



Fredag den 3. november 2017 (D)

1

## 13. møde

Fredag den 3. november 2017 kl. 10.00

### Dagsorden

#### 1) 1. behandling af lovforslag nr. L 23:

Forslag til lov om ændring af lov om trafikskadestyring af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikskadestyring m.v.).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

#### 2) 1. behandling af lovforslag nr. L 28:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

#### 3) 1. behandling af lovforslag nr. L 30:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Ændring af sanktioner for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer i motordrevne køretøjers forureningsbegrænsende udstyr).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

### Meddelelser fra formanden

#### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Mødet er åbnet.

Der er i dag følgende anmeldelser:

Kim Christiansen (DF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 23 (Forslag til folketingsbeslutning om kørekort til stor knallert til 16-årige og lille motorcykel til 17-årige).

Trine Bramsen (S) og Rasmus Horn Langhoff (S):

Beslutningsforslag nr. B 24 (Forslag til folketingsbeslutning om en bedre og mere målrettet indsats til ofre for psykisk vold).

Søren Egge Rasmussen (EL) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 25 (Forslag til folketingsbeslutning om bedre og enklere regler for klimatilpasning i kommuner).

Rasmus Nordqvist (ALT) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 26 (Forslag til folketingsbeslutning om, at beregninger og olieprisscenarier, der ligger til grund for fremtidige politiske aftaler, baserer sig på en forventning om, at Parisaftalens klimamål opnås).

Titler på de anmeldte sager vil fremgå af [www.folketingstidende.dk](http://www.folketingstidende.dk) (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

#### 1) 1. behandling af lovforslag nr. L 23:

**Forslag til lov om ændring af lov om trafikskadestyring af takstreformer i Øst- og Vestdanmark samt mulighed for overdragelse af trafikskadestyring m.v.).**

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

Kl. 10:01

### Forhandling

#### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører er hr. Rasmus Prehn, Socialdemokratiet.

Kl. 10:01

(Ordfører)

#### Rasmus Prehn (S):

Det her lovforslag ligger jo i lige forlængelse af et godt, konstruktivt og kollegialt samarbejde, der har været transportordførerne imellem, i forhold til først og fremmest at kigge på den måde, vi skruer taksterne sammen på i den kollektive trafik.

Jeg tror, at de fleste har lagt mærke til, at der i mange år har været det problem, at det ikke rigtig var til at forstå den her måde, som taksterne var skruet sammen på. Folk kunne berette besynderlige historier om, at de betalte én pris for at køre den ene vej og en anden pris for at køre den anden vej, og endnu værre, der var nogle, der kunne fortælle, at de var nødt til at løse billet til en station endnu længere væk end den, som de skulle til, for at spare penge. Det skreg jo til himlen af uduelighed og manglende logik på det her område.

Derfor har der været bred enighed om, at det var noget, vi skulle have kigget på, at det var noget, vi skulle have ændret, og på et tidspunkt var det også sådan, at selveste Rigsrevisionen faktisk pålagde os at få rettet op på den her ulogiske prisstruktur, som der har været på det her område. Det satte vi os sammen om at gøre, og det var under tidligere transportminister Hans Christian Schmidt, at vi startede det her arbejde op, hvor vi fik ændret på nogle af de her ting. Der var faktisk en minister, der tog et stort ansvar på det tidspunkt,

også for at tage nogle ret upopulære beslutninger. Det synes jeg man skal kvittere for.

Det er svære beslutninger at ændre på det her med taksterne, for hvis man skal gøre takstsystemerne mere retfærdige for de fleste, vil nogle af dem, der måske har haft lidt urimelig gode forhold i lang tid, føle, at det går ud over dem. Så det er en meget, meget svær balance.

Vi startede med at kigge på Takst Sjælland, og nu har vi så efterfølgende kigget på Takst Vest, som handler om Fyn og Jylland, og der har vi så også fået landet en god løsning. Det, der er sket, er så, at når man ændrer sådan noget, er det svært at gøre det på en måde, uden at der er nogle, der kommer til at opleve prisstigninger. Der oplevede vi desværre også, at der var nogle, der oplevede lige lovlig voldsomme prisstigninger, og faktisk var der nogle, som oplevede noget med 70-80 pct. stigninger i deres priser – mange tusind kroner om året.

Det synes vi alligevel var lidt for voldsomt, og hvis det var, at vi skulle have glemt det, har vores ihærdige og allestedsnærværende repræsentant fra Enhedslisten hr. Henning Hyllested gjort os opmærksom på det og bidt os i haserne og sagt, at det altså er for dårligt, og at det her er vigtigt. Derfor valgte vi at tage et ansvar på os. Det var så ikke alle Folketingets partier, men partierne i forligskredsen om bedre og billigere kollektiv trafik, som jo er et flertal uden om regeringen, som så sagde, at så må vi afsætte 15 mio. kr. om året til at afbøde konsekvensen for dem, der bliver ramt hårdt.

Vi er jo helt enige i, at der skal være større retfærdighed, at der skal være større logik i det her, men det skal jo ikke være sådan, at folk oplever kæmpe stigninger, der gør, at hele fundamentet for at få deres privatøkonomi til at hænge sammen kan være udfordret. Det ansvar har vi taget på os i forligskredsen, og jeg er glad for og stolt af som socialdemokratisk ordfører, at vi er med i det brede forlig uden om regeringen.

Så lægges der også med det her forslag op til, at vi udmønter den aftale, som vi lavede den 9. juni, hvor vi laver merudbud på en række strækninger. Vi fornyer udbuddet i Vestjylland, men lægger også op til at lave et udbud på Svendborgbanen, og så lægger vi op til, at der er regionale løsninger rundtomkring i landet. Det bakker vi op fra socialdemokratisk side. Vi har været med i aftalen, og vi synes, at det er fornuftigt og positivt.

Der er måske dem, der så vil sige: Har I ikke haft en melding på Socialdemokratiets kongres, hvor I har meldt bastant ud i forhold til et stærkt DSB? Jo, det har vi, og det står vi ved, en stærk melding. Det handler jo lidt om, at vi reagerede på, at midt i, at vi havde fået lavet den her brede aftale ved et godt kollegialt samarbejde, syntes regeringen, at den skulle melde ud med en temmelig liberalistisk privatiseringsstrategi, hvor man skulle sende S-tog og alt muligt andet i udbud. Der syntes vi at det var på tide at benytte vores kongres til også at sende en klar melding om, at vi fra socialdemokratisk side ønsker et stærkt og et stolt DSB som ryggraden i danske jernbaner, og det er sådan set udgangspunktet for os.

Derfor vil vi også gå til de forhandlinger, der kommer her i efteråret, med det afsæt, at vi skal fastholde et stærkt og et stolt DSB som ryggraden i den kollektive trafik. Men en aftale fra 9. juni om nogle regionale løsninger og andet står vi selvfølgelig ved. Det er en god, pragmatisk løsning, og det skal have lov til at virke, og så må vi kigge på, hvordan vi gør det derfra.

Kl. 10:06

#### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører i rækken er hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

(Ordfører)

#### Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det er jo ikke alt her i livet, der nødvendigvis skal være nemt. Det må man sige at den her øvelse altså heller ikke har været. Det har været en svær proces vel primært affødt af, at man har så mange aktører i København og på Sjælland, som man har. Jeg har i flere år plæderet for, at der skulle være ét trafikselskab på Sjælland, men sådan er det ikke gået. Man lavede på et tidspunkt sådan en overbygning, et ekstra lag på lagkagen – det er den så ikke blevet mere spiselig af, det har bare givet lidt ekstra bureaukrati, men så beholdt alle direktørerne jo deres stillinger.

Men det er så glædeligt, at man nu trods alt har fået sat sig sammen og fået den her takstharmonisering udvirket. Og som hr. Rasmus Prehn så glimrende var inde på, er det jo sådan, når man laver sådan noget, at man måske ikke altid rammer lige i plet. Der er nogle, der oplever meget store prisstigninger, og så er der nogle, der heldigvis også har oplevet besparelser, og dem hører vi jo sjældent fra. Hr. Rasmus Prehn har også så glimrende været inde på, at vi i forligskredsen har forsøgt at tage toppen af de værste prisstigninger med 15 mio. kr. årligt med aftalen om bedre og billigere offentlig trafik over de kommende år. Så det er glædeligt, og vi håber, at det her i hvert fald på den lange bane, også når vi kommer til Vestdanmark og skal lave den samme øvelse, trods alt vil give et mere retfærdigt takstsystem.

Så bliver der også i lovforslaget åbnet op for, at nogle DSB-strækninger nu kan køres af regionerne. Man har jo lavet øvelsen oppe i Nordjylland, og det går efter sigende rigtig, rigtig godt deroppe. Det er bare en skam, at man ikke har kørt den helt til Hobro, men det er jo sådan et lille ønske, som jeg kunne have som lokal mand deroppe, så man dækkede hele Region Nordjylland og ikke skar det nederste af. Men det er trods alt en succes i Nordjylland. Nu gør man det samme med Køge-Roskilde, overdrager den til Østbanen, og vi laver en øvelseovre i det vestjyske med VLTJ-banen, der nu også får mulighed for at køre på nogle af de nuværende Arrivastrækninger.

DF kunne som sådan sagtens se yderligere strækninger på samme måde – f.eks. Holbæk-Kalundborg. Man kunne få et glimrende nærbanenet med Tølløsebanen og Odsherredsbanen og så eventuelt hægte Kalundborg på. Så det er noget, der giver mulighed for flere afgange, bedre regional trafik, og det har vi brug for.

I forhold til at styrke DSB – og hr. Rasmus Prehn var lige inde på det, men nu skal jeg ikke klandre hr. Rasmus Prehn for de udtalelser, der kom på kongressen, for de kom jo tydeligvis fra en, der ikke vidste så meget om kollektiv trafik, som hr. Rasmus Prehn gør – vil jeg sige, at vi også går ind for et stærkt DSB. Vi skal bare finde den rolle, de skal have fremadrettet. Og jeg ser dem meget som, hvad skal man sige, en stor spiller på hovedlinjerne – de linjer, som vi sammen er i gang med at elektrificere – og så tror jeg omvendt også, at resten kommer til at blive udbudt, hvor andre aktører så vil kunne byde ind og spille en rolle der. Hvis man kan finde det rigtige miks, tror jeg, det vil være til gavn for den kollektive trafik. Så Dansk Folkeparti kan selvfølgelig støtte forslaget.

Kl. 10:10

#### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er spørgsmål. Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:10

#### Henning Hyllested (EL):

Det er lige til hr. Kim Christiansens bemærkninger om den del af lovforslaget, som handler om muligheden, der er åbnet op for i aftalen, om udbud eller genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland, den mulighed, der åbner op for, at VLTJ kan begynde at køre på nogle af Arrivas strækninger. Der ligger jo et rigtig interessant, sy-

nes jeg, høringssvar fra Dansk Industri og deres medlemsorganisati-  
oner og også fra Arriva, som g r opmærksom på, at hvis man splitter  
jernbanetrafikken op, som man jo vil gøre, hvis man begynder at gå-  
re indhug i Arrivas strækninger, s  g r man det sværere at koordine-  
re indsatsen, og man mister og også de der stordriftsfordele. Det er et  
lidt interessant høringssvar, for Arriva har ikke de samme bekymrin-  
ger, når det handler om DSB-strækninger – tilsyneladende. Ikke de-  
sto mindre mener jeg, at det er en rigtig betragtning. Det vil jeg da  
gerne høre hr. Kim Christiansens kommentar til.

Kl. 10:11

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordførerens.

Kl. 10:11

**Kim Christiansen** (DF):

Jeg har jo været bannerfører for VLTJ, som er den sidste del af de  
midtjyske jernbaner, i og med at Odderbanen jo blev til letbane. Jeg  
synes, at hvis man kunne styrke den her bane, er det rigtig sund for-  
nuft. S  på den ene side er det jo i hvert fald en styrkelse af VLTJ-  
banen og deres aktiviteter og måske også en lille sikring af, at vi så  
også i fremtiden har den der togtrafik ud til det yderste af Danmark,  
og s  er jeg på den anden side også mindre bekymret, for nu er det jo  
ikke Arriva som sådan, vi går ind og er nogle slemme mennesker  
over for. Det her bliver jo udbudt, og der er ingen, der siger, at det er  
Arriva, der vinder det udbud, men det er da rigtigt, at den kommende  
aktør vil få en lille smule mindre kørsel i det vestjyske, men til gen-  
gæld kommer Svendborgbanen og andre linjer med. Så jeg er helt  
tryk ved den måde, vi har strikket det sammen på.

Kl. 10:12

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:12

**Henning Hyllested** (EL):

Bekymrer det slet ikke hr. Kim Christiansen, at man på den måde f r  
splittet jernbanetrafikken op, i stedet for at vi har nogle store opera-  
t rer, der er i stand til at koordinere indsatsen? Der er jo næsten in-  
gen grænser for, hvor små bidder man så i virkeligheden kan dele  
den op i. Vi kender det også fra Vestbanen, som hr. Kim Christians-  
en jo i øvrigt har været en voldsom fortaler for, og godt for det, men  
hvor det jo er Arriva, der er, hvad skal man sige, underentreprenør,  
eller det er Arriva, der ligger og kører på den bane på opdrag fra Re-  
gion Syd.

Kl. 10:12

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordførerens.

Kl. 10:12

**Kim Christiansen** (DF):

Den sidste løsning kunne man også have valgt, ligesom man har  
gjort nede på Vestbanen. Nu har man så valgt den her løsning, og s   
kan man jo sige, at man så i hvert fald styrker en lille aktør, s  akt -  
ren ikke er så lille mere. Så jeg er stadig ikke bekymret.

Kl. 10:12

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordførerens. S  er det hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre,  
som ordfører. Værsgo.

Kl. 10:13

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Tak for det, formand. Med lovforslaget her laver vi jo nogle tekniske  
 ndringer, som g r det lettere at ensrette priserne på Takst Sjælland  
og Takst Vest. Der er jo tale om præciseringer og justeringer, og det  
gør, at priserne i det her pris- og taksthierarki og standardprodukter-  
ne harmoniseres på logisk vis. Som andre ordførere har redegj rt for,  
var det nogle rigtig ulogiske og uigennemskuelige takster, vi havde,  
ikke mindst på Sjælland, men også nogle steder i Vestdanmark, og  
det har vi jo haft et rigtig godt samarbejde på tværs af partier om at  
få ryddet op i og et godt samarbejde med de pågældende trafiksel-  
skaber, og det vil jeg gerne kvittere for og sige tak for. For der *skal*  
ryddes op i taksterne; det skal være sådan, at de er gennemskuelige,  
og at de også er forståelige og logiske for passagererne, og det opnår  
vi nu, bl.a. i kraft af den her lovændring.

S  har der også været nævnt, at der har været nogle ret voldsom-  
me virkninger for et antal passagerer, og dem har vi jo været enige  
om at ønske at afbøde. Jeg vil godt kvittere for Enhedslistens indsats  
i den forbindelse, og vi bakker op om det, der nu ligger. Jeg synes,  
det er en rigtig fornuftig løsning, der ligger, og selv om pengene er  
skaffet i »Bedre og Billigere«-forligskredsen, som vi andre jo dog  
sådan har et venskabeligt forhold til efterhånden, s  bakker vi selv-  
følgelig op om det, der ligger her.

Den anden del er, at der bliver hjemmel til, at ministeren kan  
overdrage statens ansvar for trafikk b på strækningen mellem Køge  
og Roskilde til Region Sjælland og på strækningen mellem Skjern  
og Holstebro til Region Midtjylland, og det hilser vi også velkom-  
men. Vi ser på Sjælland, at der kan blive en rigtig god og sammen-  
hængende togdrift ud af det her, og vi noterer os, at regionen er inte-  
resseret i at løfte den opgave. På tilsvarende vis er det  vre i det  
nordvestjyske. Der hænger det naturligt sammen, når det gælder  
strækningen mellem Skjern og Holstebro, når nu man ændrer trafik-  
mønsteret i hele landsdelen. For det er jo det, der sker med den afta-  
le, der er indgået. Så det er ganske naturligt, og personligt har jeg en  
stærk forkærlighed for VLTJ. Det er jo helt fantastisk at køre med  
den jernbane ud over klitterne og op mod til Thyborøn, specielt for  
os, der elsker tørfisk. Så jeg synes, det er rigtig fint, at den bane der-  
med bliver styrket.

Vi indgik jo, som det også er nævnt, en aftale i juni 2017 om ud-  
bud af den midt- og vestjyske togdrift sammen med Svendborgba-  
nen, og det var jo en bred aftale, så jeg må nok sige, at jeg fik kaffen  
galt i halsen, da Socialdemokratiet forud for deres kongres pludselig  
meddelte, at udbud af togdrift var noget af det værste, der fandtes.  
Det skulle simpelt hen rulles tilbage – måtte man forstå – vi skulle  
tilbage til en tid, hvor DSB havde totalt monopol, og hvor det hele  
var støbt i beton. Jeg har tilladt mig at kalde det sovjetisk jernbane-  
kommunisme. Det var simpelt hen en utrolig omgang at høre på af et  
parti, der lige havde indgået en aftale med alle os andre. Jeg er glad  
for, at hr. Rasmus Prehn her har blødt lidt op på det og fortolket på  
det, for det var vist en sk vert med den melding d r. Jeg synes, det  
er fint med et stærkt DSB – der er masser af dygtige medarbejdere –  
men jeg vil hellere have et konkurrencedygtigt DSB, og det er jo lige  
præcis det, vi er ved at få. DSB er i fuld gang med at gøre sig mere  
effektiv.

I den socialdemokratiske melding var der også en idé om, at nu  
skulle man sammenlægge DSB og Banedanmark. Altså, to kæmpe-  
store organisationer skulle lægges sammen igen, måtte man forstå,  
efter at de for mange år siden blev adskilt. Det vil jeg tillade mig at  
kalde for billedligt talt som at parre to hanelefanter. Det kan godt  
være, at der kommer en masse trompeteren og st ven og trampen ud  
af det, men der kommer intet som helst godt ud af det. Så jeg håber  
ikke, at Socialdemokratiet holder fast i det element d r.

Men med den lille kurre på tråden vil jeg sige, at jeg er glad for, at vi med det her lovforslag får på plads, at vi kan føre den aftale ud i livet, vi har indgået med et bredt politisk flertal. Med disse ord skal jeg meddele, at Venstre støtter lovforslaget, og jeg skulle også hilse fra Liberal Alliance og sige, at de også støtter lovforslaget.

Kl. 10:17

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

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

Kl. 10:17

(Ordfører)

**Henning Hyllested** (EL):

Tak for det. Lovforslaget her er jo blevet til på baggrund af den politiske aftale også først Takst Sjælland og siden Takst Vest, som er indgået af samtlige andre partier end Enhedslisten. Det er ligesom i gamle dage. Det er en aftale, som jo kom i stand efter meget, meget krads kritik fra Statsrevisorerne, altså en kritik af, at takstsystemerne i den kollektive trafik simpelt hen var umulige at gennemskue for de rejsende og uden logisk sammenhæng og koordinering. Især med indførelsen af Rejsekortet gik det faktisk helt galt, skønt netop Rejsekortet gav muligheden for at få et enkelt, ensartet og overskueligt billetsystem.

Problemet var og er efter vores mening i første række den her takstkompetence, nemlig retten til at fastsætte takster, takstsystemer, rabatsystemer osv. Det ideelle ville efter vores mening være at samle det hele, køreplaner og takster, ét sted, og det gav Rejsekortet netop en historisk mulighed for at gøre. Men uha da da, det ville jo kræve, at trafikalselskaber og togoperatører skulle afgive magt og kompetence, altså at man skulle opgive sit lille kongerige eller i hvert fald dele af det – og så skidt da med passagererne. Man forsøgte så også at få Rejsekortet til at gabe over alle de mange forskellige takstsystemer, og det var det jo slet ikke gearret til, tværtimod. Det var skabt til enkle, ensartede systemer styret ét sted fra. Jeg henviser bare til det londonske Oystercard. Så endnu en historisk mulighed for at styrke den kollektive trafik herhjemme blev forpasset.

Så kan man spørge, om det bliver bedre med det her lovforslag. Måske, men ved gennemlæsning kommer jeg alligevel noget i tvivl, og det er jo igen den her forbistrede takstkompetence, som det handler om, og som trafikalselskaber og togoperatører fortsat ikke vil give fra sig. Derfor fører lovforslaget efter min mening til forskellige ikke ensartede indretninger. I Takst Sjælland deler man takstkompetencen mellem operatørerne, som så skal blive enige om takster og systemer. For Takst Vest skal der hele 6 stk. under § 6 til for at beskrive, hvor takstkompetencen ligger, fordi man her har valgt delvis at adskille takstkompetencen mellem trafikalselskaber og operatører, men også kun delvis. Det gør det selvfølgelig ekstra indviklet.

Jeg bemærker naturligvis, at hvis der opstår uenighed mellem operatørerne om takstfastsættelsen, er det jo så transportministeren, der kan fastsætte taksterne. Det kan der efter min mening snildt blive brug for, når man vælger at opretholde konsensus i beslutningsprocessen. Det var jo faktisk det, vi i Enhedslisten syntes man skulle undgå ved at lægge både takst- og køreplanskompetence ét sted i ét selskab eller i én organisation. Så jeg mener faktisk ikke, at man med den her aftale for alvor imødekommer Statsrevisorerne kritik, men det må jo blive op til Statsrevisorerne at kigge på.

Nå, den største anstødssten for Enhedslisten for at tilslutte sig aftalen om Takst Sjælland og Takst Vest var imidlertid de ret voldsomme prisstigninger for en hel del rejsende, som begge systemer ville og vil føre med sig. Vi gjorde allerede under forhandlingerne om Takst Sjælland opmærksom på, at det ikke var nødvendigt med de prisstigninger, i og med at vi i forligskredsen om bedre og billigere kollektiv trafik faktisk på det tidspunkt rådede over et ganske anseeligt beløb på 429 mio. kr. Det er et beløb, som kunne have været

anvendt til at imødegå de takststigninger, der var indbygget i Takst Sjælland og senere i Takst Vest. Var vi dengang blevet enige om dette, ville Enhedslisten have tilsluttet sig aftalen, men der var ikke rigtig nogen, der reagerede på vores henvendelse til forligspartierne, i hvert fald ikke i første omgang, og man lavede en aftale med den daværende Venstre-regering uden om Enhedslisten. Vi undrede os en del over, at ingen var interesseret i at undgå de prisstigninger, der var lagt op til, i den kollektive trafik. At man så senere så at sige har givet os ret i, at prisstigningerne for en del rejsende var for voldsomme, fremgår vel af trafikaftalen fra februar i år, hvilket andre også har været inde på, og som jo afsætter 60 mio. kr. over 4 år til at imødegå takststigninger over 5 pct.

Jeg har nogle spørgsmål i forbindelse med det her. Nogle egner sig måske mest til skriftlig besvarelse, men det må ministeren lige som prøve at vurdere. Det slås fast i § 6 b, stk. 5, at taksterne for standardbilletter i gennemsnit ikke må stige mere end pris- og lønudviklingen. Og i § 6 b, stk. 8, fastsættes transportministerens mulighed for nærmere at fastsætte regler om den gennemsnitlige stigning. Jeg skal lige spørge: Er det her et opgør med takststigningsloftet, som vi kender det, hvor der reguleres efter flere parametre, og som har betydet, at taksterne i den kollektive trafik er steget mere, end den almindelige pris- og lønudviklingen tilsiger? Hvis det er det, der er tilfældet, så synes jeg faktisk, at det er fint.

I § 6 c bemyndiges transportministeren til at fastsætte nærmere regler om Ungdomskortet. Kunne ministeren løfte sløret for, hvad man påtænker af regelændringer, således at mulighederne for frirejse og rabat på øvrige rejser for de unge med Ungdomskortet ikke forringes? Og så har vi jo lige her i går modtaget en orientering fra transportministeren om såkaldte forenklingstiltag i DSB's produktportefølje – som det dog kan siges – i forbindelse med ikrafttrædelsen af Takst Vest. Det korte af det lange er, at DSB udfaser en lang række rabatordninger, og det vil alt andet lige betyde takststigninger for de rejsende, der har haft mulighed for at benytte sig af de nedsatte priser. Det synes jeg måske også taler lidt til det, vi hele tiden har sagt, nemlig at der er nogle skjulte prisstigninger i de her takstsystemer.

Kl. 10:23

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Nikolaj Amstrup, Alternativet. Værsgo.

Kl. 10:23

(Ordfører)

**Nikolaj Amstrup** (ALT):

Mange tak. Som det er blevet forklaret af flere af ordførerne, er grundlaget for lovforslaget jo, at der skal være en større ensretning og et fast prishierarki i forhold til forskellige billettyper. Hvis man som kunde ikke kan gennemskue et takstsystem, går det jo ud over den offentlige transport og lysten til at bruge den offentlige transport. Så vi ser det jo som et positivt tiltag og det muliges kunst. For jeg kan godt være enig med hr. Henning Hyllested i, at hvis der var en større samordning på det her område, var det også mere positivt. Men det foreliggende lovforslag er, hvad der har været muligt, og mange af de uforståeligheder i forhold til billetpriserne, vi tidligere har været udsat for, bliver udlignet med det her forslag.

Heldigvis har der også været fokus på, at det visse steder har givet voldsomme prisstigninger, og det har »Bedre og billigere«-forligskredsen, som vi desværre ikke er en del af, hjulpet til med at udligne, og tak for det. Derudover gives der også med forslaget mulighed for, at Region Sjælland og Region Midtjylland kan overtage trafikkeransvaret på nogle strækninger, hvis der ellers kan blive fuld enighed om vilkårene. Og det er regionernes eget ønske, så det støtter vi naturligvis også.

Kl. 10:25

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det fru Marianne Jelved, De Radikale, som ordfører. Værsgo.

Kl. 10:25

(Ordfører)

**Marianne Jelved** (RV):

Tak. Da vores ordfører ikke kan være til stede i dag, skal jeg gøre rede for Det Radikale Venstres indstilling til de tre lovforslag, som vi førstebehandler i Folketinget i dag.

Det første er som bekendt L 23. Hertil vil jeg sige, at Rigsrevisionen og forbrugerne har kritiseret, at taksterne i den kollektive trafik har været forskellige uden nogen ordentlig grund. Det skyldes, at taksterne har været forskellige i de gamle amter og på tværs af trafikelskaber. Det gør det uigennemskueligt og urimeligt for borgerne, fordi tilskud til offentlig trafik i praksis så bliver ulige fordelt. Derfor er Radikale Venstre meget glad for at få skabt ensartethed i forhold til taksterne, og vi er med i de aftaler, der ligger til grund for den lov, vi behandler nu. Loven gør det også muligt at decentralisere nogle jernbaner rundt om i landet, hvor regionerne gerne vil overtage driften. Det støtter vi i Radikale Venstre, fordi vi mener, at beslutninger helst skal ligge så tæt på borgeren som muligt. Derfor kan vi støtte L 23.

Kl. 10:26

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Carl Valentin, SF. Værsgo.

Kl. 10:26

(Ordfører)

**Carl Valentin** (SF):

Tak for det. Der er blevet sagt rigtig mange fornuftige ting her fra talerstolen. Jeg har jo ikke været med i forløbet op til, så jeg skal ikke stå og kede jer med en rigtig lang tale. Lovforslaget her harmoniserer og ensretter taksterne og lovfæster harmoniseringen. Det er fornuftigt, og det er til gavn for passagererne. Med forslaget åbnes der derudover for at decentralisere trafikføberansvaret, så Region Sjælland kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på jernbanestrækningen mellem Køge og Roskilde og Region Midtjylland kan overtage trafikføberansvaret for togtrafikbetjeningen på strækningen mellem Skjern og Holstebro. SF er en del af aftalen, der ligger til grund for lovforslaget, og vi støtter derfor også forslaget.

Kl. 10:27

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det transport-, bygnings- og boligministeren. Værsgo.

Kl. 10:27

**Transport-, bygnings- og boligministeren** (Ole Birk Olesen):

Tak for det. Og tak til ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget. Dette lovforslag er som bekendt bl.a. foranlediget af takstreformen Takst Sjælland og den forestående Takst Vest-reform.

Takstreformerne udspringer af en kritik fra Rigsrevisionen og Statsrevisorerne af det tidligere uigennemskuelige takstsystem. Det har derfor været en bunden opgave at gøre det tidligere takstsystem mere ensartet, logisk og overskueligt. Det er trafikvirksomhederne, der med hjemmel i trafikelskabsloven har kompetencen til at fastsætte taksterne. Sammen med transportordførerne lod den tidligere transport- og bygningsminister det derfor være op til trafikvirksomhederne at komme frem til en fælles løsning, der skulle gøre takstsystemet mere enkelt.

I Østdanmark er trafikvirksomhederne blevet enige om en reform. Takst Sjælland trådte som bekendt i kraft den 15. januar 2017. I Vestdanmark er de trafikale parter ved at lægge sidste hånd på en tilsvarende øvelse, den forestående Takst Vest-reform, der ventes at træde i kraft den 18. marts 2018. Begge takstreformer nyder bred opbakning i Folketinget.

Det primære formål med lovforslaget er at sikre den ønskede harmonisering af taksterne, så der skabes et logisk og overskueligt takstsystem. Med lovforslaget vil de opnåede harmoniseringer blive lovfæstet til gavn for kunderne i den kollektive trafik.

Et andet formål med lovforslaget er at tilvejebringe hjemmel til en overdragelse af statens ansvar for trafikføber på udvalgte strækninger. Det drejer sig om muligheden for at overdrage strækningen mellem Køge og Roskilde til Region Sjælland og strækningen mellem Skjern og Holstebro til Region Midtjylland.

Overdragelsen af trafikføberansvaret for strækningen mellem Køge og Roskilde til Region Sjælland er politisk besluttet.

Overdragelsen til Region Midtjylland forudsætter, at forligskredsen godkender driftsoplægget for Lemvigbanens kørsel på strækningen Skjern-Holstebro. Dette spørgsmål skal drøftes på mødet den 7. november 2017 i Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Baggrunden herfor er aftalen af 9. juni 2017 om genudbud af togtrafikken i Midt- og Vestjylland m.v., som er indgået med et bredt flertal – regeringen, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Alternativet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti.

Jeg ser frem til udvalgsbehandlingen i samme positive ånd som ved første behandlingen her.

Kl. 10:29

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak. Der er et spørgsmål. Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:29

**Henning Hyllested** (EL):

Det er sådan set bare en gentagelse af mit spørgsmål fra min ordførtale, for jeg studsede lidt over formuleringen af teksten i lovforslagets bemærkninger vedrørende fremtidige takststigninger. I dag reguleres taksterne ved hjælp af takststigningsloftet, og dermed er det sådan en meget præcis fastlæggelse af, hvad det er for nogle parametre, man kigger på. Man kan faktisk med god vilje, synes jeg, læse i bemærkningerne til lovforslaget, at det der takststigningsloft forlader man, og at taksterne nu bare i al almindelighed skal følge pris- og lønudviklingen.

Kl. 10:30

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Ministeren.

Kl. 10:30

**Transport-, bygnings- og boligministeren** (Ole Birk Olesen):

Det er et rigtig godt spørgsmål, og det er også et spørgsmål, som jeg rigtig gerne vil besvare skriftligt i udvalgsbehandlingen.

Kl. 10:30

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

## 2) 1. behandling af lovforslag nr. L 28:

### Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Bemyndigelse til at fastsætte regler om små motoriserede køretøjer).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

Kl. 10:30

## Forhandling

### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Og den første ordfører er hr. Rasmus Prehn, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 10:31

(Ordfører)

### Rasmus Prehn (S):

Her har vi at gøre med et lovforslag, der handler om at modernisere færdselsloven, så den lever op til de forandringer, der har været på danske veje. Jeg tror, at vi alle sammen har lagt mærke til, at bedst som man kommer gående, cyklende eller kørende i bil i byen, så kommer der folk kørende på Segways, og de suser af sted. Det er et eksempel på et af de nye motoriserede køretøjer. Andre har måske også lagt mærke til, at der lige pludselig kommer et skateboard med en djævelsk fart, og har undret sig over, hvorfor de ikke selv skal bruge kræfter på at komme frem, og så viser det sig, at de har en fjernbetjening i hånden, så de bare kan styre den elektrisk og piske af sted.

Jeg var her i sommer med min familie på ferie i USA, og der fik jeg lejlighed til at prøve et af de her skateboards. Der er usædvanlig meget fart på dem, vil jeg sige, og det kan også være en rigtig god idé, at man selv har fjernbetjeningen og ikke har overladt den til ham, der lige syntes, man skulle prøve det her skateboard, for det kan blive en rigtig kedelig oplevelse.

Men under alle omstændigheder sker der meget på det her område, og der har man fra ministeriets side udvist rettidig omhu ved at sige, at vi er nødt til at få kigget på det her område; at vi er nødt til at få tilpasset færdselsloven, sådan at den matcher med de udviklinger, der er. Der bliver flere og flere af de her motoriserede køretøjer, fordi batteriteknologi og elmotorteknologi udvikler sig, så flere og flere vil køre på den type køretøjer.

En anden ting, man har noteret sig, er, at et helt almindeligt skateboard, som man i gamle dage, da man skrev færdselsloven, kaldte for et rullebræt – jeg tror godt, at jeg kan huske fra min barndom i 1970'erne, at man talte om rullebrætter, men det kalder vi jo alle sammen for skateboards i dag – i dag bliver opfattet som et stykke legetøj og derfor ikke har nogen hjemmel i færdselsloven. Og der har man klogelig fra Transportministeriets side sagt: Lad os få det skrevet ind i færdselsloven, så det gælder ligesom for rulleskøjter, at man må færdes på fortove. Og det kan være fornuftigt nok.

Vi har kigget på det fra Socialdemokratiets side, og vi har også kigget på høringssvarene. Og det er jo bare sådan, at når vi arbejder med noget som færdselssikkerhed, skal vi være meget omhyggelige, meget grundige og passe på, at vi ikke får gjort et eller andet, der gør, at der lige pludselig er menneskeliv, der kommer i fare. Vi skal heller ikke have helt unge mennesker ud at suse af sted på elektriske skateboards eller andet, uden at der er styr på sikkerheden.

Så vi synes generelt, at det med, at ministeren får en bemyndigelse til at ændre på reglerne på det her område, kan være udmærket, men det er altså bare vigtigt, at vi holder hånd i hanke med, hvad det er for nogle perioder, man skal have lov at lave de her forsøg i, og hvad der er af høring og evaluering undervejs. Så vi vil være meget optaget af, at når man f.eks. ændrer den her regel med, at skateboards nu også skal kunne køre på fortovene, skal vi lige få det eva-

lueret på et tidspunkt, så vi kan se, om helvede bryder løs på danske fortove på grund af det her, altså så vi har en mulighed for at stoppe op igen.

Vi har jo også med hensyn til de mindre, motoriserede køretøjer, der, som vi forstår det, skal køre på cykelstierne, set, at Cyklistforbundet, Dansk Erhverv, Rådet for Sikker Trafik og andre har gjort opmærksom på, at vi faktisk allerede i dag har temmelig meget trængsel på vores cykelstier – og trængsel i et omfang, der gør, at nogle afholder sig fra at cykle. Og det, vi har brug for, er jo sådan set, at flere cykler, for det er godt for klimaet, det er godt for miljøet, det er godt for at undgå trængsel på vejene, og så er det rigtig godt for helbredet. Politiken skrev her den anden dag, at man sådan set får lige så meget ud af en cykeltur som af en tur i fitnesscenteret, og forskningen har tidligere vist, at bare en time på cykel om ugen altså betyder, at man er meget bedre sikret mod diabetes, hjerte-kar-sygdomme og andre ting.

Så vi skal cykle noget mere, og hvis det, at vi ændrer de her regler, betyder, at det ikke er til at komme frem på cyklen for Segways, elektriske skateboards og alt muligt andet, så duer det ikke. Derfor skal vi have en evaluering af det her, og vi foreslår fra Socialdemokratiets side, at man efter f.eks. en 3-årig periode sætter sig ned og evaluerer de her ting, altså når ministeren har fremsat det, for det er jo ikke sådan, at der står noget konkret her. Ministeren skal bare have lejlighed til at lave en bemyndigelse, at gøre et eller andet, og vi ved ikke helt, hvad det er; det vil vi gerne have lidt mere hånd i hanke med. Vi ved jo ikke, om transportministeren er lidt af en superskater, der bare vil gøre alt frit – han er jo liberal – så det pludselig bliver et kedeligt kaos.

Derfor synes vi fra socialdemokratisk side: Lad os lige få hånd i hanke med det her, lad os få noget evaluering ind, lad os få hørt de parter, der bliver berørt, så vi ikke ødelægger færdselssikkerheden. Men ellers synes vi, forslaget er udtryk for rettidig omhu og en fornuftig stillingtagen til, at der sker noget spændende på det her område.

Kl. 10:36

### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er et spørgsmål. Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:36

### Henning Hyllested (EL):

Jeg synes, at ordførertalen var sådan lidt både-og. Altså, jeg er rigtig positiv over for, at man fra Socialdemokratiets side gerne vil have lidt hånd i hanke med det her, som ordføreren sagde det, men hr. Rasmus Prehn sagde også på et tidspunkt, at det jo skal være muligt at stoppe op igen. Og der er det jeg bliver lidt skeptisk. Tror hr. Rasmus Prehn virkelig, det er muligt, hvis man først slipper det her løs, at få det hevet hjem igen, om jeg så må sige?

Kl. 10:36

### Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 10:36

### Rasmus Prehn (S):

Jeg tager det i og for sig som et kompliment, at Enhedslistens ordfører anser mig for at være sådan et både-og-menneske, for jeg er godt klar over, at hr. Henning Hyllested er mere sådan et enten-eller-menneske. Og der er vi lidt mere pragmatiske fra socialdemokratisk side. Vi kan både lide at cykle, vi kan lide at gå, og vi kan lide at skate, hvis det er det, og derfor skal der også være plads til det her. Når der sker noget nyt på det her område, skal vi også kigge på at få ændret loven.

Jeg tror, at ordføreren har ret i, at hvis vi åbner op for, at man kan køre med nogle af de her køretøjer på f.eks. cykelstien – det står der

ikke noget om konkret, men det er jo det, man kan forestille sig kommer til at ske – så bliver det svært at rulle det tilbage igen. Omvendt, hvis det er sådan, at man oplever masser af utryghed, uheld på cykelstierne på grund af det her, skal vi jo kunne trække håndbremsen og sige: Så er det altså kun cykler, der skal køre på de her cykelstier, og så må de andre altså holde igen.

Vi ved jo heller ikke, hvordan udviklingen kommer til at være. Altså, det kan jo også være, at der er mange, der tænker: Det er sjovt og fedt og spændende med de her elektriske køretøjer, men helt ærligt, vi er også nødt til at have noget motion, og derfor fastholder vi nogle af de køretøjer, hvor vi selv skal røre os, for det er bedre for miljøet, og det er bedre for vores sundhed.

Så lad os følge det tæt. Og jeg kan godt forestille mig, at vi trækker håndbremsen på et tidspunkt, hvis det løber løbsk for os, eller det kommer til at have negative konsekvenser. Så når jeg siger det her (*Den fg. formand* (Bent Bøgsted): Ja tak!) med evalueringen, er det, fordi vi er parate til det.

Kl. 10:38

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:38

**Henning Hyllested** (EL):

Altså, Rådet for Sikker Trafik forudser jo direkte, at der kommer flere ulykker, også af alvorlig karakter, som følge af det her. Giver det ikke anledning til eftertanke? Der foreligger nogle høringsvar – hr. Rasmus Prehn var selv inde på dem – og ud over det fra Rådet for Sikker Trafik er der også høringsvar fra Cyklistforbundet og fra Dansk Fodgænger Forbund og flere andre, som jo er altovervejende negative over for det her. I øvrigt betegner man mange af de her køretøjer som decideret legetøj. Har legetøj plads i trafikken efter hr. Rasmus Prehns mening?

Kl. 10:38

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordføreren.

Kl. 10:38

**Rasmus Prehn** (S):

Vi skal først og fremmest være fokuseret på trafiksikkerheden. Her er jeg helt enig med Enhedslisten og hr. Henning Hyllested. Det er også derfor, vi foreslår, at der bliver holdt hånd i hank med det her, og at det skal evalueres, og at man kan lukke det ned, hvis det bliver for voldsomt. Vi må bare erkende, at der jo faktisk er folk, der oplever nogle af de her ting som et transportmiddel. Da jeg var i USA i sommer, oplevede jeg, at det var almindeligt, at f.eks. unge high school-studerende kørte til og fra deres skole på et elektrisk skateboard. Og sammenlignet med at sidde i en bil, der forurener rigtig meget, kan det være bedre for miljøet, at man kører på et elektrisk skateboard. Og derfor skal vi passe på, at vi ikke er alt for fastlåste i vores syn på det her.

Kl. 10:39

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere spørgsmål. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører for Dansk Folkeparti.

Kl. 10:39

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Tak for det. Jeg må indledningsvis sige til hr. Henning Hyllested, at jeg tror, at jeg også bliver et både-og-menneske af det her. Med alle de her sundhedsaspekter, som hr. Rasmus Prehn fremhævede, kan

det være, at det egentlig skulle have været behandlet i et helt andet udvalg. Men lad os nu tage den her i Transportudvalget.

På den ene side synes jeg, det er rigtig godt, at man tager initiativ til at skabe nogle lovmæssige rammer om det her. Men jeg er bekymret for, hvordan man vil håndhæve det. Hvordan vil man sikre det i forhold til de her overfyldte fortove og fodgængerfelter, hvor der ud over de gående færdes adskillige cyklister? Jeg ved godt, at der nu så også kommer skateboards på gangarealerne. Det kan godt være, at man efterhånden skal overveje, om det er så sikkert at være fodgænger.

Som formand for Færdselssikkerhedskommissionen kan det også godt undre mig, at det her ikke har været sendt over til Færdselssikkerhedskommissionen, som jo arbejder med dræbte og tilskadekomne og hele tiden søger at få antallet af dem bragt ned. Og nu bringer man så det her ind med seks nye typer af køretøjer. Så det undrer mig lidt.

Jeg håber også, at vi under udvalgsbehandlingen måske kan få ministeren og nogle af embedsmændene over. For når jeg læser det her, kan jeg se, at det er en lang, lang opremsning af funktionsbeskrivelser og af, hvilke kategorier de ting hører hjemme i. Og jeg mangler nok sådan en pixiudgave af, hvor alt det her skal køre rundt henne. Og hvordan kontrollerer vi, at de så også kører der, hvor vi mener de skal være?

Jeg kan godt se, at hvis man bor ude på landet, hvor jeg bor, og har 3 km til skole, så kan det da være en god ting med et motoriseret løbehjul. Men vi taler jo også om storbyer, og når jeg ser cykelstierne i København, har jeg svært ved at se, at der skulle være plads til Segways og motoriserede skateboards og løbehjul. Jeg forudser et eller andet ragnarok i forhold til det her. Men lad os få det belyst nærmere.

Jeg vil også høre lidt til aldersgrænser. For i forhold til motoriserede løbehjul kan jeg læse, at de både er beskrevet op til 45 km/t., og at de bliver kategoriseret anderledes, hvis de kører over 45 km/t. Altså, hør lige her: Vi har haft en diskussion uden lige de sidste år, bare for at unge mennesker på 15 år kunne få lov at køre en knallert, der kan køre 30 km/t. Vi vil ikke lade 16-årige køre på en knallert, der kan køre 45 km/t. og har gode bremses og alting, men vi vil godt lade unge mennesker eller børn ræse afsted på et motoriseret løbehjul.

Jeg synes måske, vi mangler nogle proportioner i det her. Det kan være, jeg læser forslaget helt forkert, og så skal jeg da gerne tage mine ord i mig igen. Men jeg synes, der er behov for, at vi under udvalgsbehandlingen får bedre information, og det må gerne være sådan, at vi får ministeren og embedsværket over.

Så vil jeg også sige, at det her jo ikke nødvendigvis er noget, der haster, og jeg synes, at det måske er noget, hvor man skylder at vende det en tur i Færdselssikkerhedskommissionen.

Kl. 10:42

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Der er et spørgsmål fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:43

**Henning Hyllested** (EL):

Det sidste er jeg rigtig, rigtig meget enig med hr. Kim Christiansen i, og hr. Kim Christiansen har jo faktisk den rolle, at han er formand for Færdselssikkerhedskommissionen. Nu jeg sad jeg og lyttede meget nøje efter, om jeg kunne høre, om der sådan var nogle positive tilkendegivelser over for lovforslaget, og det kunne jeg sådan set ikke helt høre mig frem til, så når hr. Kim Christiansen siger, at han er et både-og-menneske, så ved jeg såmænd ikke rigtig.

Jeg er meget, meget enig i, at det her skal belyses meget nøje i udvalgsbehandlingen. Men jeg må alligevel høre hr. Kim Christiansen om noget, og det er selvfølgelig også i hans egenskab af formand for Færdselssikkerhedskommissionen. Der foreligger jo nogle høringsvar, ikke mindst fra Rådet for Sikker Trafik, som jo også har

siddet i Færdselssikkerhedskommissionen, som er meget, meget negative, og hvor man er meget, meget betænkelig over for færdselssikkerheden i forbindelse med det her. Og hvad siger formanden for Færdselssikkerhedskommissionen, eller hr. Kim Christiansen, så?

Kl. 10:44

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordføreren.

Kl. 10:44

**Kim Christiansen** (DF):

Det skal jeg gerne svare på. Altså, når jeg er en lille smule positiv, er det, fordi det kan være godt nok at få rammet nogle ting ind og få lavet nogle love og nogle afgrænsninger omkring det. Jeg tror også, at hr. Rasmus Prehn var lidt inde på, at det godt kan være, at man på et eller andet tidspunkt trækker stikket og siger, at nok er nok. For selv om vi i Dansk Folkeparti tit får skyld for at være teknologiramte, så synes jeg, det er godt at udvikle sådan noget legetøj. Jeg har også været barn engang, ikke? Der kunne vi jo så nøjes med mindre. Men altså, jeg synes, det er fint, at vi får rammet det ind og sat nogle afgrænsninger for, hvad vi egentlig vil tillade af alle de her rædselsmaskiner, der kommer ud på markedet nu.

Så jeg er lidt positiv i forhold til at få det rammet ind, men jeg er meget interesseret i at høre, hvad konsekvenserne skal være, hvis man bryder reglerne. For vi kan jo nok alle sammen blive enige om, at der ikke er nogen kontrol i København i forhold til cyklisterne, altså hvor man må køre henne, og hvor man så kører henne. Jeg har mere indtryk af, at man kører der, hvor man kan, og ikke der, hvor man må. Nu skal man ikke skære alle over en kam, men for en stor del af cyklisterne er der sådan en udbredelse af anarkisme i storbyerne og især i København. Og hvis det her kommer til at ende i det samme ragnarok, er jeg meget betænkelig.

Kl. 10:45

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:45

**Henning Hyllested** (EL):

Det var også lige nøjagtig det sidste af det, hr. Kim Christiansen var inde på, jeg ville spørge ind til. For er der nogen, der fra tid til anden i hvert fald udtrykker sin dybe utilfredshed med den cykelkultur, der er i København ikke mindst, men altså måske i de store byer i det hele taget, så er det jo hr. Kim Christiansen. Og jeg vil bare spørge: Tror hr. Kim Christiansen virkelig, at den kultur vil blive bedre for de her motoriserede køretøjer? Ordføreren var selv inde på hele spørgsmålet om kontrol med det her, og jeg er helt enig i, at det er et helt åbent spørgsmål. Og når en del af de her køretøjer bliver udråbt til at være legetøj, hvilket jeg er enig i, har det så virkelig plads i den cykeltrafik, som hr. Kim Christiansen jo i forvejen brokker sig en hel del over?

Kl. 10:46

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordføreren.

Kl. 10:46

**Kim Christiansen** (DF):

Jamen jeg deler hr. Henning Hyllesteds bekymringer for, om der er plads, eller om det vil afstedkomme en masse uheldige situationer med tilskadekomst til følge. Men når jeg så alligevel vælger lidt at tage en positiv hat på i forhold til det her, er det, at hvis man rammer det her ind og laver noget lovgivning omkring det, så kan man jo også straffe for det.

Derfor interesserer jeg mig en lille smule for sanktionsdelen. Vi går jo meget ind for ridende politi, og vi har også cyklende politi. Skal man nu også til at have noget politik rundt og forfølge de her unge mennesker på skateboards og sådan noget? Det vil jeg glæde mig meget til at finde ud af i udvalgsbehandlingen. For det giver ingen som helst mening at lave en lovgivning, hvis ikke man har tænkt sig at have nogle sanktioner over for dem, der ikke overholder lovgivningen.

Kl. 10:47

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere spørgsmål. Så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre, som ordfører.

Kl. 10:47

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Tak, hr. formand. Med lovforslaget her bemyndiger vi ministeren til at fastsætte nærmere regler for en række små motoriserede køretøjer, som det hedder. Der oplever vi jo en udvikling; inden for de senere år er der kommet en lang række nye køretøjer, som vi aldrig havde drømt om kom på banen: UNIWHEELS, Airwheels, tohjulede selvbalancerende køretøjer, Segboards, motoriserede skateboards, elektrificerede cykler, der kører op til 45 km/t., motoriserede løbehjul, der kan køre op til 60 km/t. Det er en bred vifte af køretøjer, der er dukket op, og der kan vi som lovgivere jo bare vende det blinde øje til og sige: Nå, det er en udvikling, men den forholder vi os ikke til. Men det gør vi altså.

Med det her lovforslag forholder vi os til det, og vi siger til ministeren: Lav nu nogle fornuftige regler, hvor man giver nogle muligheder og hegner det her ind, så vi ikke har det rene anarki ude på fortovene og cykelstierne, og således at der bliver fastsat nogle fornuftige regler, der selvfølgelig skal tilgodese trafikikkerheden. For vi er nødt til at tage højde for den teknologiske udvikling. Den er kommet for at blive, og jeg tør godt garantere, at den fortsætter. Så jeg synes, det er rigtig godt, at vi tager fat i det her.

Men det er også klart, at det jo er nogle køretøjer, som vi ikke har særlig stor erfaring med – i sagens natur, al den stund at det er helt nye opfindelser. Derfor skal vi selvfølgelig gå forsigtigt til værks, og det er også det, jeg noterer mig ministeren har til hensigt. Det er jo forsøgsordninger, vi sætter i gang. Der skal laves nogle nærmere regler, der hegner det inden, f.eks. med hensyn til om der kunne være fartbegrænsning for nogle af dem, det kunne være med hensyn til afmærkning af dem, det kunne måske være med hensyn til aldersbegrænsning for nogle af dem, så derfor går vi forsigtigt til værks, og det er også vigtigt.

Der er jo nogle, der er bekymrede for det her, som også andre har været inde på. I høringssvarene fra f.eks. Dansk Fodgænger Forbund, Dansk Cyklist Forbund og Rådet for Sikker Trafik udtrykkes der en vis bekymring for det her, og det kan jeg da godt forstå, for det her er nyt land. Derfor skal vi selvfølgelig være på forkant med de udfordringer, der kan være. Og jeg vil da opfordre ministeren til, at noget af det, man vil tillægge særlig stort fokus, når man nu skal til at lave de konkrete regler, er det her med, hvad det betyder, at der nu kommer til at køre nogle køretøjer inde på fortovet mellem nogle fodgængere, og hvad det betyder ude på cykelstierne, hvor cyklisterne nogle gange kommer tordnende med 50 km/t. Hvordan får man de konflikter udredt? Det tror jeg også ministeren har til hensigt at gøre. Man kunne også med fordel inddrage netop de tre organisationer her, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Fodgænger Forbund og Dansk Cyklist Forbund, som jo selvfølgelig har nogle erfaringer derudefra. Det vil jeg opfordre til. Det er hermed givet videre.

Så vil jeg godt komme med en generel betragtning, og det er om hensynsfuld optræden i trafikken. Det gælder jo alle trafikanter: Man skal optræde hensynsfuldt over for hinanden. Hvis man gjorde det,



ville der ske langt færre ulykker. Jeg har jo selv en vis erfaring. Der var en cyklist, der torpederede mig ovre ved Glyptoteket med ret høj fart, og det er der så kommet noget debat ud af, og det hilser jeg velkommen. Jeg vil gerne rose Dansk Cyklist Forbund for netop at have taget fat i det der med, at vi har alt for mange cyklister, der kører rundt med hovedet under armen, høj musik i ørerne, nogle gange på fortovet, nogle gange over for rødt lys osv. Det er jo fuldkommen uacceptabelt og dødsensfarligt. Så det er jo et eksempel på, at vi er nødt til at tage fat i det her.

Men det siger jo også noget om, at vi også må forvente, at disse nye trafikanter, der kommer her, optræder hensynsfuldt. Og det er jo ikke kun os lovgivere, langt fra, der kan sikre det; det er også forældrene, der selvfølgelig skal opdrage deres børn fra helt små til at optræde hensynsfuldt, også i trafikken. Så det er et meget vigtigt sådan mere moralsk aspekt af det her.

Jeg hilser det også velkommen, at der er taget initiativ til en ny cykelpolitisk tænketank. Det initiativ vil jeg gerne rose. Jeg håber da, at netop hensynsfuld optræden i trafikken vil være et af de temaer, som vi kan drøfte i den tænketank. Men det gælder for alle transportmidler fra Segboards til biler og lastbiler og cykler: Kør ordentligt i trafikken!

En anden betragtning, jeg lige vil komme med til slut, er den generelle udfordring, at antallet af cyklister stiger kraftigt, ikke mindst her i København, og det er jo glædeligt ud fra en hel masse betragtninger – sundhedsmæssigt, og at vi minimerer trængslen og alt muligt andet – men til gengæld kommer der jo trængsel på cykelstierne. Og det, der sker mange gange, er jo, at de pågældende kommuner, som ofte er dem, der har ansvaret for cykelstierne, ikke investerer i infrastrukturen, i takt med at der kommer meget mere behov for kapacitet. Og hvad sker der så, når der er trængsel på cykelstierne? Ja, så kommer nogle til, om jeg så må sige, at brede sig lidt, dels ud på kørebanen for biler, dels ind på fortovene. Det er altså et problem, som jeg vil opfordre til at man forholder sig til rundtomkring, sådan at man har en infrastruktur, der er tilstrækkelig.

Vi ved jo alle sammen, at når der er kø på motorvejene, og det er der rigtig mange steder, så får vi selvfølgelig meldinger om, at vi skal se at få investeret i noget asfalt, og det er jeg fuldstændig enig i er højst nødvendigt. Men det gælder altså også cykelstierne. Når der kommer rigtig mange cyklister, og det er glædeligt, og der skulle gerne komme endnu flere, så skal man altså huske i Københavns Kommune og andre steder at investere noget i cykelstier.

Med disse ord vil jeg sige, at Venstre støtter lovforslaget, og jeg skulle hilse og sige fra Liberal Alliance, at de også støtter det. Tak.

Kl. 10:52

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Der er spørgsmål. Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:52

**Henning Hyllested** (EL):

Når man nu befinder sig i en storby som København, kan det jo være svært at udvide vejnettet, så når der kommer så mange flere cyklister, som der gør, bliver der selvfølgelig en kamp om asfalten. Der er jeg selvfølgelig glad over, at Enhedslisten i København har sagt, at det er bilen bagest, og at man har forsøgt at give mere plads til cyklisterne. Det bliver så nødvendigvis på bilernes bekostning, for der ligger huse på alle sider af vejene.

Nå. Det var i virkeligheden sådan lidt ved siden af lovforslaget, men jeg vil bare sige, at man jo også kunne forestille sig omkring alle de her køretøjer, at de slet ikke skal være i trafikken, at de skal være et helt andet sted på nogle lukkede pladser, hvad ved jeg. Det er selvfølgelig også ud fra den betragtning, som det også fremgår af høringssvarene, ikke mindst af svaret fra Rådet for Sikker Trafik, at der jo er tale om farlige køretøjer, og for manges vedkommende er der tale om legetøj, som i høj grad føres af, hvad de vel må kaldes i

en sådan situation, børn. Der vil jeg høre hr. Kristian Pihl Lorentzen: Bliver man ikke betænkelig ved at slippe sådan nogle køretøjer ført af børn løs i den almindelige trafik, som i forvejen, i hvert fald i byerne, er rimelig hektisk?

Kl. 10:54

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordføreren.

Kl. 10:54

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Vi skal altid tænke os rigtig godt om, når vi indfører noget nyt, men alternativet, som ville være, at vi ikke forholder os til det og bare lader folk køre, som de har lyst til og så håber på, at der er en betjent, der opfanger det, når nogle begår ulovligheder derude, tror jeg er langt værre. Jeg synes, det er fint, at vi forholder os til det, og at folk med forstand på trafiksikkerhed laver nogle nærmere fastsatte regler, så det er hegnet ind. For den nye teknologi er kommet for at blive. Jeg tror, at rigtig mange børn ønsker sig noget af det her under juletræet i den kommende jul, og så er det godt, at vi forholder os til det.

Så ja, vi skal være betænkelige, men vi skal ikke standse udviklingen. Vi skal prøve at hegne det ind, forholde os til det, og så sørge for, at det foregår sikkert og ordentligt. Det er også derfor, at jeg går så stærkt ind for motorsport. Nogle er meget imod motorsport. Det er at brænde benzinen af osv., det er fart og ræs og sådan noget. Det er da langt bedre, at unge mennesker med benzin i blodet kommer ind og dyrker deres lidenskab under ordnede forhold, end at de kører rundt som boulevardræsere i storbyerne.

Kl. 10:55

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:55

**Henning Hyllested** (EL):

Jo, men altså, en måde at forholde sig til det her på er jo også at sige, at det der vil vi slet ikke se, fordi de der køretøjer er så farlige, som de i virkeligheden er. Der er ikke noget, der tyder på, at de bliver mindre farlige, eller at den teknologiske udvikling skulle tilsige, at de bliver mindre farlige. Man kan også vælge at sige, at jamen i forvejen har vi faktisk en hel stribe af transportmidler. Vi har biler, vi har cykler, vi har knallerter, vi har motorcykler, you name it. Så man kan spørge: Er der ikke i virkeligheden tilstrækkeligt med transportmidler? Man behøver jo ikke bare at gøre sig til en slave af udviklingen. Man kan jo også, som jeg siger, kategorisere det som det, det i mange tilfælde er, nemlig legetøj, som hører til på lukkede pladser, eller hvor det nu kan være.

Kl. 10:55

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ordføreren.

Kl. 10:55

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Jo, men nu har jeg altid forstået, at Enhedslisten opfatter sig selv som et progressivt parti, og derfor kan det da godt undre mig lidt, at der kommer sådan en melding. Skulle man have sagt det, dengang man opfandt damplokomotivet og senere bilen osv., så var man ikke kommet ret meget længere end hestekærren og oksekærren. Vi er nødt til at forholde os til udviklingen. Jeg synes, det er fint, at vi får det her hegnet ind med nogle sikre regler. Det overlader jeg trygt til ministeren.

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Henning Hyllested, Enhedslisten, som ordfører. Værsgo.

Kl. 10:56

(Ordfører)

**Henning Hyllested (EL):**

Tak for det. Jeg vil sige, at jeg – og vi – som udgangspunkt egentlig var positive. Vi synes måske også, at det jo kunne være meget fornuftigt at få nogle regler for de her små motoriserede køretøjer, men jeg må sige, at gennemlæsningen af forslaget og af høringsnotatet og høringssvarene har fået mig på andre tanker – eller i hvert fald gjort mig betænkelig. Og det er jo især høringssvaret fra Rådet for Sikker Trafik, som jeg jo betragter som en vagthund for færdselssikkerheden, der ligesom har fået mig til at blive lidt betænkelig.

Altså, helt overordnet finder rådet det jo vanskeligt at forholde sig til forslagens konsekvenser, fordi lovforslaget, som de skriver, ikke indeholder konkrete forslag til, hvordan de nye regler for de små motoriserede køretøjer skal udformes, og det er jeg jo meget enig i. Alt for meget her er overladt til at blive uarbejdet i henhold til en bemyndigelsesbestemmelse fra transportministeren, og det synes jeg ikke er hensigtsmæssigt, når der er tale om så omfattende regelændringer, som der er her, eller nye regler for et område, som der ikke er ret meget erfaring med, eller som der står i bemærkningerne: De nye køretøjers introduktion i den almindelige færdsel vil betyde en markant ændring af trafikbilledet. Og så synes jeg altså, at man skal være ekstra oppe på mærkerne.

Derfor synes jeg også, at rådets forslag om at inddrage en bred kreds af fagfolk og myndigheder i forbindelse med udarbejdelsen af regler for køretøjerne i forsøgsordningen er et godt forslag, men det er måske lige sent nok, at eksperterne kommer på banen. Efter vores mening skulle man være begyndt med at stille et helt åbent spørgsmål: Er det her overhovedet en god idé? Og svaret skulle jo selvfølgelig baseres på en grundig risikovurdering af de enkelte køretøjer, inden man giver sig i kast med bare at sende dem ud i trafikken.

Men ellers synes jeg også, at bekymringen er til at tage at føle på fra rådets side. Altså, man er jo voldsomt bekymret over de meget højere hastigheder, som nogle af de her køretøjer kan bevæge sig med i trafikken, og som de kalder for nye farlige transportformer og decideret legetøj. Og de er jo først og fremmest ført af børn og unge. Det er i høj grad også de meget store forskelle i hastighed på det samme areal, som bekymrer Rådet for Sikker Trafik. Det er jo netop de bløde trafikanters areal, vi her snakker om – det er cykelstier, det er fortove, hvor jo ikke mindst mange børn i sagens natur transporter sig.

Rådet forudser – og så burde alle alarmklokker jo ringe – lige frem flere tilskadekomne, altså også alvorligt tilskadekomne, mere ulykke og flere konflikter i trafikken. Jeg synes måske ikke lige frem, at det er det, der er brug for, og det er faktisk på et tidspunkt, hvor vi i Færdselssikkerhedskommissionen har udpeget netop de bløde trafikanter som særligt fokusområde, da det jo har vist sig, at fodgængere og cyklister nu er overrepræsenteret i ulykkesstatistikken, endda ret meget.

Bidrag, som rådet har indhentet fra Odense Universitetshospital – fra det, som de kalder Ulykkes Analyse Gruppen – er jo også meget sigende. De nye apparater har ikke en sådan forudsigelighed eller tilpasning, der er nødvendig for at skabe et sikkert miljø, skriver de. Gruppen fra Odense Universitetshospital påpeger også en meget grundlig godkendelsesprocedure og risikoanalyse som forudsætning for at slippe de her køretøjer løs i trafikken. Man anser det i øvrigt for at være ganske uhensigtsmæssigt.

Rådet for Sikker Trafik bakkes i øvrigt op af Dansk Cyklist Forbund og Dansk Fodgænger Forbund, og især Dansk Cyklist Forbund

påpeger, at der i forvejen ikke er for meget plads på cykelstierne, og det er naturligvis først og fremmest i de større byer. Værd at bemærke er også, at Rådet påpeger, at politiets, Vejdirektoratets og skadestuernes databaser skal være forberedt til korrekt registrering, hvis man overhovedet skal kunne evaluere et eventuelt forsøg. Og der vil jeg så spørge: Er de det? Er de der databaser på plads? Er de opgraderet til at kunne registrere ulykker med de her køretøjer?

I forvejen kæmper vi jo med en del mørketal i forbindelse med ulykkesregistrering, og da man påtænker at få disse mange forskellige køretøjer ind under de eksisterende kategorier af køretøjer, så vil det jo blive svært at få en korrekt registrering, hvor man kan se, hvordan eller hvor meget netop disse forskellige køretøjer er indblandet i ulykker, hvis man ikke har nogle ordentlige databaser opbygget til at registrere det.

Det kan forekomme mærkeligt, at der ikke foreligger samfundsøkonomiske beregninger af lovforslaget, da det må forventes, at forslaget fører til flere ulykker, ikke mindst blandt de bløde trafikanter. Men det er måske med vilje, at man ikke har lavet det. Jeg synes, at man skal få lavet sådan en beregning, og det synes jeg vi skal kræve her under udvalgsbehandlingen.

Jeg medgiver, at høringsnotatet og bemærkningerne åbner op for, at nogle af køretøjerne slet ikke skal godkendes til færdsel i trafikken på færdselslovens område, men formålet med lovforslaget er nu engang netop at få godkendt køretøjer til færdsel i almindelig trafik. Så der har jeg ikke så meget tillid til, at det vil blive gældende for ret mange, om overhovedet nogen, af de her køretøjer. Så vi er som udgangspunkt imod lovforslaget.

Kl. 11:02

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Nikolaj Amstrup, Alternativet, som ordfører.

Kl. 11:02

(Ordfører)

**Nikolaj Amstrup (ALT):**

Mange tak. Som teksten siger, er formålet med det her lovforslag at skabe bedre rammer for den retlige regulering af en række mindre, motoriserede køretøjer, som er baseret på ny teknologi, og det er jeg sikker på vi alle sammen kan blive enige om. En ting, jeg dog har bidt mærke i, og som vi som ordførere ikke kan blive enige om, er opfattelsen af de her nye fleksible transportformer som legetøj. Jeg ser det overhovedet ikke som legetøj. Det at omtale de her mulige nye transportformer som legetøj mener jeg egentlig grundlæggende er fuldstændig at undervurdere, hvad det er for en teknologi, der er under udvikling.

Men på trods af min udtalte veneration for de her nye teknologier var det alligevel ikke helt problemfrit for mig at tage stilling til lovforslaget, for der er, som flere ordførere har anført, en lang række sikkerhedsmæssige indvendinger fra Rådet for Sikker Trafik, Tænk, Cyklistforbundet, Dansk Fodgænger Forbund osv. Der er ingen tvivl om, at der er masser af usikkerhed i forbindelse med de her nye transportformer, og hvordan de skal implementeres i trafikken, og det skal naturligvis tages alvorligt, og vi skal følge det tæt. Men det er jo også det, vi får mulighed for med det her lovforslag. Jeg har flere gange her fra talerstolen nævnt, at vi skal lovgive for fremtiden og ikke for fortiden, og jeg vil godt kvittere for forslaget, for jeg synes, det er et rigtig godt eksempel på, at vi, som hr. Rasmus Prehn sagde, udøver rettidig omhu og faktisk skaber en ramme for at håndtere de her nye transportformer, og det er i mine øjne den rigtige vej at gå.

Så skal vi også, som det er blevet nævnt, sørge for at få en evaluering, og vi skal sørge for, at der bliver fulgt op på at lave regler for sikkerhedsudstyr, godkendelsesprocedurer osv. osv. og, som hr. Henning Hyllested nævnte, få opdateret køretøjskategorierne, så det

bliver muligt at få en fyldestgørende ulykkesstatistik på det her område også.

Så er de overfyldte cykelstier flere gange blevet nævnt. Og ja, dem ser jeg da også, når jeg i hverdagen er herinde i København. Det er ikke det, jeg ser til hverdag ude i landet på Sydfyn, hvor jeg er sikker på mange af de her små elektriske køretøjer bliver et rigtig, rigtig fornuftigt forbindelsesled fra hjem til offentlig transport. Det er jo også en af de muligheder, som de her små motoriserede køretøjer giver, for det er et køretøj, man nærmest kan have under armen, og det gør hele måden, vi transporterer os på, langt mere fleksibel.

Så jeg glæder mig til at se, hvad der bliver effekten af det her, og er enig med flere af ordførerne i, at vi skal følge den sikkerhedsmæssige del af det meget, meget tæt i udvalget. Så uden tvivl: Alternativet støtter forslaget.

Kl. 11:05

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Der er et spørgsmål. Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:05

**Henning Hyllested** (EL):

Jeg er helt med på, at Alternativet er voldsomt teknologibegeistret. Det er næsten lige meget, hvad der stilles op med af ny teknologi, så er Alternativet på plads. Fint nok! Ingen problemer i det. Der er heller nogen her, der modsætter sig, at der sker den her udvikling, eller at der kommer de her forskellige nye slags køretøjer. Men i sammenligning med den risiko, som de udgør, både for andre trafikanter, men søreme også for dem, som selv fører de her køretøjer, så kan man jo godt, synes jeg, helt reelt stille spørgsmålet: Jamen hører sådan nogle køretøjer så ikke hjemme i nogle lukkede anlæg eller på nogle sportsanlæg, akkurat ligesom vi kender det fra skateboard og skateboardbaner, og jeg skal give dig, skal jeg? Man kan jo sagtens forestille sig, at mange af de her køretøjer hører hjemme sådan et sted, når de udgør den der kæmpe risiko, som hr. Nikolaj Amstrup jo også selv er opmærksom på.

Kl. 11:06

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 11:06

**Nikolaj Amstrup** (ALT):

Jeg er helt enig i, at der er en risiko i forhold til de her køretøjer. Men jeg mener også, at den her lovgivning netop giver mulighed for at regulere på området, og jeg er slet ikke enig med hr. Henning Hyllested i, at vi skal lukke de her fleksible transportformer inde på lukkede anlæg. Jeg synes, det er en undervurdering af, hvad den teknologi kan bruges til.

Jeg er helt enig i, at vi selvfølgelig bliver nødt til at have stor fokus på det sikkerhedsmæssige aspekt, men det kan vi jo også godt bruge lovforslaget til. Det er jo langt bedre, i mine øjne i hvert fald, at få reguleret fremadrettet og give mulighed for at lave sikkerhedsgodkendelser og lave regler for sikkerhedsudstyr end bare at sige: Den udvikling vil vi ikke have. Den udvikling kommer. Spørgsmålet er, om vi vil regulere det klogt eller ej.

Kl. 11:07

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:07

**Henning Hyllested** (EL):

Det er jo mangeartede typer af køretøjer, der her er tale om. Jeg kan næsten forstå på hr. Nikolaj Amstrup, at han slet, slet ikke er enig i, at der for nogle af køretøjernes vedkommende er tale om regulært le-

getøj, og jeg må sige, at når de har de konsekvenser, som de kan have for trafikikkerheden, synes jeg da, at det er ret betænkeligt at lukke sådan nogle køretøjer ud i trafikken. De føres jo, qua at det også er legetøj, i stor udstrækning af børn og unge mennesker, som jo ikke er erfarne i trafikken, og vi ved fra mange andre steder, at det jo er en aldersgruppe, som vi i særlig grad skal tage hensyn til og passe på i trafikken.

Kl. 11:08

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 11:08

**Nikolaj Amstrup** (ALT):

Jamen jeg er meget enig med hr. Henning Hyllested i, at selvfølgelig skal vi tage stort hensyn til børnene i trafikken. Jeg mener også, at der med lovforslaget bliver åbnet for at styre noget med hastighed. Lovforslaget her betyder jo ikke, at vi blot godkender alle typer og alle hastigheder, men det åbner for, at vi kan regulere på det, og så kan det også være rigtigt, at visse af de her køretøjer ikke skal godkendes til brug i trafikken. Men det må vi jo se på, når der kommer nogle godkendelsesprocedurer op.

Kl. 11:09

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det fru Marianne Jelved fra Det Radikale Venstre som ordfører. Værsgo.

Kl. 11:09

(Ordfører)

**Marianne Jelved** (RV):

Tak. Segboards, motoriserede løbehjul, motoriserede skateboards og mange andre nye transportformer bliver brugt hyppigere og hyppigere. Det siger sig selv, at færdselssikkerheden for de nye transportformer også skal reguleres til gavn for trafikikkerheden. Lovforslaget, som vi behandler nu, giver ministeriet mulighed for det, men man nævner ikke, hvilke regler man vil lave, og det kritiseres bl.a. af Rådet for Sikker Trafik og andre relevante organisationer, som ønsker at blive inddraget i arbejdet. Det Radikale Venstre anbefaler regeringen meget stærkt at gøre det, altså inddrage de relevante organisationer og lytte til dem, og vi mener, at disse transportmidler skal reguleres på bedst mulig vis. Derfor kan vi støtte lovforslaget.

Kl. 11:10

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Carl Valentin, SF, som ordfører.

Kl. 11:10

(Ordfører)

**Carl Valentin** (SF):

Tak for det. Forslaget her er på mange måder meget tiltrængt. Der kommer mange nye køretøjer til i de her år, og folk er vilde med dem, så selvfølgelig skal der også være en lovgivning for dem.

Det er vigtigt, at vi politikere ikke er bagstræberiske. Vi skal give plads til ny teknologi og ikke være formynderiske, når folk har lyst til at bruge nye køretøjer. Folk skal have frihed til at transportere sig på den måde, de bedst kan lide, især når det ikke skader andre ved at ødelægge vores klima eller miljø.

Det, der optager os i SF, er, at indfasningen af de nye køretøjer sker på en fornuftig og en sikker måde, og det er det, den kommende udvalgsproces må fokusere på at sikre. Både Rådet for Sikker Trafik og Dansk Cyklist Forbund og nogle andre har givet nogle hørings-svar, som jeg har bidt meget mærke i. Der bliver generelt udtrykt bekymring for lovliggørelse af nye transportformer på cykelstier, fortove og veje.

Jeg deler bekymringen for trafiksikkerheden. Jeg mener dog ikke, at det er en løsning blot at droppe at indfase de nye køretøjer. Mange af dem er kommet for at blive, og det er derfor også vores opgave som politikere at sørge for en så trafiksikker model for indfasningen som muligt. Det er jeg heldigvis sikker på organisationerne vil være behjælpelige med at sikre.

Derudover har Dansk Cyklist Forbund en pointe i, at det kan blive problematisk, hvis der kommer flere køretøjer med stor hastighedsforskel på samme vejarealer, og selvfølgelig skal det ikke være lovligt at køre 60 km/t. på en segway på cykelstien. Det ville være dybt uansvarligt. Vi vil derfor i udvalgsarbejdet selvfølgelig finde en forsvarlig løsning.

Det bliver også påpeget, at forslaget her har en række uafklarede spørgsmål, når det kommer til sikkerhedsudstyr, promillegrænser og kørekort m.v. Det er jeg enig i, og det er også noget, som SF vil tage op med ministeren i udvalgsbehandlingen.

Derudover finder SF det rigtig fornuftigt, at der i forslaget lægges op til, at det for fremtiden bliver tilladt at køre på rullebræt, som det så fint omtales i lovforslaget. Det er helt tosset, synes jeg, at skatere p.t. er kriminaliseret, og vi ser ligesom Forbrugerrådet Tænk frem til, at der forhåbentlig kommer til at gælde samme regler for skatere, som der gør for folk, der kører på rulleskøjter.

Jeg bemærker i øvrigt, at der i lovforslaget er lagt op til at give ministeren bemyndigelse til at tage en hel del beslutninger på egen hånd i fremtiden, når det kommer til detaljerne i den her lovgivning. Hvor meget ministeren præcis skal have bemyndigelse til, vil vi gerne kigge lidt nærmere på. Vi synes nemlig, at det er afgørende, at relevante aktører og Folketinget inddrages løbende i processen.

Men alt i alt er SF rigtig positiv over for lovforslaget og mener, at arbejdet nu er at sikre, at de nye køretøjer indfases på en så trafiksikker måde som overhovedet muligt.

Kl. 11:13

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det hr. Rasmus Jarlov, Konservative, som ordfører. Værsgo.

Kl. 11:13

(Ordfører)

**Rasmus Jarlov (KF):**

Tak. Vi er også positive over for lovforslaget fra konservativ side. Jeg tror, det vil glæde min lillebror og andre unge mennesker, at løbehjul, skateboards og lignende transportformer nu får nogle bedre regler. Der er mange, der bruger den slags transportmidler. Det er derfor også vigtigt, at vi tager stilling til det. Samtidig må vi sige, at de også er så forskellige og hele tiden ændrer sig. Der kommer hele tiden nye typer, og dermed synes vi, det er fornuftigt, at vi gør det på den måde, at ministeren får mulighed for at udstede bekendtgørelser, frem for at vi skal lave en lovgivning, som vi nok vil komme til at skulle lave om ganske ofte.

I forhold til skateboards specifikt synes vi også, det er positivt, at det nu bliver lovliggjort. Vi mener ligesom flere andre ordførere selvfølgelig, at der skal tages store hensyn, så vi sikrer, at der ikke opstår kaos på hverken fortov, cykelstier eller vejbaner. Men alt i alt er vi positive over for lovforslaget, og vi ser frem til, at det bliver vedtaget.

Kl. 11:14

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Tak til ordføreren. Så er det transport-, bygnings- og boligministeren. Værsgo.

**Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):**

Tak for det, og tak til ordførerne for den konstruktive modtagelse af lovforslaget. I 2015 var det helt store julegavehit blandt børn og unge det såkaldte segboard. Det viste sig dog hurtigt, at de faktisk ikke lovligt kunne bruge segboardet på offentlig vej og heller ikke på fortovet, selv om segboards ikke kan køre særlig stærkt. Segboardet er et eksempel på den teknologiske udvikling, der har været inden for motor- og batteriteknologi inden for de senere år. Det betyder, at der er kommet mange nye typer små motoriserede køretøjer på det danske marked, som ud over segboards omfatter uniwheels, motoriserede løbehjul, motoriserede skateboards og mange flere.

Udviklingen af markedet har ført til, at flere mennesker anvender og udviser interesse for at køre på disse små motoriserede køretøjer. Der er tale om ganske forskellige køretøjer, som ikke alle er omfattet af færdselslovens gældende regler og derfor ikke lovligt kan anvendes på færdselslovens område. Jeg mener, at der er behov for at imødekomme befolkningens interesse og følge med den teknologiske udvikling også på transportområdet, så der skabes større mobilitet for den enkelte. Jeg mener, der skal være større mulighed for, at man lovligt kan anvende disse nye fleksible transportformer. Formålet med lovforslaget er derfor at skabe bedre rammer for den retlige regulering af anvendelsen af en række mindre motoriserede køretøjer på færdselslovens område. Køretøjstyperne er stadig meget nye i en færdselsmæssig kontekst, og erfaringerne i både Danmark og udlandet er fortsat meget få. Det er derfor hensigten med lovforslaget, at køretøjerne i første omgang lovliggøres i forsøgsordninger, som reguleres på bekendtgørelsesniveau. Dette er en fleksibel løsning, som giver mulighed for, at man let kan lave tilpasninger, efterhånden som man får mere erfaring med området.

I forsøgsordningerne vil der blive fastsat nærmere krav til anvendelsen af de forskellige små motoriserede køretøjer. Det kan bl.a. være bestemmelser om, hvor køretøjerne må færdes, fastsættelse af hastighedsgrænser eller topfart, alderskrav, krav om hjelm og krav om andet sikkerhedsudstyr. Der vil ved fastsættelsen af de nærmere krav i forsøgsordningerne naturligvis blive taget behørigt hensyn til færdselssikkerheden, således at forsøgsordningerne bliver færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlige og ikke går ud over øvrige trafikanters tryghed i trafikken.

I tråd med at jeg foreslår en lovliggørelse af de små motoriserede køretøjer på forsøgsbasis, foreslår jeg endvidere, at det gældende forbud mod anvendelsen af rullebræt – og sådan står der i færdselsloven, eller det, som mere moderne mennesker kalder skateboards – på færdselslovens område samtidig ophæves. Der skal man altså være opmærksom på, at færdselsloven i forvejen har en § 3, og i henhold til den skal trafikanter optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare, skade eller ulempe for andre. Det betyder, at hvis man på et skateboard på et fortov har kørt med rasende fart til fare for andre, der går på fortovet, så er det altså strafbart, og man kan straffes for det. Det er, ligesom hvis man arrangerer 100-metersprint på fortovet og der er gamle damer, der går der med rollator; så er det også ulovligt, fordi man optræder uansvarligt. Der står ikke noget sted i nogen lov, at der ikke må arrangeres 100-meterløb på fortovet. Men hvis man gør det på en måde, så man er til gene for andre trafikanter og er til fare for andre trafikanter, så er det faktisk ulovligt. Derfor kan vi også gå ind i det her med det med skateboards på samme måde, som vi har gjort det med rulleskøjter og sige: Det må man gerne, så længe man gør det ordentligt, og hvis man ikke gør det ordentligt, kan man straffes. For det er ikke sådan, som hr. Henning Hyllested kom til at sige i et spørgsmål, at fordi jeg er liberal, så vil jeg tillade alt muligt ude i trafikken. Når jeg er liberal, handler det om, at jeg mener, at folk skal have lov til at gøre, hvad de vil på deres private enemærker, så længe de ikke skader andre. Men lige så snart man bevæger sig ud i trafikken, så går jeg ind for,

at der skal være fælles regler. Jeg går ind for hastighedsgrænser, jeg går ind for, at der bliver uddelt bøder, hvis man kører for stærkt, jeg går ind for, at man bliver straffet, hvis man kører uansvarligt og imod lovens regler, fordi man er ude på fælles område. Det er ikke rigtigt, som hr. Henning Hyllested siger, at fordi jeg er liberal, så går jeg ind for anarki ude på vejene. Det gør jeg absolut ikke, og det gør jeg heller ikke i den her sag.

Men vi bliver nødt til at være åbne over for, at der kommer nye transportformer, som kan være nyttige, og jeg synes, at hr. Nikolaj Amstrup sagde det meget rigtigt, da han sagde, at nogle af disse transportformer jo gør, at man kan tage sit elektriske segboard, uni-wheel, eller hvad det måtte være, hen til nærmeste offentlige transportmiddel, og modsat cyklen kan man tage den under armen og gå op i sin bus, uden at det udgør noget problem for de andre, der er i bussen.

Kl. 11:20

Det er da en rigtig god idé, hvis man kan gøre sådan noget. Det kan da sagtens være, at det fører til, at der er mindre behov for at bevæge sig igennem byen i bil eller på knallert eller på cykel. Der kan være alle mulige positive aspekter for det her, og derfor kan vi ikke, som hr. Henning Hyllested siger, sige, at nu har vi opfundet alle de transportformer, som kan være nyttige for os, og så kan vi sådan set bare sætte en stopklods ned for alt muligt, der kommer i fremtiden. Har vi ikke transportformer nok? sagde hr. Henning Hyllested. Ja, men det ved vi jo ikke. Måske har vi, men det kan jo også godt være, at nogle af de ting, der bliver opfundet, faktisk er rigtig nyttige, og derfor må vi forholde os til det. Men jeg er helt enig med ordførerne, når de siger, at der skal være hånd i hank med det her, og derfor er det jo også forsøgsordninger, vi taler om, og de forsøgsordninger skal evalueres. Det kan bare være lidt svært at sige, hvornår vi har gjort erfaringer nok med et transportmiddel. For hvis der kun er fem af dem ude i landet, har vi så erfaringer nok efter 2 år eller 3 år, sådan at vi kan sige, at det er efter 2 eller 3 år, vi evaluerer det? Men det vil jeg meget gerne snakke med udvalget om: Hvad skal der til, for at alle partier, der støtter det her i princippet, også føler sig trygge ved, at det i praksis bliver håndteret ordentligt af den til enhver tid siddende transportminister?

Men helt generelt vil jeg sige, at selv om en transportminister udstyres med en ret til at bestemme over ting, så ved jeg da af egen erfaring, at der alligevel er en vis betænkelighed ved at bestemme ting, som man ikke er sikker på der er opbakning til af et flertal i Folketinget. Så mon ikke der kommer til at være en dialog under alle omstændigheder? I hvert fald vil jeg gerne i arbejdet med det her lovforslag sikre, at vi har den dialog, der gør, at de partier, som i princippet synes godt om det her, også i praksis synes, at det bliver formuleret ordentligt i den lov, som så forhåbentlig bliver vedtaget til sidst. Tak for ordet.

Kl. 11:22

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**

Der er et spørgsmål fra Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:22

**Henning Hyllested (EL):**

Jeg vil lige starte med at rette en misforståelse. Det var faktisk ikke mig, der henviste til ministerens liberale baggrund – det kunne jeg aldrig drømme om, altså at anvende sådan en slags ideologisk argument. Jeg forholder mig meget konkret til det lovforslag, der er fremlagt. Jeg tror, det var hr. Rasmus Prehn, der henviste til ministerens liberale baggrund. Men skidt nu med det, det er ligegyldigt.

Jeg kunne godt frygte for noget af det, som ministeren siger om færdselslovens generelle regel, altså at man jo skal tage hensyn i trafikken. Det er jo en regulær rammebestemmelse, kan man sige, og hvis vi bare alle sammen gjorde det, var det slet ikke nødvendigt at

have en færdselslov – på det nærmeste ikke. Så at tage den i ed i forhold til det her synes jeg måske er lidt voldsomt.

Det gør jeg også, fordi der jo er tale om transportformer, som er decideret farlige – sådan bliver de i hvert fald udskrevet, eller sådan bliver det i hvert fald påpeget, de er, af f.eks. Rådet for Sikker Trafik. Jamen jeg er helt enig i og tror da heller ikke, at vi kan sige, at nu har vi opfundet alle de transportmidler, der kan opfindes, men jeg mener nu nok, at vi kan stille de krav til de såkaldte transportmidler, som også har karakter af legetøj for norges vedkommende, at de rent faktisk ikke er til fare både for andre trafikanter, men også for vedkommende selv, som fører sådan et køretøj. Det er sådan set lidt det, jeg er optaget af, og der er jeg bestemt i tvivl om de køretøjer, vi snakker om her.

Kl. 11:23

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Ministeren.

Kl. 11:23

**Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):**

Jeg beklager, at jeg kom til at tillægge hr. Henning Hyllested det synspunkt, at fordi jeg er liberal, er jeg villig til at tillade hvad som helst. Det var så hr. Rasmus Prehn – det er nok rigtigt, nu hvor jeg bliver mindet om det.

Jamen prøv at høre her: Hr. Henning Hyllested kan jo ikke nævne et eneste transportmiddel, som ikke er farligt. En cykel er også farlig, en bil er farlig, en knallert er farlig, en motorcykel er farlig. Alle transportformer er farlige. For når man bevæger sig med en vis hast, er der en mulighed for, at man støder sammen med andre, og så opstår der en farefuld situation. Derfor synes jeg faktisk ikke, det er et godt argument, at fordi nogle af disse transportformer altså også i sig rummer en vis fare, skal vi bare sætte en stopklods ned og sige, at nu må vi ikke have flere transportformer i Danmark.

Med hensyn til færdselslovens § 3, som pålægger trafikanten at være agtpågivende og ikke udsætte andre for unødigt fare, så er det jo en god bestemmelse i de her sager, hvor vi bare må sige, at vi ikke ønsker et forbud mod, at man f.eks. løber sprint på fortovet, men vi ønsker, at folk, når de løber sprint på fortovet, gør det med agtpågivenhed.

På samme måde jo også med et skateboard. Vi ønsker faktisk ikke, at det skal være forbudt med skateboard på fortove, men vi ønsker, at man skal bruge dem med agtpågivenhed og under hensyn til andre trafikanter, ligesom når man er på rulleskøjter, eller ligesom når man er til fods og løber rigtig stærkt. Jeg synes, det er godt dækket ind med det her.

Kl. 11:25

**Den fg. formand (Bent Bøgsted):**  
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:25

**Henning Hyllested (EL):**

Man kan jo også sige, at livet i det hele taget er farligt – det er farligt at trække vejret efterhånden. Så ja, det er jo rigtigt.

Min anke er selvfølgelig, at når man nu her kan forudse – eller det er der i hvert fald nogle der forudser, og dem holder jeg mig så til – at det fører til flere ulykker blandt de svage trafikanter, og det så i øvrigt er fokusområdet for Færdselssikkerhedskommissionen, som jeg selv sidder i, så er det, jeg tænker: Arh, så er det måske ikke lige de her transportformer, man sådan bare skal slippe løs i den almindelige trafik.

Det fremgår af høringsnotatet, at man er positiv over for Rådet for Sikker Trafiks forslag om at nedsætte den her ekspertgruppe. Jeg var inde på det i min ordførertale. Jeg mener, det kommer lidt for sent, kan man sige, men bedre sent end aldrig. Er det en intention,

man så har, at man vil nedsætte den her ekspertgruppe, og hvornår kommer den eventuelt, således at vi, om jeg så må sige, kan få sådan en ekspertgruppe med på sidelinjen under udvalgsarbejdet måske – kan det gå så hurtigt?

Kl. 11:26

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):  
Ministeren.

Kl. 11:26

**Transport-, bygnings- og boligministeren** (Ole Birk Olesen):  
Jeg tror ikke, vi kan få sådan en ekspertgruppe nedsat til udvalgsarbejdet, men hvis det under udvalgsarbejdet viser sig, at det er et af de tiltag, som partierne ønsker for at følge udviklingen, så skal vi se på, om vi kan gøre det i tiden efter, hvor loven skal benyttes og administreres osv.

Kl. 11:26

**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 Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

### 3) 1. behandling af lovforslag nr. L 30:

**Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Ændring af sanktioner for foretagelse af ulovlige, konstruktive ændringer i motor-drevne køretøjers forureningsbegrænsende udstyr).**

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).  
(Fremsættelse 04.10.2017).

Kl. 11:27

## Forhandling

**Den fg. formand** (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Og den første ordfører er hr. Christian Rabjerg Madsen, Socialdemokratiet.

Kl. 11:27

(Ordfører)

**Christian Rabjerg Madsen (S):**

Tak for det, formand. Vi skal i dag behandle lovforslag L 30, der skal forhindre, at der manipuleres med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Når det sker, er det dårligt for miljøet, og det underminerer de lovlige vognmænds konkurrenceevne, og derfor skal vi selvfølgelig have sat en stopper for det og sikret, at politiet har de rigtige værktøjer i forhold til at gribe ind over for den her form for kriminalitet.

Kampen mod luftforurening er vigtig for Socialdemokratiet – i sidste ende handler det om menneskeliv. Luftforurening er Danmarks absolut største miljøproblem, hvis vi kigger på folkesundheden. Luftforurening koster, særlig i de store byer, alt for mange for tidlige dødsfald hvert evigt eneste år, og derfor skal vi have sat en stopper for det. Sammenligner vi med vores svenske og norske naboer, er vi i højere grad udsat for skadelige partikler. Faktisk har

Danmark overskredet de europæiske grænseværdier for kvælstofdioxid hvert år siden 2010.

Så med de nævnte luftforureningsproblemer in mente er det selvfølgelig helt uacceptabelt, at vi samtidig ser store problemer med fusk i køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. 9 ud af 23 kontrollerede udenlandske lastbiler, som blev testet ved den dansk-tyske grænse i Padborg i juni, blev afsløret i svindel med de her såkaldte AdBlue-anlæg, der filtrerer den forurenende NOx-gas fra lastbilens udstødning. Lastbiler kan ved snyderiet spare omtrent 10.000-20.000 kr. om året, og som tingene er i dag, er en overtrædelse forbundet med en bøde på 1.000 kr. Det medfører selvfølgelig en situation, hvor lovbyrderne får en helt uacceptabelt givtig forretning, og det skal vi selvfølgelig have sat ind over for. Derfor støtter Socialdemokratiet lovforslaget.

I høringsvarene bliver det problematiseret, hvorvidt sanktioner kan tages i brug over for udenlandske chauffører, og det skal vi selvfølgelig sikre os at de kan, da meget tyder på, at det i meget vid udstrækning er østeuropæiske chauffører og vognmænd, som begår de her lovovertrædelser. Socialdemokratiet ønsker ligeledes i forbindelse med udvalgsbehandlingen at sikre, at chauffører alene kan straffes for overtrædelsen, hvis de er vidende om, at lastbilens forureningsbegrænsende udstyr er manipuleret. Det skal vi selvfølgelig sikre os.

Med de bemærkninger kan jeg meddele, at Socialdemokratiet støtter lovforslaget. Vi skal have sat en stopper for fusk på de danske veje, og vi skal gøre det af hensyn til den danske konkurrenceevne, og vi skal gøre det af hensyn til ønsket om at skabe en bedre luftkvalitet i Danmark. Tak.

Kl. 11:30

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi går videre til Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Kim Christiansen. Værsgo.

Kl. 11:30

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Tak for det. Også fra Dansk Folkepartis side hilser vi det selvfølgelig velkommen, at man nu hæver bødeniveauet betragteligt for det her snyderi. Der er hele miljødelen, og når Danmark ligger særlig højt på den del, er det, måske fordi vi har en særlig høj koncentration af udenlandske, østeuropæiske biler i Danmark, og man må jo ikke hænge bestemte grupper ud, men jeg tror nok, politiets kontroller viser, at der er en stor overrepræsentation i forhold til det her snyderi blandt udenlandske biler.

Så kunne den socialdemokratiske ordfører være en lille smule bekymret for sanktionerne, og det tager jeg egentlig lidt imod med kysshånd, for jeg håber da også, at vi herinde måske kan være med til at stramme lidt op på det med, hvordan vi får kradset pengene ind fra udlændinge, og der taler jeg selvfølgelig om brug af clampning af vogntog. I dag er det jo sådan, at vi godt kan holde selve trækkeren tilbage, men så kommer der jo bare en anden og henter traileren. Der håber jeg at vi måske også kan få udvidet den del af sanktionerne en lille smule, så vi også sikrer, at der bliver betalt. Det er jo ikke nok at skrive store bøder ud, for hvis vi ikke får pengene i kassen, er det jo sådan set ligegyldigt.

Så vi er rigtig positive over for det her. Det er at snyde på vægtskålen, ligesom hvis man ikke gider betale sin moms eller noget andet, at man så får en konkurrencefordel på den konto. Derfor er vi i Dansk Folkeparti naturligvis meget positive over for, at der bliver dæmmet op for det her svindel.

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Vi går videre til Venstres ordfører, og det er hr. Kristian Pihl Lorentzen. Værsgo.

Kl. 11:32

Kl. 11:32

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Tak for det, formand. Med baggrund i den afdækkede omfattende omgørelse af reglerne for rensning af udstødning fra især østeuropæiske lastbiler i Danmark vil jeg hermed opfordre ministeren til at sikre en hurtig og markant skærpelse af sanktioner på dette område. Den nuværende bøde på 1.000 kr. er alt for lille og står slet ikke mål med de skadevirkninger på miljøet og de økonomiske gevinster, der høstes hos dem, der skaffer sig konkurrencefordele i forhold til lovlige vognmænd. Citat slut.

Sådan skrev jeg i en mail til ministeren den 27. april i år, og jeg vil gerne udtrykke stor anerkendelse og ros til ministeren for, at vi nu – for det er faktisk hurtigt i dansk politik – står her med et lovforslag, der håndterer det problem, som er. Venstre har selvfølgelig ikke patent på den her sag. Jeg ved, at andre partier også er optaget af, at det her bliver løst. Det er ikke acceptabelt, at miljøet belastes på den måde, ved at man bevidst snyder med udstødningen fra lastbiler og andre køretøjer for at spare penge. Det er helt uacceptabelt fra et miljømæssigt synspunkt. Men det er også uacceptabelt ud fra et erhvervmæssigt synspunkt. Det er direkte konkurrenceforvridende, når nogle vognmænd sparer omkostninger, fordi de ikke bruger de midler, der skal til for at dæmpe forureningen fra udstødningen.

Så det er rigtig godt, at vi nu står med det her lovforslag. Jeg foreslog ministeren en tidobling af bødeniveauet, fordi det skal være sådan, at det ikke kan betale sig at snyde. Hammeren skal falde hårdt, og det er forhammeren, der skal falde, når man bevidst snyder med det her, ligesom når man f.eks. bevidst snyder med at sætte en magnet på gearkassen for at sætte køre-hvile-tids-reglerne ud af spillet. Hammeren skal falde knusende hårdt, og det er lige præcis det, vi sikrer med det her lovforslag, hvor bødeniveauet bliver hævet markant, og det hilser jeg meget velkommen. Der bliver også mulighed for, at politiet kan tilbageholde køretøjer, både danske og udenlandske, som har fået foretaget nogle ulovlige ændringer af det forureningsbegrænsende udstyr.

Så alt i alt et godt lovforslag. Og så vil jeg sige til sidst, at det også er vigtigt, at vi har mulighed for at opdage det snyd, der finder sted. Det her er jo på baggrund af, at man har opdaget, at mange snyder, men det er mit indtryk, at der kører rigtig mange lastbiler rundt derude, som jo ikke bliver kontrolleret. Og der havde jeg i går fornøjelsen i Slesvig-Holsten nord for Kiel at stå på motorvejen sammen med BAG – det er en tysk vejkontrolenhed, der hedder Bundesamt für Güterverkehr. Vi stod der, og der blev vinket den ene lastbil ind efter den anden. Det var en fornøjelse at se, hvordan de arbejdede. Jeg er lige ved at sige på dansk: So ein Ding müssen wir auch haben, fordi det virker. Det er jo i dag politiet, der har den opgave. Jeg har stor respekt for dansk politi. Jeg har også stor respekt for dem, der er i tungtvognskontrolenheden. Problemet er jo bare – og det ved vi alle sammen – at dansk politi er fuldstændig belastet af opgaver. Der er skyderier i gaden, bandekriminalitet og en masse andre meget højt prioriterede opgaver, og så er det jo en billig omgang, når nogle siger: Jamen det her skal politiet bare kontrollere noget bedre. Det holder jo ikke.

Derfor er jeg stærk tilhænger af, at vi igangsætter arbejdet med en dansk udgave af den tyske BAG, et civilt kontrolkorps under Færdselsstyrelsen, som virkelig kan lave nogle effektive vejkontroller, og som kan øge muligheden for, at vi får standset de her køretøjer. Det er jo ikke kun det miljømæssige. Det er en af delene. Det er

jo cabotageregler, og det er køretøjets tilstand: virker bremserne osv., det er køre-hvile-tid, det er, om de har betalt deres vejbenyttelsesafgift osv. Derfor har jeg opfordret ministeren til, at vi sammen med andre partier tager en snak om, om vi ikke skal se at få lavet sådan en dansk udgave af BAG, så vi får styrket trafikssikkerheden, vi får styrket miljøet, vi får en fair konkurrence på de danske landeveje, og ikke mindst får vi aflastet dansk politi. Det tror jeg faktisk de vil blive glade for. Tak.

Kl. 11:36

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi går videre til Enhedslistens ordfører, og det er hr. Henning Hyllested. Værsgo.

Kl. 11:36

(Ordfører)

**Henning Hyllested** (EL):

Tak for det. Enhedslisten støtter ubetinget det her lovforslag om at forhøje bødestrafen kraftigt for at manipulere med det forureningsbegrænsende udstyr i lastbiler, herunder varebiler. Som det fremgår af bemærkningerne, er det åbenbart et stigende problem, vi her er blevet sat over for. Når politiet i Danmark i 25 pct. af tilfældene finder manipulation med det forureningsbegrænsende udstyr, når nordmændene finder det i 70 pct. af tilfældene, og når man ved nogle kontroller i Tyskland har fundet det i 20 pct. af tilfældene, så er det på tide at skride ind; så skal der ske noget.

Der er to sider af det her. Der er penge at spare, og det vil sige, at man påfører de ordentlige vognmænd, som har tingene i orden, en unfair konkurrence, og det medvirker til at forstærke påvirkningen af vores klima og forstærker dermed den truende klimakatastrofe, som efter alt at dømme er tættere på, end vi egentlig vil være ved. Og det påvirker vores nærmiljø – der vil jeg henvise til lovforslagets bemærkninger på side 7 om opgørelsen af de miljømæssige konsekvenser, hvor man påpeger den sundheds- og miljømæssige betydning af at manipulere med udstyret, der skal begrænse udledningen af partikler og CO<sup>2</sup>. Således kan man se, at hvis 25 pct. af lastbilerne – og det var jo det, man fandt ved kontrollen i Danmark – i hele Europa manipulerer med det der CSR-system, så betyder det 7.500 for tidlige dødsfald i Europa. For Danmarks vedkommende drejer det sig efter en beregning, der er lavet, om 70 for tidlige dødsfald, som altså kunne være undgået. Så det koster simpelt hen unødige dødsfald, at det her sker, når vognmandsfirmaer slår forureningsbegrænsningen fra, og det er jo faktisk en forbrydelse.

Det her problem lægger sig til de øvrige problemer med unfair konkurrence, som eksisterer i den europæiske landevejstransport: overtrædelse af køre-hvile-tid, ulovlig cabotage og i det hele taget cabotagekørsel, der er sat i system i strid med lovgivningen, svindel med førerkort, som såmænd også danske vognmænd og chauffører gør sig skyldige i osv. osv. Så vi kender efterhånden problemerne.

Det er bevidst snyd, og det er, som der også står i bemærkningerne, en særlig skærpende omstændighed. Og det bidrager til at ødelægge det danske vognmandserhverv og gøre den danske chauffør til en uddøende race. Man kan altid diskutere, om en bøde på 15.000 kr. i førstegangstilfælde er nok, men i hvert fald synes vi i Enhedslisten, at stigningstakten i gentagelsestilfælde er lige svag nok. Når man skal forbryde sig seks gange, før der falder en bøde på 50.000 kr., synes vi måske nok, det er lidt for langmodig at være. Der er jo tale om bevidst snyd og manipulation, så man kan vel også sige, at proportionalitetsprincippet dårligt kan overtrædes i den her sammenhæng.

Enhedslisten går under alle omstændigheder ind for meget skrappe bødesanktioner, når det gælder overtrædelse af love og regler, herunder også EU-forordninger og -direktiver, inden for landevejs-

transporten. Og det gør vi, fordi erhvervet er præget af for mange banditter, dvs. useriøse, især udenlandske vognmandsfirmaer, der udnytter enhver lejlighed til at presse løn- og arbejdsforhold i en usund konkurrence om kunderne, hvilket jo også er medvirkende til, at det er svært at trække unge mennesker til erhvervet, og den deraf følgende chaufførmangel, som opstår. Vi er også varme tilhængere af, at der gives politiet mulighed for at tilbageholde køretøjet – og ikke kun, til en eventuel bøde er betalt eller der stilles sikkerhed for en bøde, men også indtil motoren og det der AdBlue-system faktisk er bragt i orden; det synes vi er vældig fint, om end vi jo stadig væk synes, at der i de tilfælde, hvor politiet tilbageholder et køretøj, også skulle være mulighed for at tilbageholde hele vogntoget, hvilket vi jo løbende har gjort os til talsmænd for – så også transportkøberne bliver gjort opmærksom på, at de skal sørge for at bruge et ordentligt og lovlydigt vognmandsfirma, hvad enten det som her drejer sig om manipulation af motoren eller om cabotage og overtrædelse af kørehvile-tiden.

Men alt i alt er det et vældig godt forslag.

Kl. 11:40

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren. Vi går videre til Alternativets ordfører, og det er hr. Nikolaj Amstrup. Værsgo.

Kl. 11:40

(Ordfører)

**Nikolaj Amstrup** (ALT):

Mange tak. Som det er blevet sagt, er formålet med lovforslaget at skærpe bødestrafpen for ulovlige konstruktive ændringer af motorer og forureningsbegrænsende udstyr. Transportsektorens forurening er voldsom også i Danmark, og den kan være svær at styre, og den har voldsomme sundhedsmæssige konsekvenser. Derfor bliver vi naturligvis nødt til at kunne stole på, at de forureningsbegrænsende tiltag, der er besluttet, og som overhovedet kan tages i transportsektoren, ikke bliver manipuleret med.

Jeg har flere gange her fra talerstolen nævnt, at vi i Alternativet ikke umiddelbart går ind for blot at øge sanktioner, men her vil jeg meget gerne gøre en undtagelse. Når bøderne er så små, at de blot bliver opfattet som en hverdagsomkostning for de vognmænd, der manipulerer med de forureningsbegrænsende tiltag, er det simpelt hen ikke nok. Så vi vil meget gerne gøre en undtagelse og støtte, at bøden her bliver øget, for det er vigtigt, at vi kan stole på, at de forureningsbegrænsende tiltag også bliver overholdt. Så Alternativets støtter absolut forslaget.

Kl. 11:42

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Vi går videre til Radikale Venstres ordfører, og det er fru Marianne Jelved. Værsgo.

Kl. 11:42

(Ordfører)

**Marianne Jelved** (RV):

Radikale Venstre er meget glad for det lovforslag, L 30, vi behandler her. Politiet har undersøgt og vurderet, at et ud af fire tunge køretøjer bryder reglerne, hvad angår miljø- og klimaregler, og det går ikke. I dag er bøden kun 1.000 kr., hvilket er langt under det bødeniveau, vi er vant til på miljøområdet. Lovforslaget her hæver det til 5.000 kr. for føreren og 15.000 kr. for ejeren. Det støtter Det Radikale Venstre varmt.

Kl. 11:42

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Vi går videre til SF's ordfører, og det er hr. Carl Valentin. Værsgo.

Kl. 11:43

(Ordfører)

**Carl Valentin** (SF):

Tak for det. Med lovforslaget vil man forhøje bøderne for at manipulere med det forureningsbegrænsende udstyr. SF kan generelt støtte forslaget, som trækker i den helt rigtige retning. I dag er der en bøde på 1.000 kr. for at overtræde loven, og det foreslår man at hæve til henholdsvis 15.000 kr. for biler over 3,5 t i førstegangstilfælde og 5.000 kr. for biler under 3,5 t. Politiet skal desuden kunne tilbageholde køretøjer, der er manipuleret med. Det mener SF er sund fornuft. Den nuværende lave bødestraf på 1.000 kr. opvejer simpelt hen ikke det økonomiske incitament til at manipulere med det forureningsbegrænsende udstyr, og det går ud over miljøet.

En enkelt ting, jeg har studset lidt over ved lovforslaget, er, at man lægger op til, at en fører, der benytter et motordrevent køretøj, selv om denne vidste eller burde vide, at der var foretaget en ulovlig ændring af køretøjets motor eller forureningsbegrænsende udstyr, også vil ifalde en bødestraf. Jeg er lidt bekymret for, om bestemmelsen vil komme til at straffe chauffører, som bare passer deres arbejde, men det tænker jeg vi kan drøfte i udvalgsarbejdet.

Generelt er SF rigtig positiv over for det her lovforslag.

Kl. 11:44

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er lige et par korte bemærkninger, så jeg beder lige ordføreren om at blive. Det er meget fint. Og den første er til hr. Nikolaj Amstrup. Værsgo. (*Nikolaj Amstrup* (ALT): Nej, undskyld). Det var en fejl. Han frafalder. Så er det hr. Henning Hyllested. Værsgo.

Kl. 11:44

**Henning Hyllested** (EL):

Det var lige i forhold til den sidste bemærkning, som ordføreren kom med, altså spørgsmålet om chaufføren og idømmelse af en straf til chaufføren. Tror ordføreren, at det kan være muligt for en chauffør at være uvidende om, at hans vognmand har pillet – om jeg så må sige – ved motoren? Og hvis ordføreren svarer benægtende på det, er det så derfor ikke rimeligt, at man faktisk også idømmer chaufføren en bøde?

Kl. 11:45

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 11:45

**Carl Valentin** (SF):

Jeg har svært ved at forestille mig en situation, hvor føreren ikke er klar over, at der er blevet pillet ved det. Til gengæld kan jeg godt forestille mig situationer, hvor man kan føle sig presset til at udføre sit arbejde alligevel, selv om der er blevet pillet ved det. Og det er bare rigtig vigtigt for os, at der ikke er nogle mennesker derude, der sådan set bare passer deres arbejde, og som risikerer en straf i forbindelse med det her. Det kan godt være, at lovforslaget, som det ligger nu, er fornuftigt nok. Det var bare noget, jeg studsede ved, og som jeg synes vi skal kigge på i udvalgsbehandlingen. For der er ikke nogen, der skal straffes for at passe deres arbejde.

Kl. 11:45

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Hr. Henning Hyllested.



**Henning Hyllested (EL):**

Det er jeg helt enig i. Og der er ingen tvivl om – det er jeg også helt enig i – at der er chauffører, der føler sig pressede. Men det kan de jo gøre på mange måder, altså, det kan jo få mange konsekvenser. Det kan jo også gælde i forhold til køretøjets tilstand i det hele taget, og det kan være i forhold til dårlige bremses, og hvad ved jeg. Mener ordføreren ikke, at man trods alt en gang imellem må kræve en lille smule civilcourage fra de chauffører, som udmærket er klar over, at det køretøj, de kører rundt i, enten er manipuleret eller har dårlige bremses, eller hvad der nu kan være i vejen?

Kl. 11:45

**Den fg. formand (Erling Bonnesen):**

Ordføreren.

Kl. 11:46

**Carl Valentin (SF):**

Jo, det synes jeg bestemt godt man kan. Men det primære ansvar i den her forbindelse må jo ligge hos arbejdsgiveren. Og det er vigtigt for os, så derfor synes jeg, vi skal drøfte det her.

Kl. 11:46

**Den fg. formand (Erling Bonnesen):**

Så siger vi tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Så går vi videre til Det Konservative Folkepartis ordfører, og det er hr. Rasmus Jarlov. Værsgo.

Kl. 11:46

(Ordfører)

**Rasmus Jarlov (KF):**

Vi kan også godt støtte lovforslaget. Det virker som nogle meget lave bødetakster, der er i dag, og hvis vi skal skabe en vis sådan lighed i vores bødetakster i forhold til forskellige lovovertrædelser, ligger det her meget lavt i forhold til andre tilsvarende forseelser, og derfor støtter vi, at man hæver taksterne.

I forhold til den sidste diskussion, der var her mellem hr. Carl Valentin og hr. Henning Hyllested, har jeg umiddelbart svært ved at se, hvorfor chauffører skulle have en interesse i at ændre køretøjer på en måde, så de bliver mindre miljøvenlige. Altså, vi har jo diskussionen ofte, når det handler om køre-hvile-tids-registrering og hastighedsbegrænsninger, og man kan måske godt forestille sig, at der er nogle chauffører, der bliver presset til, at de i et eller andet omfang selv deltager i at manipulere med udstyret, så de kan tjene flere penge, så de kan køre i længere tid, og så de kan tage nogle længere vagter og dermed have en større indtjening. I forhold til miljøudstyr har jeg svært ved at se at der skulle være de samme incitamenter for chaufførerne, og derfor mener jeg, at det primært bør være vognmændene, som bliver ramt på pengepungen. Det må være dem, der ligesom har ansvaret for og tilsynet med, at miljøudstyret på køretøjet er i orden.

Kl. 11:48

**Den fg. formand (Erling Bonnesen):**

Tak for det, tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Så giver vi ordet til transport-, bygnings- og boligministeren.

Kl. 11:48

**Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):**

Tak til ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget. Det glæder mig at høre, at så mange er indstillet på, at vi gør en indsats for at komme den omfattende snyd med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr til livs. Politikontroller i både Danmark og udlandet tyder nemlig på, at udbredelsen af manipulation er ganske omfangsrigt. Den øgede forurening, som manipulationen medfører, er

yderst skadelig for både miljø og sundhed. Det er – og her vil jeg tilade mig at bruge lidt stærke ord – simpelt hen noget svineri.

Manipulation med køretøjers forureningsbegrænsende udstyr straffes i dag som udgangspunkt med en bøde på 1.000 kr. Det mener jeg er alt for lidt i forhold til de skadevirkninger, det har for sundheden. Hertil kommer, at der kan være store økonomiske fordele forbundet med at manipulere med et køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Det gældende bødeniveau er derfor heller ikke proportionalt med de økonomiske fordele, der opnås ved at manipulere med det forureningsbegrænsende udstyr. Bødeniveauet har med andre ord ikke en tilstrækkelig effektiv og afskrækkende virkning. Formålet med lovforslaget er derfor at skærpe bødestrafen for manipulation med motordrevne køretøjers forureningsbegrænsende udstyr. Der skal skærpes i et sådant omfang, at det ikke kan betale sig at snyde med udstyret, men også så det er tydeligt for enhver, at denne form for sundhedsskadelig opførsel vil vi ikke finde os i.

Efter lovforslagets retningslinjer forhøjes bøden for de tunge køretøjer som bus og lastbil fra 1.000 kr. til 15.000 kr. for ejeren i førstegangstilfælde. Herefter lægges der 10.000 kr. ekstra på for hver ekstra overtrædelse, man laver. Det er på linje med bødeniveauet for overtrædelse af reglerne om miljøzoner. For de lette køretøjer som bil og varevogn indebærer lovforslagets retningslinjer en bøde til ejeren på 5.000 kr. i førstegangstilfælde. Herefter lægges der 2.500 kr. på ved hver ekstra overtrædelse. Lovforslaget indeholder endvidere regler om, at en fører og ikke kun ejeren også kan straffes med bøde, hvis føreren benytter et motordrevet køretøj, selv om føreren vidste eller burde vide, at der var manipuleret med det forureningsbegrænsende udstyr. Bøden bliver i disse tilfælde 5.000 kr. i førstegangstilfælde til føreren af tunge køretøjer og 2.500 kr. til føreren af lette køretøjer.

Det skal selvfølgelig ikke være sådan, at en fører skal straffes, hvis man ikke har nogen mulighed for at opdage eller undersøge, om der er manipuleret med køretøjets forureningsbegrænsende udstyr. Det samme gør sig gældende med en ejer, der f.eks. har købt en brugt bil, hvor det kan være umuligt at konstatere, om der er manipuleret, medmindre man er mekaniker eller har samme udstyr og viden som en synshal. Lovforslagets regler fører da heller ikke til, at en fører eller ejer kan straffes i de omhandlede tilfælde, men lovforslaget betyder, at en fører kan straffes, hvis føreren konkret vidste eller burde vide, at der var manipuleret. Det synes jeg er helt rimeligt. Effektive håndhævelsesmidler for politiet er vigtigt, når vi taler om at begrænse omfanget af manipulation med forureningsbegrænsende udstyr. Lovforslaget indeholder derfor regler, der sikrer, at politiet i alle tilfælde har mulighed for at tilbageholde køretøjer, hvis der er manipuleret med det forureningsbegrænsende udstyr, og det gælder, uanset om køretøjet eller føreren er dansk eller fra udlandet.

Jeg ser frem til den videre behandling her i Folketinget, og jeg står naturligvis til rådighed for besvarelse af de spørgsmål, der måtte opstå i den forbindelse. Tak for ordet.

Kl. 11:52

**Den fg. formand (Erling Bonnesen):**

Tak. Umiddelbart har jeg ikke nogen stående til korte bemærkninger. Der kommer en markering her fra hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører til en anden runde. Værsgo.

Kl. 11:52

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tak. Jeg tager ordet kort, for jeg glemte en ting under første runde, nemlig den, at jeg skulle hilse fra Liberal Alliance og sige, at de også støtter lovforslaget. Tak.

Kl. 11:52

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

---

Kl. 11:52

**Den fg. formand** (Erling Bonnesen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 7. november 2017, kl. 13.00.

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

Mødet er hævet. (Kl. 11:53).

---