til lige at få tydeliggjort, hvornår et jernbaneprojekt er i fare for at blive væsentlig forsinket eller fordyret, for som lovforslaget er formuleret lige nu, synes jeg, det er lidt utydeligt. Er et jernbaneprojekt i fare for at blive væsentlig forsinket, hvis det forsinkes med en dag, en uge, en måned? Eller afhænger det bare af, hvor mange validatorer Banedanmark på det pågældende tidspunkt har til rådighed? Jeg kan jo læse mig til, at et par dages forsinkelse som udgangspunkt ikke vil kvalificeres som en væsentlig forsinkelse, men at der dog kan være undtagelser. Og det forstår vi i SF godt – der kan jo være projekter, hvor et par dages forsinkelse er et kæmpe problem, og så kan der være projekter, hvor 3 måneders forsinkelse ikke er noget problem overhovedet.

Derfor synes jeg, at vi ligesom skal have belyst, hvad der er af andre faktorer end selve jernbaneprojektets tidsplan, som kan spille en rolle for, hvorvidt det vurderes at blive væsentlig forsinket. For hvis det står lidt tydeligere, end det gør lige nu, tror jeg, det bliver

mere gennemskueligt for kommunerne og for borgerne, hvad det her er. Og det synes jeg vi skylder dem, især når vi snakker om overskridelse af støjgrænser.

Så vil jeg også gerne lige bede transportministeren om at bekræfte, at der skal være enighed mellem ham og miljøministeren, før han tilsidesætter kommunernes støjkrav. Det er jeg sikker på han vil sige ja til, men bare lige for god ordens skyld vil jeg bede ham om at bekræfte det. Det går jo ikke, at der er tvivl om intentionerne her.

Ellers synes jeg selvfølgelig, det er positivt, at det bliver muligt at kompensere borgere, i tilfælde af at de bliver berørt af stærk støj, fordi transportministeren i så fald har tilsidesat kommunernes støjkrav. Men kommunernes fokus på støj er jo ikke for sjov, navnlig ikke om natten, hvor flere undersøgelser viser, at støj især er sundhedsskadeligt, da det jo kan ødelægge søvnen for dem, det går ud over.

Derfor håber jeg, at transportministeren vil besvare de her spørgsmål og træde meget varmt. Tak for ordet.

Kl. 16:32

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så siger vi tak til ordføreren. Der er ingen spørgsmål. Den næste ordfører er hr. Rasmus Helveg Petersen, Radikale. Værsgo.

Kl. 16:32

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Tak. Med denne lov kan vi jo så give særlig udsatte borgere kompensation for lydgener ved sporarbejder, og det er godt. Vi kan jo ikke altid lade folk arbejde i dagtimerne; der skal togene jo køre. Så for at undgå forsinkelser har vi hermed et nyt redskab, som er en mulighed for ministeren. Det synes jeg er en fin og mindelig løsning. Der er jo altså stærk præcedens for, at en kompensation, kontant kompensation eller eventuelt mulighed for et hotelværelse, kan få folk til at se mildere på generende arbejde.

Radikale Venstre støtter forslaget.

Kl. 16:33

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 16:33

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Enhedslisten mener, at det her lovforslag nok er nødvendigt, men at det bestemt ikke er uproblematisk. Fremdriften i et jernbaneprojekt er naturligvis vigtigt af mange årsager, ikke mindst økonomiske, og jeg noterer mig selvfølgelig også, at i bestræbelsen på i den forbindelse at undgå langvarige sperspæringer og andre gener for jernbanetrafikken heraf er det nødvendige natarbejde fornuftigt nok. Omvendt må der være grænser for, hvad borgerne, som udsættes for, hvad skal vi kalde det, utålelig støj, skal udsættes for.

Der er jo kommet meget mere fokus på støj i det hele taget. Det er meget vores veje og vores motorveje, som er i centrum for det, men der er kommet meget mere fokus på støj. Midlertidig genhusning og kompensation, som lovforslaget her lægger op til, kan være en god løsning for de fleste, det tror jeg bestemt, også i betragtning af at der er tale om projekter af midlertidig karakter og af kortvarige tidsrum, hvor det der meget støjende arbejde forekommer, og det er også rimeligt, at det i den forbindelse gøres skattefrit. Men jeg kan ikke helt forstå, hvorfor man siger, at eventuelle øgede transportomkostninger, som nogle beboere, der bliver genhuset, får, ikke skal være omfattet af det beløb, man udregner de skal have, eller indgå i det beløb, man har ved f.eks. genhusning.

Jeg kunne også godt tænke mig, at man i forbindelse med udvalgsarbejdet fik forelagt erfaringerne fra metrobyggeriet, hvor en tilsvarende ordning jo blev anvendt, herunder ikke mindst økonomien i kompensationsordningen: Hvad blev der egentlig brugt af penge i forbindelse med ordningen i forbindelse med anlægget af Metrocityringen? Jeg kan se, at skattefritagelsen i den her ordning er anslået til 1-4 mio. kr., men det er vel ikke udgiften til henholdsvis kompensations- og genhusningsordningen?

Det er klart, at her får Banedanmark jo selvfølgelig en meget central rolle; det er klart. Man er jo bygherre på projekterne på jernbanen, og man skal administrere ordningen, herunder om der skal ske genhusning eller foretages kompensation. Men det er også Banedanmark, der skal foretage eller forestå støjmålingerne, og så skal de jo altså også behandle klager over eventuelt manglende genhusning og kompensation. Det synes jeg er en lidt uheldig dobbeltrolle, og det kunne jo godt give et incitament til at spare lidt på udgifterne til genhusning og kompensation og derfor udløse slagsmål med nogle beboere, som egentlig føler, at de var berettiget til det. Derfor er det jo også vigtigt, at det bliver et uvildigt firma med certifikaterne i orden, der foretager målingerne, og det er faktisk ikke ligegyldigt, hvordan målingerne foretages – hvordan der måles. Jeg ved godt, når man har certifikat på det, at der er både internationale og nationale regelsæt for, hvordan det skal gøres, men jeg synes, at erfaringerne fra metrobyggeriet, hvor jeg også var sådan forholdsvis tæt på, viser, at det sandelig ikke er ligegyldigt. Der var en stor mistillid til den måde, som Metroselskabet dengang udførte målingerne på.

Jeg kan se, at der tages udgangspunkt, i hvert fald i bemærkningerne, i en støjgrænse 55 dB som udgangspunkt for genhusning og kompensation, og jeg citerer, »da dette niveau i henhold til støjvejledninger er særligt relevant i forhold til søvnforstyrrelser«. Og så tænker jeg bare, at nå ja, men altså, WHO opererer med en grænseværdi for natstøj på 40 dB, så der er da et ordentligt spring dér. Og der kan jeg ikke forstå, hvorfor der nu allerede på forhånd lægges op til et slagsmål med mange beboere. Hvorfor skal der knibes på det økonomiske plaster, som skal gives i forbindelse med det her meget støjende arbejde, som beboerne bliver udsat for?

Altså, vi synes, det er vigtigt, at der sådan ligesom er objektive kriterier for, hvornår et arbejde er støjende og udløser kompensation, f.eks. at der foreligger en kommunal afgørelse med hensyn til påbud eller forbud om, at her er der tale om utålelig støj, og at man overskrider de der tålegrænser. Og jeg synes også, at man skal sige, at hvis man overskrider WHO's grænse for natstøj på 40 dB, udløser det en kompensation. Der kan ikke være ret meget dårlig økonomi i at bruge den grænse, om end jeg sagtens kan forestille mig argumenterne allerede nu: Jamen det er jo ikke i henhold til det, vi plejer, og det er ikke i henhold til internationale regler og sådan noget. Jeg synes, man på forhånd ligesom skal afdratisere det her og sørge for, at der ikke bliver et slagsmål her.

Jeg synes, der er lidt for meget elastik i det her. Banedanmark er bygherre og administrator af kompensationsordningen, og jeg synes, som jeg sagde, at det er en lidt uheldig dobbeltrolle, som Banedanmark er i.

Kl. 16:38

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Niels Flemming Hansen, De Konservative. Værsgo.

Kl. 16:38

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak for det. Når man når hen til, hvor jeg kommer på talerstolen, er meget jo sagt. Jeg vil gerne starte med at rose den socialdemokratiske ordfører, hr. Malte Larsen, for igennem alle fire lovforslag i dag at være meget, meget godt forberedt og have holdt

nogle virkelig gode taler, som også i deres helhed belyser problemet. Tusind tak for det.

Der er jo ingen tvivl om, at støj er et kæmpe problem. Ligesom trafikstøj er elektrificering af jernbanen jo et kæmpeproblem. Lige nu er det specielt i det østjyske område, hvor vi har store udfordringer. Og vi synes som parti, at det er vigtigt for fremdriften af elektrificeringen af jernbanen, at man har den her mulighed for at kunne give en kompensation til borgere. Jeg vil ligeledes påpege, at der jo altså også kan være virksomheder, som kan være så generet af støjen, at vi enten skal forsøge at kompensere eller lave udflytninger til dem efter en vis norm, som jeg også tror den til enhver tid siddende minister må være interesseret i at have et eller andet regelsæt for hvornår man skal sætte i gang.

Med disse ord bakker vi op omkring forslaget og glæder os til at se, om ikke vi i udvalgsbehandlingen får de danske virksomheder med. Tak.

Kl. 16:40

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den sidste ordfører er fru Mette Thiesen, Nye Borgerlige. Værsgo.

Kl. 16:40

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tak. Som den tidligere ordfører sagde, så er det jo ridset op, hvad det her lovforslag går ud på. Det, jeg undrer mig meget over, er, at man ikke har skrevet noget om letbanen. Jeg kan fuldstændig tilslutte mig den kritik, der var fra en af de tidligere ordførere, med hensyn til letbanen. Jeg kan ikke finde nogen som helst positive ting om letbanen, og selv om jeg også er et nostalgisk menneske, som jo synes, at det nogle gange er hyggeligt at kigge på, hvordan det var i gamle dage, så tænker jeg alligevel: Det er lige frisk nok, at man i den grad har genindført de her, hvad hedder det, ja, sporvogne, som man har gjort her, og det hænger simpelt hen ikke sammen.

Men når der er taget en beslutning, som der jo er taget af et flertal, og der pågår noget arbejde, som i den grad er til gene for de borgere, der bor i nærheden, synes jeg i hvert fald også, at det er en del, som skal bringes med, og jeg kan høre, at der er andre, der også ønsker, at det kommer med i udvalgsbehandlingen. Så jeg vil se frem til, at det bliver belyst, at dem, som er udsat for det, også skal kompenseres.

Kl. 16:41

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren. Værsgo.

Kl. 16:41

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak, formand. Når vi laver vejarbejder på de danske veje, det være sig kommunale veje, statsveje eller motorveje, så har vi mulighed for at kunne omorganisere trafikken. Nogle gange kan vi lade den køre ad nogle andre, parallelle veje; andre gange indsnævrer vi vejbanerne, leder trafikken over i den modsatte side og gennemfører vejarbejderne, parallelt med at der afvikles trafik. Det kan, nuvel, godt give nogle gener, nogle lange køer. Hvis man har været en tur over Fyn inden for de sidste efterhånden mange år, tror jeg, man har oplevet rigtig meget køkørsel.

Vi kan ikke det samme, når det handler om jernbane. Vi kan ikke lede trafikken udenom. Vi er nødt til at lave en sporspærring. Det er derfor, udgangspunktet er, at for at få trafikken til at glide mest hensigtsmæssigt udfører man transportarbejder i dagtimerne og anlægsarbejder, vedligeholdelsesarbejder og fornyelsesarbejder om natten eller i nogle ganske særlige, kortvarige perioder, hvor der er relativt mindre pendlingstrafik.

Det er altså måden, man arbejder på, for at sikre, at der er så få afbrydelser over et helt døgn som overhovedet muligt. Det betyder så i sagens natur, at for at sikre en fremdrift arbejder man typisk også om natten med anlægsarbejder. Det er normalt kommunerne, der giver tilladelse til det. Det plejer der ikke at være så mange ben i. Måske skal jeg lige tilføje, at der er ganske meget af jernbanen, der ligger i det åbne landskab, og derfor er det heller ikke sådan, at sådan en slags arbejder i udgangspunktet vil have den store gene for nærliggende naboer. Men der kan være situationer, hvor man arbejder bynært og det derfor kan give udfordringer. Derfor ser vi også eksempler – ikke mange, må jeg sige, vi kender aktuelt til ganske få eksempler, hvor det her kan blive nødvendigt – men de få eksempler kan potentielt betyde årevis af forsinkelser på vores elektrificeringsprogram, hvis vi ikke passer meget nøje på. Man vil på den ene side have naboer, som måske skal leve med natarbejder i en uge eller 14 dage, men hvis det på den anden side ikke kan gennemføres, kan det risikere at forsinke elektrificeringsprogrammet i årevis.

Det er jo så, når man sætter disse forhold op over for hinanden, at det indledende spørgsmål kommer: Kan man løse det ved at give denne bemyndigelse – som ikke er en standard? Det er ikke noget, vi skal bruge i udgangspunktet, men en mulighed for undtagelsesvis at kunne kompensere naboer, hvis man altså giver den her dispensation til støj om natten i forbindelse med anlægsarbejder. Så kan man sige til naboerne, at de har mulighed for at vælge enten at få en kontant kompensation i hånden eller at få et tilbud om en midlertidig indkvartering i den periode, det kan være – de dage eller de uger, det måtte være – under nogle passende forhold. Og så bliver det jo et frit valg, om man vil det ene eller det andet. For nogle familiers vedkommende vil det måske være en kærkommen lejlighed til at vælge en indkvartering; for andre vil det måske være et spørgsmål om, at man så vælger at sige, at man så tager de her penge skattefrit og enten bliver, hvor man er, og tåler den støj, der er i den korte tid, eller måske besøger nogle venner. Har man adgang til et sommerhus eller noget andet, er det det, man gør. Den mulighed vil jo stå folk frit for. Men det er ikke, fordi vi forventer, at det bliver ofte, det vil blive anvendt. Det synes jeg måske også bare er værd at have med. Men støjgenerne er noget, som er af en karakter, hvor vi selvfølgelig er nødt til, hvis den her dispensation, de her særlige tiltag bliver taget i brug, så også at give folk en fair og ordentlig kompensation.

Det er rigtigt, at det jo så ikke har det store økonomiske omfang, og man vil vel sige, at i udgangspunktet har vi ikke et bud på, i hvilket omfang det her vil blive anvendt. Omvendt vil nogle af de forsinkelser, som ville kunne komme i spil, være fordyrelser, som mange gange overstiger de kompensationer, der i givet fald vil skulle udbetales.

Kl. 16:47

Der har været et par spørgsmål undervejs. Det er først og fremmest korrekt, når fru Anne Valentina Berthelsen siger, at det her jo netop er noget, der skal forhandles mellem den til enhver tid siddende transportminister og den til enhver tid siddende miljøminister. Der skal altså være en enighed om, at det skal tages i anvendelse. Det er altså ikke Banedanmark eller DSB eller andre aktører, som af egen drift kan vælge det her. Det er noget, som kræver en ministeriel vurdering mellem de to ministerier. Alene det gør jo selvfølgelig også, at det skal have et vist omfang.

Så er der selvfølgelig også et spørgsmål om, hvad erfaringerne fra f.eks. metrobyggeriet er. Det stiller vi selvfølgelig gerne til rådighed. Jeg skal måske bare for en god ordens skyld sige om de projekter, som ligger i de meget store investeringsplaner, som nu er lavet bredt af Folketingets partier, at vi sådan set ikke har nogen forventning om, at der er projekter på den landsdækkende jernbane, som tilnærmelsesvis vil have den samme påvirkning af naboer, ganske enkelt fordi ganske mange af arbejderne foretages i åbent land.

Der er nogle få arbejder, der vil foretages bynært, men de projekter vil typisk også have en meget kort varighed. Metrobyggeriet tog meget lang tid. Det var meget omfattende, og for de naboer, der blev påvirket, var det en meget lang periode, de skulle tåle det. Her vil det typisk være kortere perioder. Men det er selvfølgelig en konkret vurdering i de enkelte tilfælde, som også skal tages med her.

Så nævnes der også en sag, som ikke har noget med denne lovgivning at gøre, men som alligevel handler om støj, som kommer fra noget, der er skinnébårent. Det, der nævnes, er letbanebyggeri. Der skal jeg bare for en god ordens skyld sige, at det er en anlægslov, der er blevet vedtaget ved en lovgivning, der er skabt i forhold til letbanen i Ring 3 og sikrer, at der kan udbetales kompensation for støjende arbejder. Det, jeg dog skal gøre opmærksom på, er, at det er mig oplyst – nu er det ikke en sag, som vi har forberedt i forbindelse med dette lovforslag – at den sag fra Lyngby, som er nævnt i medierne, ikke har noget at gøre med selve anlægget af letbanen i Ring 3. Det har derimod noget at gøre med ledningsarbejder, som er godkendt – også arbejdstiden. Altså, der er, som jeg forstår det, nogle ledningsarbejder, som også foregår om aftenen, hvilket er usædvanligt. Men de ledningsarbejder er altså godkendt af den stedlige kommune som vejmyndighed. Så det har ikke som sådan noget at gøre med letbaneanlægget, men det foregår altså i det område og er nogle ledningsarbejder, der skal udføres, førend man påbegynder anlægget af letbanen. Det er ikke, som jeg ser det, umiddelbart hjemlet – men det skal undersøges i givet fald – om man med baggrund i anlægsloven vedrørende letbanen ville kunne sikre en kompensation. Uden at være juridisk ekspert ville jeg heller ikke kunne afgøre på stående fod, om det så skulle være kommunen, der skulle give den kompensation, eller om det skulle være ledningshaverne, altså dem, der får udført ledningsarbejderne, som i givet fald skulle foretage den kompensation. Det må i givet fald nærmere udredes. Men det er bare for at slå fast, at som det er mig oplyst, har det altså ikke noget at gøre med selve letbaneanlægget, fordi man netop i forbindelse med anlægsloven jo tager stilling til det konkrete, som vedrører det.

Jeg tror, det i udgangspunktet er de spørgsmål, der umiddelbart blev nævnt. Men jeg vil jo selvfølgelig gerne redegøre nærmere for eventuelle yderligere ting i den videre udvalgsbehandling, som jeg ser meget frem til. Tak.

Kl. 16:51

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er i hvert fald et par spørgsmål her fra salen. Det første er fra hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 16:51

Hans Kristian Skibby (DF):

Tak hr. formand. Jeg vil gerne kvittere for ministerens redegørelse, også for at der blev svaret på de spørgsmål, som er blevet stillet under førstebehandlingen om letbaner. For ministeren kan jo selvfølgelig have ret i, at når vi nu diskuterer, at det her er en ændring af jernbaneloven, har det ikke sådan præcedens i forhold til anden lovgivning. Men det ændrer jo ikke ved, at folk i forbindelse med de her meget store projekter er støjbelastede, og der synes jeg, at vi som politikere også skal sørge for at tage diskussionen samlet set, for om støjen kommer fra det ene eller det andet, er vel ligegyldigt. Altså, hvis støjen er der og den er der på de forkerte tidspunkter af dagen, er støjbelastningen jo den samme – så måles den i decibel og ikke i paragraffer. Sådan er det i hvert fald ovre i Jylland, hvor jeg kommer fra.

Så vil jeg gerne have ministeren til at svare på eksemplet fra Lyngby, som jo er det nyeste, vi har, i forhold til den klage, der har været omkring projekter, om ministeren vil sørge for, at vi får tilvejebragt svar på de spørgsmål, der er stillet – sådan tolkede jeg også det, ministeren sagde – om det er anden lovgivning, der skal

til i forhold til letbaner, hvis der opstår støjproblematikker dér, altså at det ikke har noget med jernbaneloven at gøre. Vi ved jo, at der har været lovgivning specielt for letbanen i Aarhus, og der har været lovgivning specielt for anlægget af letbanen i Odense osv., og lur mig, om ikke der kommer udvidelser på nogle af dem, for det ved jeg jo at flertallet i Folketinget uden om Dansk Folkeparti har besluttet at gå videre med. Derfor er det jo vigtigt, at vi får præciseret, hvad vilkårene er for de beboere, der vil blive påvirket af støj fra letbaner.

Kl. 16:53

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Transportministeren.

Kl. 16:53

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak, formand. Som det er mig oplyst, er det i anlægsloven vedrørende letbanen sikret, at man kan kompensere naboer i det tilfælde, at der er støjende arbejder. Men igen, som det er mig oplyst, vedrører de pågældende arbejder i Lyngby ikke anlægget af letbanen, men er nogle ledningsarbejder, der pågår. Og jeg kan ikke vurdere, om man har mulighed for med anlægsloven vedrørende letbanen på baggrund af det at foretage en kompensation, heller ikke når det er ledningsarbejder. Og jeg kan heller ikke vurdere, hvem der i givet fald så ville skulle påtage sig den omkostning – altså om det skulle være det forsyningsselskab f.eks., der får lavet ledningsarbejderne, eller om det er den kommune, som har givet tilladelsen til, at arbejdet kan foretages, også efter sådan almindelig arbejdstid. Det skal vi have uddybet nærmere.

Kl. 16:54

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så er det hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:54

Henning Hyllested (EL):

Jeg er enig med transportministeren i, at vi ikke kommer i nærheden af det, vi oplevede med anlægget af Metrocityringen. Det var noget meget specielt, selvfølgelig var det det. Ikke desto mindre må vi sige, at det her lovforslag jo ligesom også tager udgangspunkt i det anlæg, der skal ske ved Aarhus Hovedbanegård. Så vi er jo trods alt inde i en stor by for at lave nogle ting. Og der vil jeg bare høre, om transportministeren er indstillet på, at vi faktisk kigger på det der målingsregime. Jeg ved jo, at der er klare, både nationale og internationale standarder, for hvordan man måler, og hvad man måler ud fra og sådan noget, ikke?

Men vi så jo netop med henvisning til erfaringer fra metrobyggeriet, at det giver anledning til slagsmål. Og derfor synes jeg jo – jeg nævnte det i min ordførertale – at man passende kunne tage udgangspunkt i WHO's natstøjsgrense på 40 dB i stedet for de 55 dB, som man jo tager udgangspunkt i.

Så jeg vil bare høre, om ministeren er indstillet på, at man på forhånd ligesom går ind og siger, at det godt kan være, at vi her skal være lidt large, også fordi det nok ikke er rigtig mange penge, man snakker om i forbindelse med det, i forhold til det, som ministeren også siger, nemlig hvis projektet bliver forsinket. For så er det jo helt andre beløb, vi snakker om.

Kl. 16:56

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Transportministeren.

Kl. 16:56

Kl. 16:59

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg er jo ikke uddannet inden for støj, jeg er bare minister, men jeg har dog den livserfaring, fordi jeg bor i nærheden af en jernbannedæmning, som tilbage i 2007 braste sammen – skyllede væk ganske enkelt – på grund af et meget, meget voldsomt regnvejr. Klimaforandringerne havde allerede en virkning i 2007. Hovedvejen skyllede i øvrigt også væk.

Det, jeg ved fra genopretningen, var, at den jo måtte foretages akut. Der var simpelt hen ikke tog, der kørte til Sønderborg i en længere periode, fordi jernbannedæmningen, som lå 400 m fra, hvor jeg bor, var skyllet væk. Det var ikke så meget jordkørslen i sig selv, som var det, der larmede natten igennem og forstyrrede nattesøvnen – det var faktisk lastvognenes bakalarmer, som sagde bip, bip, bip. Den lyd tror jeg ikke nødvendigvis måles på samme niveau som den øvrige kørsel, der blev foretaget, men det var det, der var det enerverende. Så jeg tror, det er meget vanskeligt at give et objektivt svar på, hvad det så er, der er det larmende og forstyrrende for nattesøvnen.

Kl. 16:57

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:57

Henning Hyllested (EL):

Jamen det er netop et knaldgodt eksempel, transportminister. For en del af det målingsregime, vi kender, er jo også det der med, at man måler middelstøjen hen over natten, hen over dagen, men det giver ikke et realistisk billede. Det var jo bl.a. en af erfaringerne fra metrobyggeriet. Man har de der peaks, og det kan netop være en bakkende arbejdsmaskine, som har den der forfærdelige lyd. Og så er det jo lige meget, om det faktisk kun er, mens den måske bakker i de få sekunder, den bakker, men hvis det sker tre eller fire gange i løbet af en nat, og man bliver vækket tre eller fire gange i løbet af en nat, så er nattesøvnen ødelagt på nøjagtig lige fod med, om man overtræder den ene eller den anden støjgrænse.

Det er derfor, jeg ligesom appellerer til, at vi på forhånd kommer de beboere, som kunne gå hen og blive berørt – næste gang i Aarhus – i møde på forhånd og siger: Vi prøver at gå så langt ned som overhovedet muligt. Vi anser ikke økonomien i det her for at være så farlig, at vi ikke kan operere med måske nogle andre grænser, end vi havde tænkt os.

Kl. 16:58

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Transportministeren.

Kl. 16:58

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Men jeg er altså helt sikker på, at det her kan vi godt uddybe. Jeg kan så i øvrigt anekdotisk sige, at jeg også kender til eksempler på, at kommuner har foreslået, at man jo bare kunne slå baksensorerne fra. Men enhver, som har arbejdet det mindste med arbejdsmiljøsik-kerhed, ved, at det jo ville være forfærdeligt, hvis nogen skulle miste livet, fordi man ikke på arbejdspladsen, på byggepladsen er opmærksom på, at der er nogen, der bakker. Altså, baksensorer er der en særlig grund til at man har. Jeg kan så også sige, at efter de første to døgn med arbejdet sov jeg som en sten om natten, så der er måske også noget med tilvænning der.

Men igen: Lad os prøve at kigge nærmere på det. Det er i hvert fald ikke sådan, at vi skal være bange for at give folk muligheden for at bo på et hotelværelse, hvis de er påvirket af sådan en byggestøj i et par uger.

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så siger vi tak til transportministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 16:59

Meddelelser fra formanden

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 14. oktober 2021, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der vil fremgå af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 16:59).