



Torsdag den 21. november 2013 (D)

1

## 21. møde

Torsdag den 21. november 2013 kl. 10.00

### Dagsorden

#### 1) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 5 [afstemning]:

Forespørgsel til økonomi- og indenrigsministeren om budgetloven.  
Af Nikolaj Villumsen (EL) m.fl.

(Anmeldelse 22.10.2013. Fremme 24.10.2013. Forhandling 14.11.2013. Forslag til vedtagelse nr. V 3 af Nikolaj Villumsen (EL). Forslag til vedtagelse nr. V 4 af Peter Christensen (V), John Dyrby Paulsen (S), Andreas Steenberg (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Ole Birk Olesen (LA) og Mike Legarth (KF). Forslag til vedtagelse nr. V 5 af Morten Marinus (DF)).

#### 2) 3. behandling af lovforslag nr. L 32:

Forslag til lov om ændring af lov om kunstig befrugtning i forbindelse med behandling, diagnostik og forskning m.v., vævsloven, børneloven, lov om børns forsørgelse og retsplejeloven. (Assisteret reproduktion som terminologi, dispensationsmulighed vedrørende opbevaringstid for æg, samtykke til behandling samt udvidelse af kredsen af ansvarlige for indberetning af alvorlige uønskede hændelser og bivirkninger i form af genetisk sygdom m.v.).

Af ministeren for sundhed og forebyggelse (Astrid Krag).  
(Fremstilling 03.10.2013. 1. behandling 10.10.2013. Betænkning 07.11.2013. 2. behandling 14.11.2013. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

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

Forslag til finanslov for finansåret 2014.  
Af finansministeren (Bjarne Corydon).  
(Fremstilling 01.10.2013. 1. behandling 03.10.2013. Betænkning 24.10.2013).

#### 4) 1. behandling af lovforslag nr. L 58:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Ændring af bødesatser).  
Af transportministeren (Pia Olsen Dyhr).  
(Fremstilling 31.10.2013).

#### 5) 1. behandling af lovforslag nr. L 64:

Forslag til lov om ændring af postloven. (Ændringer i vilkår for vareretagelsen af befordringspligten og præciseringer af lovens anvendelsesområde, post til døren m.v.).  
Af transportministeren (Pia Olsen Dyhr).  
(Fremstilling 13.11.2013).

#### 6) 1. behandling af lovforslag nr. L 65:

Forslag til lov om letbane på Ring 3.  
Af transportministeren (Pia Olsen Dyhr).

(Fremstilling 13.11.2013).

#### 7) 1. behandling af lovforslag nr. L 66:

Forslag til lov om internetdomæner.  
Af erhvervs- og vækstministeren (Henrik Sass Larsen).  
(Fremstilling 13.11.2013. 3. omtryk).

#### 8) 1. behandling af lovforslag nr. L 63:

Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsakademier for videregående uddannelser, lov om professionshøjskoler for videregående uddannelser, lov om medie- og journalisthøjskolen og lov om friplads og stipendium til visse udenlandske studerende ved erhvervsakademiuddannelser og professionsbacheloruddannelser. (Opfølgning på evaluering af erhvervsakademistrukturen m.v.).  
Af ministeren for forskning, innovation og videregående uddannelser (Morten Østergaard).  
(Fremstilling 13.11.2013).

#### 9) 1. behandling af lovforslag nr. L 50:

Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Ny ordning for udsendelse af ikkekommercielt tv).  
Af kulturministeren (Marianne Jelved).  
(Fremstilling 06.11.2013).

Kl. 10:00

### Meddelelser fra formanden

#### Første næstformand (Bertel Haarder):

Mødet er åbnet.

Der er i dag følgende anmeldelse:

Pernille Skipper (EL) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. 22 (Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af et navn til sikring af offentligt ansattes ytringsfrihed).

Det kan man læse om i folketingstidende.dk (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

#### 1) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 5 [afstemning]:

**Forespørgsel til økonomi- og indenrigsministeren om budgetloven.**

Af Nikolaj Villumsen (EL) m.fl.  
(Anmeldelse 22.10.2013. Fremme 24.10.2013. Forhandling 14.11.2013. Forslag til vedtagelse nr. V 3 af Nikolaj Villumsen

(EL). Forslag til vedtagelse nr. V 4 af Peter Christensen (V), John Dyrby Paulsen (S), Andreas Steenberg (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Ole Birk Olesen (LA) og Mike Legarth (KF). Forslag til vedtagelse nr. V 5 af Morten Marinus (DF)).

Kl. 10:00

## Afstemning

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Forhandlingen er afsluttet, og vi går til afstemning om de fremsatte forslag til vedtagelse. Der foreligger tre forslag.

Der stemmes først om forslag til vedtagelse nr. V 4 af Peter Christensen (V), John Dyrby Paulsen (S), Andreas Steenberg (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Ole Birk Olesen (LA) og Mike Legarth (KF). Der kan stemmes.

Afstemningen er afsluttet.

For stemte 84 (V, S, RV, SF, LA og KF), imod stemte 20 (DF og EL), hverken for eller imod stemte 0.

Forslag til vedtagelse nr. V 4 er vedtaget.

Dermed bortfalder forslag til vedtagelse nr. V 3 af Nikolaj Villumsen (EL) og nr. V 5 af Morten Marinus (DF).

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

### 2) 3. behandling af lovforslag nr. L 32:

**Forslag til lov om ændring af lov om kunstig befrugtning i forbindelse med behandling, diagnostik og forskning m.v., vævsloven, børneloven, lov om børns forsørgelse og retsplejeloven. (Assisteret reproduktion som terminologi, dispensationsmulighed vedrørende opbevaringstid for æg, samtykke til behandling samt udvidelse af kredsen af ansvarlige for indberetning af alvorlige uønskede hændelser og bivirkninger i form af genetisk sygdom m.v.).**

Af ministeren for sundhed og forebyggelse (Astrid Krag).

(Fremsættelse 03.10.2013. 1. behandling 10.10.2013. Betænkning 07.11.2013. 2. behandling 14.11.2013. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:02

## Forhandling

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Det er ikke tilfældet, og så kan vi gå til afstemning.

Jeg får at vide, at vi lige skal have flyttet en person. Nu er Na-deem Farooq flyttet, og vi kan gå til afstemning.

Kl. 10:03

## Afstemning

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Der kan stemmes.

Afstemningen er afsluttet.

For stemte 104 (V, S, DF, RV, SF, EL, LA og KF), imod stemte 0, hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er vedtaget [og vil nu blive sendt til statsministeren].

Det næste punkt på dagsordenen er:

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

**Forslag til finanslov for finansåret 2014.**

Af finansministeren (Bjarne Corydon).

(Fremsættelse 01.10.2013. 1. behandling 03.10.2013. Betænkning 24.10.2013).

Kl. 10:04

## Forhandling

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Der er en, der ønsker ordet. Værsgo til hr. René Christensen.

Kl. 10:04

(Ordfører)

**René Christensen** (DF):

Tak for ordet, formand. Ja, det er utraditionelt, at man tager ordet ved andenbehandlingen af finanslovsforslaget, men det, vi har oplevet, er også en meget utraditionel tilgang til behandlingen af finansloven. Finansloven er jo en lov som alle andre i Folketinget, og derfor havde vi i Finansudvalget og også i partierne regnet med, at lovforslaget var blevet behandlet, som alle andre lovforslag også bliver det. Derfor kan det undre, at vi i dag kan stå her til andenbehandlingen, uden at vi har fået svar på vores spørgsmål. Jeg husker tydeligt, at vi ved førstebehandlingen sagde, at nu så vi frem til andenbehandlingen af lovforslaget, men alligevel er der ikke blevet svaret på spørgsmålene.

Vi har også kunnet følge, hvordan det ser ud i pressen, og man må jo sige, at det virker, som om regeringen er låst fuldstændig fast i et jerngreb af – af alle – Enhedslisten. Vi kunne tilfældigvis også læse i går efter kommunalvalget, at Enhedslistens krav var noget, de mente. Kunne det være, at regeringen ikke kan få sin finanslov igennem på normal vis og på den måde, som man faktisk til valg på, nemlig at der skulle være en ordentlig lovbehandling? Det, vi ser her, den måde, som partierne bliver behandlet på, og den måde, som Finansudvalget bliver behandlet på, er ikke i orden, vil jeg sige til finansministeren. Det, vi kan se, er jo, at udvalget ikke får svar på spørgsmålene. Vi har stillet vores spørgsmål både ovre hos finansministeren og gennem udvalget, altså ad to omgange, og har ikke fået svar, og nu står vi i dag ved andenbehandlingen. Det er ikke i orden.

I går kunne man så læse på Ritzau, at fru Johanne Schmidt-Nielsen var ude at sige: »Vores udgangspunkt har jo været, at vi mente ...«. Hun sagde det altså i datid. Det vil sige, at dagen efter kommunalvalget viser det sig, at nu kommer der måske lidt mere ramsjang i forhandlingerne om finansloven. Det virker, som om finansministeren har været låst af, at Enhedslisten har skullet føre sig frem i lokalvalgkampen og måske er kommet med usandheder, i forhold til hvad det er, der kommer igennem i en finanslov. Men det bliver ret interessant, for nogle af de ting, som Enhedslisten er kommet med, er faktisk ret interessante. Det er faktisk noget, som vil give nogle forbedringer på velfærdsområdet, og det bliver meget interessant, om de så også kommer igennem med det, eller om det har været et skuespil, hvor hele Folketinget og regeringen har været i Enhedslistens vold.

Jeg vil bare sige til finansministeren, at det her forløb forventer vi så sandelig ikke at se en gang til i forbindelse med at behandle det vigtigste lovforslag, som Folketinget skal arbejde med. Det er altså finansloven, det er vores budget, som vi skal arbejde med fremover, og det er desværre kedeligt, at det er Enhedslisten, der styrer regeringen. Tak for ordet.

Kl. 10:07

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører, René Christensen. Ønsker flere at udtale sig? Ønsker René Christensen ordet igen? Er der flere, der ønsker at udtale sig?

Det er der ikke. Så er forhandlingen afsluttet.

Der er stillet forslag om, at lovforslaget henvises til fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

#### 4) 1. behandling af lovforslag nr. L 58:

##### Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Ændring af bødesatser).

Af transportministeren (Pia Olsen Dyhr).

(Fremsættelse 31.10.2013).

Kl. 10:08

#### Forhandling

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Forhandlingen er åbnet. Jeg giver først ordet til Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:08

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen** (V):

Tak for det. Med lovforslag nr. L 58 har vi her et eksempel på et lovforslag, der simpelt hen rammer ved siden af skiven, og den påstand vil jeg naturligvis gerne begrunde. Lovforslaget indebærer, at bøderne for brud på godskørselsloven og buskørselsloven forhøjes dramatisk til 5.000 kr. for mindre forseelser, 15.000 kr. for alvorlige forseelser og 35.000 kr. for meget alvorlige forseelser. Ved særligt skærpende omstændigheder kan bøderne overstige 35.000 kr., f.eks. ved ulovlig kørsel gennem længere tid, eller når der er tale om gentagne overtrædelser. De nuværende bødesatser ligger på mellem 1.000 kr. og 25.000 kr. Venstre kan ikke støtte en sådan skærpelse, som vi ikke kan se har nogen som helst begrundelse i virkeligheden, som den ser ud ude på de danske veje.

For det første blev bødesatserne for brud på godskørselsloven og buskørselsloven hævet markant så sent som i 2012. Venstre under sig over, at regeringen vil hæve satserne igen allerede nu frem for at lade de nye bøder få lov til at virke i praksis i en rimelig tid. Vi har ikke set bevis for, at de danske lastbilvognmænd eller busvognmænd i det seneste halvandet år har brudt loven i forøget omfang, og hvorfor så denne nye straffeaktion? Vognmænd skal naturligvis overholde love og regler, så vi har en fair konkurrence og sikkerhed på vejene, men jeg forstår ikke behovet for at hæve hele bødeniveauet så kort tid efter den seneste skærpelse; det rammer simpelt hen ved siden af skiven.

For det andet mener Venstre, at de foreslåede bødesatser er helt ude af proportioner i forhold til de konkrete forseelser. Vi savner en ekstra kategori af sanktioner i de tilfælde, hvor en vognmand eller en chauffør utilsigtet kommer til at begå en bagatelagtig forseelse. I sådanne tilfælde kunne politiet passende give en advarsel, en tilrettevisning eller en lille bøde på f.eks. 1.000 kr.

For det tredje rammer regeringen ved siden af i forhold til målet om at forebygge ulovlig cabotagekørsel. Venstre vil også bekæmpe ulovlig cabotagekørsel, men det skal ske ved, at risikoen for at blive afsløret ved en af vejkontrollerne bliver stor. Vi hilser det derfor velkommen, at politiets vejkontroller er blevet styrket de seneste år, og det ser ud til at have en afskrækkende effekt, eksempelvis er det kun en forsvindende lille del på omkring 2 pct. af de kontrollerede lastvogne, der har brudt reglerne om cabotagekørsel. De to procent inkluderer vel at mærke alt fra småforseelser og op til store, alvorlige forseelser – det har vi ikke noget sikker statistik på. Men spørgsmålet melder sig: Hvorfor nu hæve bøderne dramatisk igen frem for at lade de skærpede vejkontroller have deres virkning? Det rammer ved siden af skiven.

For det fjerde er Venstre af den klare opfattelse, at den foreslåede generelle hævelse af bøderne i særlig grad vil ramme danske lastbilvognmænd og danske busvognmænd. Det kan ikke undre nogen, at der i høringsvarene spores en dyb skepsis over for lovforslaget. Eksempelvis er det komplet uforståeligt for de danske busvognmænd, at de som en følgevirkning af cabotagedebatten skal udsættes for en dramatisk generel forøgelse af bøderne på helt op til 400 pct., og det blot halvandet år efter, at de seneste forøgelser blev vedtaget her i Folketinget. Regeringen lægger simpelt hen op til at skyde gråspurve med kanoner.

På denne baggrund må jeg konkludere, at dette lovforslag rammer ved siden af skiven. Det er simpelt hen et overflødigt lovforslag, og det er ude af proportioner. Vi skal i stedet fortsætte med effektive vejkontroller, så vi afslører de brodne kar i branchen, danske som udenlandske, der helt bevidst omgår reglerne for at tilrane sig konkurrencefordele.

Venstre kan ikke støtte lovforslaget, men hvis den situation skulle opstå, at ministeren under udvalgsbehandlingen ønsker en forhandling om fjernelse af tidsler i det her lovforslag, så møder vi naturligvis gerne op.

Kl. 10:12

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Venstres ordfører. Så går vi til socialdemokraternes ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:12

(Ordfører)

**Rasmus Prehn** (S):

Fra socialdemokratisk side er vi rigtig glade for det her lovforslag, fordi det er med til at sikre mere ordentlighed, mere sikkerhed og bedre overholdelse af de regler, der gælder på vejene. Venstres ordfører giver udtryk for, at det rammer uden for skiven – at det er ude af proportioner. Vi mener fra socialdemokratisk side, at det netop rammer inden for skiven, og at der er proportionalitet i det her forslag.

Sagen er jo den, at dem, der skulle finde på at køre uden for reglerne, dem, der skulle finde på at snyde med køre-hvile-tids-bestemmelser og andet, skal have en straf. Og da vi ændrede lovgivningen for et års tid siden, var det sådan, at reglerne ikke var blevet ændret siden 1980, tror jeg det var. Det var et skridt i den rigtige retning, men det har vist sig, at der fortsat bliver begået mere eller mindre systematisk snyd. Derfor har man altså fra regeringens side fundet anledning til at skærpe de her straffe, ved at sikre proportionalitet. Den proportionalitet, som Venstres ordfører siger at der ikke er, er der jo netop, al den stund at man meget mere går ind og skelner

imellem, hvad der er mindre alvorlige, hvad der er alvorlige, og hvad der er meget alvorlige sager, sådan at det bliver en mere rimelig bøde, afhængigt af hvad for en forseelse der er blevet lavet.

Netop cabotagespørgsmålet har der været meget stor diskussion om. Det forhold, at der kommer underbetalte udenlandske chauffører ind og kører ulovlig cabotagekørsel, er medvirkende til, at danske chauffører mister arbejdet, og betyder, at det bliver umuligt for danske vognmænd at holde liv i deres forretning. Der skal det være sådan, at de aftalte regler, der er om cabotage, i hvert fald bliver overholdt.

Der er vi selvfølgelig fra socialdemokratisk side rigtig glade for Venstres kvittering for, at vi har gjort noget i form af en øget politindsats. Ja, det er et skridt i den rigtige retning; det er noget, den her regering har sikret; det er godt. Men der skal altså også være et ordentligt værktøj, som politiet kan bruge, nemlig nogle bøder, som folk har respekt for. For situationen har været, at folk ikke har haft respekt for det bødeniveau, og det er det, vi tager alvorligt nu. Så vi gør noget ved det her, og vi kommer altså alt i alt med et rigtig godt forslag, som sikrer større trafiksikkerhed på vejene, og som sikrer, at vi kommer ulovlig cabotagekørsel til livs.

Forslaget er inden for skiven, og der er proportioner i det, så fra socialdemokratisk side stemmer vi for det her forslag med meget stor glæde og begejstring.

Kl. 10:15

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til socialdemokraternes ordfører. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, hr. Kim Christiansen.

Kl. 10:15

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Der er ingen tvivl om, at Dansk Folkeparti støtter, at når der begås ulovligheder, skal der også være en straf. Vi har ikke som Venstre det store problem med, at vi har meget høje bøder. Dels har det en præventiv effekt, dels skal bøderne have en karakter, så det ikke kan svare sig at snyde.

Dansk Folkeparti vil være med til at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel, og vi vil modsat Venstre også gerne være med til at bekæmpe organiseret cabotagekørsel. Det tager det her lovforslag slet ikke stilling til. Det tager ikke stilling til, om man skal ændre cabotageforordningen, hvad der måske kunne være noget, der virkelig kunne bruges som redskab til at undgå, at vi havde så mange udenlandske lastbiler til at ligge og køre organiseret cabotagekørsel i Danmark.

Vi vil gerne være med til at diskutere, om der ikke skal være en bagatelgrænse i det her lovforslag. Hvis en dansk vognmand f.eks. har glemt sin tilladelse, skal det så koste den vognmand 5.000 kr.? Det mener vi ikke at det skal, og der er en række situationer, hvor man måske kunne sige, at 5.000 kr. rammer uden for skiven, som jeg tror det var Venstres ordfører der gav udtryk for.

Men der, hvor der så virkelig er tale om ulovligheder, som er konkurrenceforvridende, og som måske skaber en økonomisk gevinst for den enkelte, som snyder, er vi helt på det rene med, at vi skærper sanktionsniveauet i form af nogle meget høje bøder. Men det er noget, som vi forhåbentlig kan diskutere under udvalgsarbejdet.

Med hensyn til busvognmændene, som også er taget med i det her, og som andre ordførere også har været inde på, mener Dansk Folkeparti, at det måske er en lille smule ude af proportioner, i og med at cabotagekørsel for busser vel er ikkeeksisterende. Lov om buskørsel er jo reguleret i en anden EU-forordning, og det er noget af det, vi også gerne være med til at kigge på under det fortsatte udvalgsarbejde, altså om det egentlig er rimeligt, at vi overhovedet har busserne med i den del af lovforslaget.

Så Dansk Folkeparti er positive over for regeringens bestræbelser på at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel. Det er vi helt enige i at man skal. Vi mener måske ikke, at det her lovforslag helt løser problemet. Det løser problemet i forhold til at give nogle meget høje bøder til dem, der snyder – det er vi med på – men jeg håber også, at ministeren under udvalgsarbejdet vil være med til, at vi kigger lidt på bagatelgrænserne i forhold til danske vognmænd. Det er jo ikke dem, vi ønsker at straffe med det her lovforslag.

Kl. 10:18

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Da jeg ikke kan se den Radikale ordfører og heller ikke Socialistisk Folkepartis ordfører, vil jeg nu anmode hr. Henning Hyllested om at holde sin ordførertale for Enhedslisten. Så kan det jo være, at de andre dukker op.

Kl. 10:19

(Ordfører)

**Henning Hyllested (EL):**

Den socialdemokratiske ordfører hvisker mig lige i øret, at han i sit ordførerindlæg glemte at sige, at han også talte på vegne af den radikale ordfører og SF's ordfører. Det er så grunden til, at de ikke er mødt op.

Enhedslisten støtter som udgangspunkt og helt overordnet det her lovforslag. Vi mener faktisk, at det vil medvirke til at rydde op i underskoven af useriøse vognmænd og chauffører, som jo påfører deres kolleger en unfair konkurrence, og som langt hen ad vejen også deltager i en form for løndumping på de danske landeveje. Vi mener i høj grad, at lovforslaget vil have en præventiv og afskrækkende effekt, i og med at man nu forhøjer nogle af bødestørrelserne. Men vi mener selvfølgelig også, at det skal følges op af en effektiv kontrolindsats i stil med den, som vi jo i Enhedslisten sammen med regeringen har besluttet for området for cabotagekørsel, hvor vi har afsat to gange 10 mio. kr. plus 7 ½ mio. kr. for årene 2012 og 2013.

Det, vi måske synes, vi mangler i lovforslaget, er en indsats mod speditørerne, som jo høj grad er dem, som systematiserer vognmændenes mange gange ulovlige kørsel, ikke mindst med hensyn til cabotagekørsel, men som jo slipper fri og, om jeg så må sige, næsten vasker deres hænder, når vognmændene eller chaufførerne bliver taget ude på landevejene for ulovlig kørsel.

Man indfører med lovforslaget tre bøde kategorier, nemlig mindre alvorlige, alvorlige og meget alvorlige, og man forhøjer nogle af bødestraffene fra 10.000 kr. til 15.000 kr. og fra 25.000 kr. til 35.000 kr., og så indfører man en ny bøde kategori på 5.000 kr. for mindre alvorlige forseelser. Det glæder os selvfølgelig, at ulovlig cabotagekørsel sammen med løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne stort set befinder sig i den kategori, der hedder meget alvorlige forseelser. Vi bemærker os også, at det er nævnt i lovforslaget, at med hensyn til cabotage kan bøderne faktisk fordobles eller tredobles i tilfælde med skærpende omstændigheder. Som et, synes jeg, rigtig godt argument, er det også nævnt i bemærkningerne til lovforslaget, at ulovlig cabotage plus en række af de andre forseelser jo virker konkurrenceforvridende over for de ordentlige vognmænd og chauffører i erhvervet.

Når man snakker kontrolindsats, er fragtbrevet jo uhyre vigtigt, og der er vi sådan lidt forundret over bemærkningernes 3,3,5,1 og 3,3,5,2 og bødeniveauet for overtrædelserne på det område. F.eks. kategoriserer man manglende bevis for den igangværende kørsel som en alvorlig forseelse, hvilket det i høj grad også er, men jeg forstår ikke, at den ikke bliver kategoriseret som en meget alvorlig forseelse. For hvis man kører rundt helt uden bevis for det, man er i gang med, så synes jeg godt nok, at der kan være mistanke om, at der foregår alt muligt – ikke mindst ulovlig cabotagekørsel.

Det samme gælder med de bødestørrelser, man fastlægger for nogle af de andre forseelser i det pågældende afsnit i bemærkningerne – bøden er 5.000 kr. for en række overtrædelser. Men hvis der

mangler oplysninger om sted og dato for overtagelse af varer, og hvis der mangler oplysninger om nummerpladerne på træk- og sættevogne, kategoriseres det også til 15.000 kr. og i kategorien alvorlig forseelse, selv om man i bemærkningerne skriver, at der må være en »...større formodning for, at der udføres ulovlig cabotagekørsel, når disse oplysninger ikke fremgår af brevet.« Derfor forstår jeg ikke, at det ikke tilhører kategorien meget alvorlige forseelser og altså takseres til 35.000 kr.

I busloven føres bestemmelserne jo stort set videre med de korrektioner og afvigelser, der nu måtte være, når man snakker buslov. Men vi konstaterer, at man stadig væk kategoriserer overtrædelser af bestemmelserne om ulovlig cabotagekørsel og om løn- og arbejdsvilkår som meget alvorlige forseelser til 35.000 kr., og at man i øvrigt lægger stor vægt på indsatsen mod løndumping og unfair konkurrence, kørsel uden tilladelse, udlejning uden tilladelse, ulovlig anvendelse osv. osv.

Jeg bemærker også, at man i området for buskørsel jo i høj grad lægger vægt på, at der er nogle færdselssikkerhedsmæssige hensyn inde i busloven. Det synes vi er godt. Branchen har jo henvendt sig og diskuterer det her med bagateller meget. Venstres ordfører var også inde på det. Men hvad er egentlig bagateller? Jeg har den oplevelse, at bagateller jo lynhurtigt sættes i system inden for vognmandserhvervet, og jeg vil opfordre regeringen til ikke at bøje af.

Man er jo i høj grad bøjet af over for erhvervet, når det gælder kørselsafgifter og arbejdsudlejning. Jeg vil gerne opfordre regeringen til i hvert fald at stå fast på det her område, så vi får lidt fast grund under fødderne, når vi skal sætte ind mod unfair konkurrence, løndumping osv. Det er det, som det handler om her, og derfor støtter Enhedslisten forslaget.

Kl. 10:24

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Enhedslistens ordfører. Så er det Liberal Alliances ordfører, hr. Villum Christensen.

Kl. 10:24

(Ordfører)

**Villum Christensen (LA):**

Det er ikke mere end 20 måneder siden, at der sidst blev skruet opad på bødeknapperne på bus- og godskørselsområdet. Alligevel finder regeringen det med dette lovforslag nødvendigt at give den et hak mere, så bøderammen kommer til at strække sig fra 5.000 kr. til 35.000 kr., som man kan læse.

Det har vi i Liberal Alliance svært ved at se nødvendigheden af – i hvert fald på det generelle plan. Det er muligt, at der skal slås hårdt ned på nogen, men det skal ikke være på alle, sådan som det fremgår af det her. Vi deler således DTL's opfattelse af, at der ikke siden marts 2012 har været hændelser, såsom et øget antal overtrædelser eller en stigning i grovheden af overtrædelserne, der kan begrunde nye bødeforhøjelser.

Desuden noterer vi os, at man i høringssvarene oplyser, at de fleste bøder for ulovlig cabotagekørsel ifølge politiet gives for mindre alvorlige overtrædelser, hvor der er tale om administrative fejl, altså hvis der er en chauffør, der har glemt et stykke papir – noget i den retning.

Jeg synes, der bør være meget stor forskel på, om vi er i det felt, hvor det handler om sjuksk, eller om vi omvendt er i det felt, hvor det handler om, at man bryder reglerne for at berige sig selv.

Så det er min hovedanke i forhold til lovforslaget. Jeg synes som sagt, at man bruger for stor en fluesmækker på det her område, og vi kan ikke støtte lovforslaget i den foreliggende udformning.

Kl. 10:26

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Liberal Alliances ordfører. Så er det den konservative ordfører, hr. Mike Legarth.

Kl. 10:26

(Ordfører)

**Mike Legarth (KF):**

Tak, hr. formand. Lad os kalde en skovl for en skovl: Det her lovforslag kommer på banen, fordi der har været en debat om cabotagekørsel, altså hvad vi kan gøre for at gøre vilkårene så gode som muligt for de danske vognmænd i den konkurrence, de er udsat for, i forbindelse med at udenlandske transportører kommer hertil med lavt betalte chauffører og tager noget af markedet. Der gælder der nogle EU-regler, og det lidt tvivlsomt, om de regler nu også bliver opfyldt.

Jeg synes, at det her lovforslag er meget problematisk. For nok skal loven overholdes – ingen tvivl om det – og bryder man loven, skal man også have en straf, der skal være en konsekvens, der skal være en bøde. Men det, som der med det her lovforslag lægges op til, er for vidtgående.

Andre har været inde på, at man så sent som i 2012 rent faktisk regulerede bødestørrelserne, og de bødestørrelser, der nu lægges op til, som er på mange tusind kroner, vil ikke alene komme til at gælde ved virkelig bevidste forseelser, men også i forhold til nogle administrative ting, hvor vi godt kan synes at man i nogle af tilfældene kunne nøjes med en bagatelgrænse. Jeg er fortaler for, at man havde et advarselssystem i de tilfælde, hvor det ikke har nogen egentlig betydning for selve det trafikale og selve cabotagekørselsdelen.

Så der er en manglende kant i forhold til, hvornår noget er en bagatel, og hvornår det er en egentlig lovforseelse, der skal straffes med en høj bøde. Man kunne som nævnt indføre advarsler, og det vil være noget, vi vil bringe med ind i forhandlingerne i udvalget.

Så sidestiller man i det her lovforslag i øvrigt vognmænd og busvognmænd. Det synes vi heller ikke umiddelbart der er noget formål i. Jeg kan forstå på det underliggende materiale, at det er, fordi man ikke mener, at man kan forskelsbehandle. Men når det gælder den problemstilling, der har været, og som er løst, har det jo i hvert fald ikke først og fremmest været på busområdet.

Så jeg synes samlet set, at det her lovforslag er for vidtgående; det vil være en for markant ændring over for vognmændene, en for hård straf; det rammer uden for skiven – og selv om der også findes køre-hvile-tids-skiver inden for transportbranchen, så er det ikke den skive, jeg henviser til.

Jeg synes, det er for vidtgående, og derfor kan vi ikke støtte det i den udformning, det har.

Kl. 10:28

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:28

**Rasmus Prehn (S):**

Nu har der ikke sådan været den store debat om det her spørgsmål, men man sidder og vågner lidt op nede på sin plads, når man hører ordføreren for Det Konservative Folkeparti. Jeg havde jo det indtryk, at ordføreren var en sand vogter af lov og orden. Jeg havde det indtryk, at Det Konservative Folkeparti var sådan et lov og orden-parti. Derfor underer det mig lidt, at man tilsyneladende stiger ned fra den position. Når det handler om sikkerhed på vejene, når det handler om at sikre, at der er ordentlige køre-hvile-tids-bestemmelser, at der ikke bliver snydt med cabotagereglerne, så er det pludselig bare bagateller. Så er det ikke noget, man skal tage alvorligt.

Er Det Konservative Folkeparti og Det Konservative Folkepartis ordfører på vej væk fra det standpunkt, at vi skal have et lov og orden-samfund?

Kl. 10:29

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ordføreren.

Kl. 10:29

**Mike Legarth** (KF):

Nu ved jeg ikke, hvor ordføreren var, da jeg startede min tale. Jeg præciserede jo ganske tydeligt og klart, at loven skal overholdes, og bryder man loven, skal det have nogle konsekvenser. Så skal der være en straf, ofte i form af en bøde. Så vi er et retssikkerhedsparti. Det har hr. Rasmus Prehn fuldstændig ret i. Den position er uændret, det vil vi gerne bakke op om.

Det, jeg talte om, var jo det at indføre en ny og meget markant hævelse af bødestrafen – og det er efter 2012. Altså, hvis jeg havde syntes, og hvis Det Konservative Folkeparti havde syntes, at bøderne skulle stige, så var de blevet sat op i løbet af de 10 år, vi sad i regering. Der tilpassede vi dem løbende, og det har vi så senest gjort i 2012. Nu skriver vi 2013. Er der så behov for en ny stigning? Nej, det synes vi ikke der er. Og så henviste jeg til, at det drejede sig om administrative ting, der ikke påvirkede den egentlige trafikale sikkerhed. Der synes jeg ikke det er rimeligt at man giver bøder i mangesindskronersklassen, når det altså drejer sig om noget rent administrativt, noget dokumentationsmæssigt osv. Der synes jeg godt der kunne være en bagatelgrænse, et advarselssystem.

Kl. 10:30

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Rasmus Prehn.

Kl. 10:30

**Rasmus Prehn** (S):

Nu er jeg pludselig mere med. Altså: Lov og orden er fint nok, men hvis der er nogle virksomhedsejere, hvis der er nogle vognmænd, som kan risikere at få en bøde, så er det ikke så godt længere. Så går man ikke så meget op i det længere.

Altså, her er der jo tale om sikkerhed på vejene. Der er jo tale om, at der potentielt er mennesker, der kan komme til skade på vejene, hvis ikke de her regler bliver overholdt. Er det ikke et mærkeligt sted, Det Konservative Folkeparti vælger at sige: Lige præcis på det her punkt opgiver vi vores sædvanlige retspolitiske holdninger, her er vi ikke længere et lov og orden-parti?

Kl. 10:31

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ordføreren.

Kl. 10:31

**Mike Legarth** (KF):

Jamen det der er jo manipulation for åbent tæppe. Altså, vi går jo netop ind for, at der skal være en markant bødestraf, hvis man begår forseelser, hvor man bryder sikkerheden i trafikken. Men her taler vi jo om at sætte et værn op mod, at der kommer udenlandske vognmænd og chauffører ind i Danmark og kører ulovlig cabotagekørsel. Det er jo chaufførerne, der får straffen, det er ikke vognmændene, så den henvisning, der er fra hr. Rasmus Prehn, til, at vi nu forsøger vi at beskytte vognmændene, er fuldstændig forkert. Det er chaufførerne, altså dem, der begår den ulovlige handling, der skal drages til ansvar. Sådan må det være, og sådan er det også normalt, når der laves tiltag. Men vi synes, at man i den her sammenhæng går for vidt, og at man straffer for nogle ting, det ikke havde været nødvendigt at straffe for.

Kl. 10:32

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til den konservative ordfører. Så er det transportministeren.

Kl. 10:32

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Tak. Og tak for muligheden for at førstebehandle et lovforslag, som jeg synes er ganske vigtigt. Det handler om, at vi er udfordret i Danmark med hensyn til ulovlig cabotagekørsel og social dumping, og vi skal selvfølgelig hele tiden kigge på, hvor vi kan stramme reglerne, så vi kommer ulovlighederne til livs. Det handler ikke om alle de vognmænd, der kører lovligt derude. Det her handler jo om, at når man kører ulovligt, skal man også straffes.

Hvis man kigger i forslaget, kan man se, at det jo er baseret på cabotageudvalgets rapport tilbage fra maj 2013, hvor parterne satte sig sammen og diskuterede, hvad der skulle til for at dæmpe op for det. Det blev nedsat af min forgænger, hr. Henrik Dam Kristensen, tilbage i august 2012, og det havde 1 år til at komme med nogle forskellige anbefalinger.

Det er jo korrekt, at cabotageudvalgets arbejde ikke omfatter busområdet, hvilket flere ordførere også har været inde på. Men busser kører også cabotage, og der har altid været parallelitet mellem bødesatserne på gods- og busområdet, fordi der i begge tilfælde er tale om erhvervsmæssig vejtransport, der kræver tilladelse. Derfor er der også ændringer i busloven.

Desuden gælder ændringen i satserne både danske og udenlandske vognmænd, så man kan altså ikke sige, at der er diskrimineret via den måde, vi laver bøderne på. Med lovforslaget foreslås det, at politiet og domstolene ved udmålingen af bødestrafen kan lægge vægt på, om overtrædelsen er mindre alvorlig, alvorlig eller meget alvorlig. I dag har vi kun to kategorier: mindre alvorlig og meget alvorlig. I virkeligheden sætter vi jo i nogle forhold bødestrafen ned fra 10.000 kr. til 5.000 kr. Der er flere ordførere, der får det til at lyde, som om vi har sat bødestørrelserne op, men det er faktisk ikke tilfældet. Der lægges også vægt på de økonomiske gevinster, der er opnået eller forsøgt opnået ved overtrædelsen. Hvad er det, man konkret får ud af ikke at overholde loven? Det skal selvfølgelig afspejle sig i bøderne, så vi har foreslået en øget differentiering af bødestørrelserne. På den måde bliver nogle større og nogle mindre.

Med forslaget anbefales et bødeniveau på 5.000 kr. for mindre alvorlige overtrædelser. Jeg har noteret mig DTL's høringssvar, og jeg vil også gerne lige understrege, at det her altså på alle områder handler om en nedsættelse og ikke en forøgelse af de 10.000 kr. Der er nogle bøder, der bliver øget, men mange af dem bliver altså mindre end i dag. Det er, fordi vi mener, at der er tale om bagateller, men stadig væk ulovligheder. 15.000 kr. er for alvorlige overtrædelser, og endelig er det 35.000 kr. for meget alvorlige overtrædelser.

I dag ligger bødeniveauet som sagt mellem 10.000 og 25.000 kr. alt efter karakteren. Ud over ønsket om at ramme social dumping ønskes det med lovforslaget som sagt også at indføre mere proportionalitet i bødeniveauet. Vi anbefaler derfor at indføre lave bødesatser på 5.000 kr. i de tilfælde, hvor der er tale om nogle mindre alvorlige overtrædelser. Det kan f.eks. være, at der i dokumentationen for cabotagekørslen mangler oplysninger om navn og adresse eller en underskrift fra afsenderens side. Den nuværende bødesats på 10.000 kr. vurderes ikke altid at være proportional med overtrædelsens karakter.

Derudover anses ulovlig cabotagekørsel som en meget alvorlig overtrædelse, og det vil jeg gerne understrege er regeringens pointe. Det udløser som udgangspunkt en bøde på 35.000 kr. Et eksempel på det er, hvis man udfører mere end tre cabotageture på 7 dage; det er en del af EU-forordningen. Hvis ulovlig cabotagekørsel udføres inden for en længere periode, f.eks. 14 dage, vil der være tale om skærpende omstændigheder. Det vil betyde, at bøderne vil kunne

fordobles eller tredobles. De økonomiske sanktioner ved ulovlig cabotagekørsel skærpes ved en markant forhøjelse af bødestrafpen.

Kl. 10:36

Forslaget vil alene have negative konsekvenser for de vognmandsvirksomheder, som ikke overholder reglerne, så de kan jo vælge at overholde dem. Det er derfor, vi laver love i Folketinget. Og så kan vi håbe på, at der ved reduceret ulovlig cabotagekørsel vil være afledte positive konsekvenser for det danske transporterhverv.

Lovforslaget skal desuden ses i sammenhæng med den øvrige indsats, regeringen arbejder med på cabotageområdet. Jeg forventer således, at en skærpelse af bøderne sammen med en øget kontrolindsats, som politiet gennemfører, og øget information, hvad jeg også ved branchen er optaget af, vil have en ganske effektiv, præventiv effekt.

Men vi stopper altså ikke her. Som EU-reglerne er i dag, er de generelt meget svære at kontrollere og giver i praksis anledning til ganske vidtstrakte muligheder for at udføre cabotage. Det var ikke det, der var meningen med reglerne i sin tid. Det er derfor afgørende, at vi lægger et stærkt og vedvarende pres på EU for at ændre reglerne, så det bliver nemmere at dæmme op for snyd og misbrug.

Der er flere ordførere, der undervejs i debatten har sagt, at de gerne vil have, at vi kigger på at undtage busområdet. Det ville være en stor ændring af al tidligere praksis på det her område, så vi fastholder fra regeringens side, at bus og gods skal ses i sammenhæng.

Jeg er villig til under lovbehandlingen i udvalget at kigge på, om vi kan diskutere spørgsmålet om bagateller. Der er nogle, der har nævnt, at der er enkelte bagateller, vi bør kigge nærmere på. Jeg vil gerne kigge på – også sammen med branchen – om der er noget, vi bør tale om.

Det, jeg tror er vigtigt, og som Enhedslistens ordfører også understreger i sin tale, er, at vi skal have en effektiv kontrolindsats, at vi skal komme den ulovlige cabotagekørsel til livs.

Med hensyn til Enhedslistens ønske om at drage speditørerne yderligere til ansvar vil jeg meget gerne oplyse Folketinget om, at det allerede i dag er muligt at komme efter speditørerne. Jævnfør straffelovens § 23 kan man i dag dømme speditører for medvirkeransvar, og det er allerede sket, så det er muligt at idømme speditørerne en bøde, om end det efterforskningsmæssigt er svært. Jeg vil også gøre opmærksom på, at når man idømmer chaufføren en bøde, idømmer man også vognmanden en bøde. Så det, der er tale om, er selvfølgelig at kigge på, hvordan sammenhængen i systemet er, hvilket jeg også forstår at Enhedslisten er optaget af.

Men som sagt har flere ordførere nævnt det her med bagateller, og jeg kigger gerne på det i forbindelse med lovarbejdet. Og jeg vil sige tak for en konstruktiv behandling af forslaget, som jeg fornemmer at et flertal i Folketinget bakker op om.

Kl. 10:38

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Der er korte bemærkninger, først fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 10:38

**Kim Christiansen** (DF):

Tak for det. Jeg vil da gerne kvittere for ministerens positive tilgang til, at vi kan kigge på nogle af de her bagatelgrænser. Ministeren fremhævede det her eksempel med tre cabotagekørsler inden for 7 dage, og der vil jeg da bare høre ministeren, om ikke det er sådan i dag, at man sagtens kan køre mere end tre cabotagekørsler inden for 7 dage. Mig bekendt kan man køre tre om dagen – det har jeg i hvert fald fået som svar fra ministerens forgænger – altså at man i princippet kan køre cabotagekørsel i Danmark 365 dage om året, hvis man blot lige kører en tur til Malmø eller en tur til Flensborg indimellem.

Kl. 10:39

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 10:39

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Hver gang der er tale om en international transport – og det vil sige, at en lastbil kommer over grænsen og kører i Danmark – så giver det ret til cabotagekørsel forstået som tre cabotagekørsler på 7 dage.

Det er så korrekt, at der er nogle, der spekulerer i det ved at vælge at køre over grænsen og komme tilbage igen, og det er jo det, vi prøver at komme til bunds i. Det er på kanten af det, der er hensigten med regelsættet, om, hvad man skal gøre med cabotagekørsler. Men regelsættet og EU-forordningen er meget klar: Det handler om tre cabotagekørsler på 1 uge.

Kl. 10:40

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Kim Christiansen.

Kl. 10:40

**Kim Christiansen** (DF):

Nu nævner ministeren jo selv, at der er den her mulighed for at misbruge reglerne. Har ministeren så tænkt sig at lukke det hul i forhold til EU-forordningen, så der reelt vil være tale om maks. tre kørsler på 7 dage, hvorefter man skal forlade landet?

Kl. 10:40

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 10:40

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Man kan jo sige, at det allerede er ulovligt i dag. Man skal sådan set overholde de regler, der er, og noget af det, vi gør, er at sørge for, at der foretages en effektiv kontrol fra politiets side. Altså at politiet for det første ikke kun er ude ved vejsiden og holder øje med lastbilerne, men at bagmandspolitiet sådan set også går ind og kigger på det netværk, for nogle steder er der tale om organiseret ulovlig cabotagekørsel, og det er det, vi skal komme til livs.

Jeg er ikke i tvivl om, at der er meget kreativitet på det her område, og derfor skal vi hele tiden flytte vores fokus for at sørge for, at vi så lukker det næste hul. Jeg er enig i, at det er svært og besværligt, men jeg mener sådan set – som jeg også hører ordføreren mener – at vi skal gøre den indsats.

Kl. 10:41

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Hr. Henning Hyllested har en kort bemærkning.

Kl. 10:41

**Henning Hyllested** (EL):

Det var lige til ministerens bemærkning om speditørerne, som jeg gjorde lidt ud af i min ordførertale. I branchen, især hos mange af de gode vognmænd, der har orden i sagerne, er der jo langt hen ad vejen en opfattelse af, at det i høj grad er speditørerne, der sidder og disponerer over lastbiltransporten og derfor også faktisk systematisk medvirker til overtrædelse af bl.a. cabotagereglerne. Det er derfor, vi sådan er lidt optaget af, at speditørerne i højere grad drages til ansvar. Det er rigtigt, at der selvfølgelig i straffeloven er en bestemmelse om medvirkeansvar, og det er også den, ministeren henviser til. Men i hvor stort et omfang bliver den i virkeligheden brugt? Der er jo en klar opfattelse af, at det er i meget, meget begrænset omfang, også af efterforskningsmæssige hensyn, hvad ministeren er in-

de på, og det er derfor, vi jo godt kunne tænke os, at man i høj grad fik nogle værktøjer i forhold til speditøren.

Det kunne være tilbageholdelse af hele vogntoget, for så har både speditører og for den sags skyld godsejeren – forstå mig ret: Den, der har det gods, der bliver sendt med lastbilen – et problem, hvis sådan et vogntog pludselig bliver tilbageholdt, fordi man så skal ud at hente sin last og have den omflyttet til en anden sættevogn.

Kl. 10:42

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 10:42

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

For det første har spørgeren jo helt ret i, at vi allerede i dag med straffelovens § 23 har muligheden for at benytte medvirkeansvaret. Det er svært altid at levere den dokumentation, der i virkeligheden skal til for at dømme speditørerne. Jeg har hørt, hvad både chauffører og vognmænd har sagt om, at det ofte også handler om speditøren.

Men det gør det jo ikke nemmere. Nu synes jeg ikke, vi skal give, hvad der står i straffeloven, og skrive det ind i loven – altså at straffeloven jo også gælder for andre love – men det, man skal være opmærksom på, er, at det ligegyldigt hvad altid handler om bevisbyrden. Og der har vi jo i samarbejde med Enhedslisten styrket politiets kapacitet på det her område, så vi får gjort noget ved bagmændene, for det er i virkeligheden hele det netværk, vi skal i gang med at trævle op.

Så vil jeg sige i forhold til tilbageholdelse af hele vogntog, at jeg mener, at der også må være tale om proportionalitet. For man skal være opmærksom på, at hvis man tilbageholder trækkeren, altså den del, hvor førerkabinen er med, så vil der ofte være tale om en værdi, der svarer til mere end den bødestørrelse, man i sidste ende ville kunne få ud af det.

Men jeg ved, at Enhedslisten er optaget af det, vi har også tidligere drøftet det, og det har også været en del af arbejdet med cabotage-reglerne. Men det er altså ikke uproblematisk, hvis det er helt uproportionalt i forhold til bødestraffen.

Kl. 10:43

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Så er det hr. Mike Legarth for en kort bemærkning.

Kl. 10:43

**Mike Legarth (KF):**

Jeg vil bare høre, om ministeren er enig med mig i, at vi selvfølgelig skal have et effektivt værn mod ulovlig cabotagekørsel, og om ministeren også er enig i, at det eneste effektive værn er, at man har en effektiv kontrol. Og der vil jeg godt høre ministeren, om ministeren mener, at der er afsat passende ressourcer til politiet, til et kontrolsystem, sådan at vi kommer den ulovlige cabotagekørsel, som vores danske vognmænd er plaget af, til livs.

Kl. 10:44

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 10:44

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

Jeg er delvis enig med spørgeren i, at en væsentlig del af det at sikre sig mod ulovlig cabotage selvfølgelig er politiets kontrol. Det er også at kigge på de regler, der bunder i ulovlig cabotage, og som vi diskuterer på europæisk niveau – om definitionerne er rigtige og sådan noget. Det er også en del af det.

Men når vi kigger på kontrollen, kan vi se, at den her regering jo netop har fokus på politiindsatsen og øgede kontroller og sammen med Enhedslisten har sat øgede midler af til øget politiindsats. For vi ved, at både det, at vi har dem på rastepladserne, at de er ude og snakke med chaufførerne, at de kommer i virksomhederne, og at man også fra bagmandspolitiets side søger at kigge tilbage i leddene, er væsentligt i forhold til at komme ulovlig cabotage til livs.

Men det kan ikke gøre det alene, og en af de ting, vi også kigger på, er bødestørrelsen, og grunden til, at bødestørrelsen også betyder noget, er, at incitamentet bliver mindre, jo hårdere man kan blive straffet for det. Vi tror på, de økonomiske incitamenter virker – det plejer De Konservative også at gøre.

Kl. 10:45

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Mike Legarth.

Kl. 10:45

**Mike Legarth (KF):**

Ja, og plejer eksisterer. Det gør vi selvfølgelig meget ud af, og det er også derfor, jeg gerne vil være sikker på, at ministeren er overbevist om, at der er de ressourcer, der skal til for at foretage den kontrol, og at det kontrolsystem, der ligger bag ved, er velfungerende.

Er ministeren også enig i, at det, der kunne forenkle en kontrol, ville være, at man udstyrede lastbilerne med elektronisk fragtbrev, sådan at politiet fik nemmere ved at kontrollere de ting, der skal kontrolleres for at afdække, om der rent faktisk er nogen, der kører ulovligt? Hvis hver lastbil havde et elektronisk fragtbrev, var der ikke så meget at spille om, og så kunne man kontrollere det. Vil ministeren sætte den dagsorden?

Kl. 10:45

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 10:45

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

På europæisk plan vil det være sådan, at der fra 2017, hvor vi begynder at have elektroniske styresystemer i lastbilerne, vil være indført EU-regler, så man, på samme måde som når man går ind og kigger på skiven og ser, om de overholder køre-hvile-tids-bestemmelserne, også kan se, hvor lastbilen har opholdt sig. Spørgeren må tilgive mig lidt, for det er ud fra hukommelsen, men jeg mener nu, det er 2017.

Man må sige, at når vi begynder at have de her redskaber, står vi langt stærkere i forhold til at se, hvor lang tid lastbilen har været i landet, hvad den har lavet i landet, hvor den har losset, og hvor den har læsset. Det vil ubetinget gøre tingene meget lettere, men det er ting, der er på vej, og det tager selvfølgelig noget tid, for det er nødt til at være europæiske regler, fordi der er tale om internationale transporter.

Kl. 10:46

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Tak til transportministeren.

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

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

Det er vedtaget.



Det næste punkt på dagsordenen er:

**5) 1. behandling af lovforslag nr. L 64:**

**Forslag til lov om ændring af postloven. (Ændringer i vilkår for varetagelsen af befordringspligten og præciseringer af lovens anvendelsesområde, post til døren m.v.).**

Af transportministeren (Pia Olsen Dyhr).

(Fremsættelse 13.11.2013).

Kl. 10:47

**Forhandling**

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver først ordet til hr. Flemming Damgaard Larsen, der er ordfører for Venstre.

Kl. 10:47

(Ordfører)

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Dette lovforslag fra regeringen har til formål at udmønte aftalen af den 26. juni 2013 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om ændringer i vilkårene for opfyldelse af befordringspligten hos Post Danmark. Der er jo over længere tid sket en markant nedgang af postmængden i Danmark og dermed en nedgang i indtægten for Post Danmark. Dette betyder, at Post Danmarks udgiftspres også må reduceres, så vi undgår, at Post Danmark skal på finansloven og skatteyderne dermed skal betale. Med ændringer i postservicen skal der således findes en balance mellem, at Post Danmark fortsat kan hvile i sig selv og hensynet til befordringspligten, så alle husstande i Danmark kan få samme postbesørgelse til samme pris, uanset hvor husstanden befinder sig. Det er en rigtig god solidarisk ordning.

Med den politiske aftale af juni 2013 ændres organiseringen af postbetjeningsbutikker, således at de posthuse og postbutikker, som Post Danmark selv driver, reduceres, men at der i stedet oprettes en række såkaldte postshopper, der kan tilbyde grundlæggende postservice. Der er også tale om, at ministeren med tilslutning fra aftalepartierne kan reducere antallet af omdelingsdage, ligesom der kan ske en justering af serviceniveauet for B-breve.

Der er en særlig udfordring ved betjening af mindre øer. Egentlig burde der ikke laves negative særregler i forhold til andre husstande i landet, men det bedste, der kunne opnås i aftalen, var differentiering i forhold til, hvor mange husstande der er på en ø, og til de steder, der ikke tilbydes samme service som resten af landet, ydes der en økonomisk kompensation.

Men på sigt bør alle husstande, også uanset om det er en husstand på en lille ø, have samme postbesørgelse. Med aftalen og de ændringer, der er heri, sikres, at Post Danmark i perioden 2014-2016 fortsat kan varetage den landsdækkende befordringspligt og altså uden offentlige tilskud. Venstre kan således støtte lovforslaget.

Kl. 10:49

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Venstres ordfører. Så er det tid til Socialdemokraternes ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:49

(Ordfører)

**Rasmus Prehn (S):**

Denne her gang må jeg hellere huske at nævne, at jeg også taler på vegne af Socialistisk Folkeparti, som desværre er blevet forhindret i at deltage.

Som også Venstres ordfører har været inde på, er der tale om et meget bredt forlig, og vi Socialdemokrater er meget glade for, at det er lykkedes at samle partierne bredt om at sikre det, som skal være

fremtidens postvæsen, nemlig at man kan holde fast i det, som også Venstres ordfører meget flot omtaler som en rigtig god solidarisk ordning, nemlig befordringspligten. Det er flotte ord fra en Venstre-mand. Vi Socialdemokrater er glade for, at ligegyldigt hvor man bor i det danske rige, kan man simpelt hen regne med at få samme postbetjening. Det er positivt.

Udfordringen er jo den, og det kender vi alle sammen hjemmefra, at vi simpelt hen sender færre breve, end vi gjorde tidligere. Jeg var for nylig af sted på efterårsferie, og jeg foreslog mine døtre, at vi skulle sende postkort hjem til bedstemor og bedstefar, og de sagde: Jamen far, kan vi ikke bare sende en mms med et billede? Det er simpelt hen den nye måde, vi kommunikerer på. Vi sender ikke så mange breve, som vi gjorde tidligere. Vi sender flere tekstbeskeder, vi sender e-mails, og det er også den måde, flere og flere virksomheder vælger at arbejde på.

Hvis det er, at vi vil have et postvæsen, der også er rentabelt i fremtiden, så er vi selvfølgelig nødt til at tage bestik af det, og det er det, som det her lovforslag lægger op til, nemlig at Post Danmark får mulighed for at justere arbejdsforholdene, så de passer bedre til nye udfordringer. Som det er blevet nævnt, er der jo muligheden for, at man kan arbejde med 5 omdelingsdage, men godt nok med 6 servicedage. Der bliver mulighed for, at de såkaldte B-breve, som vi alle sammen kender – man sender et brev, og det er ikke så vigtigt, om det kommer frem den ene eller den anden dag – kan være lidt længere undervejs. Man betaler en lavere pris, men det er ikke så hurtigt fremme, og det ved man. Det er positivt, at man får den mulighed. Det gør, at man fra Post Danmarks side kan køre en mere rentabel forretning.

Som også Venstres ordfører var inde på, lægger man om, så man i stedet for at have de store posthuse arbejder mere med postshopper, som har de faciliteter, der er nødvendige i hverdagen. Det er også sådan, at de er fordelt pænt rundt omkring i det danske samfund.

Endelig er det sådan, hvad også Venstres ordfører var inde på, at vi har været særlig opmærksomme på det med øsamfund og mindre tæt befolkede områder. Jeg vil gerne her på Folketingets talerstol sådan indrømme, at vi har et partiinternt anliggende. Når vi har drøftet nogle af de her ting om øsamfund og andet, som vi er meget optaget af – også fordi mystiske forskere har været ude at sige, at man bare kan lukke øerne og sådan noget, hvad vi synes er noget mærkeligt noget – så har det været sådan, at en indikator for, om tingene var i orden, har været den såkaldte hr. Flemming Damgaard Larsen-faktor. For det er sådan, at Venstres ordfører er en, der virkelig kerer sig meget om øsamfundene, og vi kan høre på den måde, han talte så varmt om det på, at når hr. Flemming Damgaard Larsen har sagt god for det, er det i orden. Det har altså været sådan, at når der har været kritiske spørgsmål i vores folketingsgruppe, har både den tidligere transportminister hr. Henrik Dam Kristensen og jeg selv kunnet berolige folk med, at Venstres meget engagerede ordfører på det her område, hr. Flemming Damgaard Larsen, har sagt god for det, og så har folk vidst, at så er der styr på det, og så er der ingen, der bliver efterladt med dårlig service.

Så det skal være de afsluttende ord: Det her lever simpelt hen op til selveste hr. Flemming Damgaard Larsens standard. Øsamfundene kan være trygge og glade.

Kl. 10:53

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Så kan han ikke nå højere. En kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:53

**Henning Hyllested (EL):**

Så kunne man jo fortsætte i samme spor og sige, at det dog er fantastisk, at det er hr. Flemming Damgaard Larsen, som er kvalitetsstempel her for Socialdemokraterne. Tillykke med det.

Jeg vil sige efter at have set høringsvaret fra Sammenslutningen af Danske Småøer, at jeg ikke tror, deres synspunkt er i overensstemmelse med hr. Flemming Damgaard Larsens. Så jeg ved ikke lige, om hr. Flemming Damgaard Larsen i virkeligheden er et kvalitetsstempel.

Jeg vil gerne anholde den bemærkning, som ordføreren kom med, om, at vi nu med det her lovforslag sikrer, at der alle steder i det danske rige er samme postbetjening. Gælder det også for de der småøer over det hele? Sådan er mit spørgsmål til hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:54

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ordføreren.

Kl. 10:54

**Rasmus Prehn** (S):

Som jeg startede med at sige, er vi fra Socialdemokraternes side rigtig glade for, at det helt grundlæggende, nemlig befordringspligten, er noget, der kan videreføres. Det er en god, solidarisk ordning, der betyder, at uanset hvor man bor henne i Danmark, kan man regne med, at man kan få post og man kan sende breve.

Det er klart, at der er forskel på at bo lige midt i København eller på en ø, og derfor har man jo været nødt til at tage nogle helt særlige hensyn til øerne. Det har været sådan, at vi i et tæt samarbejde – også med repræsentanterne for de her øer – har prøvet at finde en løsning. Det har været sådan, at Venstres ordfører på området, hr. Flemming Damgaard Larsen, har været meget aktiv med at varetage de her interesser.

Så kan det godt være, at det kunne blive en endnu bedre service. Nu vil jeg heller ikke holde mig tilbage fra at rose Enhedslistens dygtige ordfører på det her område, for vi ved, at hr. Henning Hyllested ikke er bleg for at ønske noget, der er endnu bedre, selv om man har en meget god ordning. Det kender vi jo fra Enhedslisten: Selv om der virkelig er opnået en god service, vil de gerne have det lidt bedre. Det er jo med til hele tiden at holde os til ilden, så vi ikke sidder og sygner hen og glemmer at fokusere på kvalitet. Enhedslisten er der altid til at bide os bagi og sikre en bedre service, så også stor ros til hr. Henning Hyllested for det.

Kl. 10:55

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Henning Hyllested.

Kl. 10:55

**Henning Hyllested** (EL):

Det er rigtigt, at vi altid er der til at foreslå nogle forbedringer. Er hr. Rasmussen Prehn ikke enig med mig i, at med det her forslag er der faktisk tale om serviceforringelser i forhold til den ordning, vi kender i dag?

Kl. 10:55

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ordføreren.

Kl. 10:55

**Rasmus Prehn** (S):

Der, der er tale om i det her forslag, er, at man kigger realistisk på, hvilke vilkår der er. Og ud fra de forudsætninger prøver man at skruer noget sammen, som er bedst tænkeligt. Der er vi fra socialdemokratisk side glade for, at befordringspligten stadig væk gælder, og at der tilsyneladende er bred opbakning i Folketinget til det her forslag.

Kl. 10:56

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Socialdemokraternes ordfører. Så er det Dansk Folkepartis ordfører, hr. Kim Christiansen.

Kl. 10:56

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Jeg er indkaldt som reserve i sidste øjeblik, da vores normale ordfører på området, hr. Morten Marinus, måtte melde forfald i dag.

Det er jo kendt stof, det er forligsstof, og derfor er Dansk Folkeparti selvfølgelig en del af det, og vi bakker også op om forslaget. Det gør dog ikke, at vi ikke synes, at det her måske godt kunne have været en endnu bedre aftale, men som andre har været inde på, var det nok det højest opnåelige inden for de rammer, vi har.

Vi har i de senere år set faldende brevmængder på grund af øget digitalisering, og det er selvfølgelig med til at fjerne noget af indtægtsgrundlaget for Post Danmark. Det har været nødvendigt med de her justeringer, selv om vi som flere andre også godt kunne have tænkt os, at man havde fået en endnu bedre postbetjening, men vi mener, det her er tåleligt.

Med hensyn til øsamfundene har vi haft et stort ønske om, at de også blev tilgodeset, så de stadig væk har god kontakt med omverdenen i form af fornuftig betjening på brevområdet.

Så alt i alt er det en aftale, der gør, at Post Danmark kan fortsætte og stadig væk drive en forhåbentlig sund og god forretning til glæde for de mange medarbejdere, som er i Post Danmark. Så må vi så leve med, at det måske kunne have været en endnu bedre aftale, men som sagt er det en afvejning af de muligheder, der var. Så Dansk Folkeparti støtter naturligvis den her aftale.

Kl. 10:57

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Andreas Steenberg for Det Radikale Venstre.

Kl. 10:57

(Ordfører)

**Andreas Steenberg** (RV):

Danskerne er rigtig gode og er blevet rigtig gode til at bruge internettet, skrive sms'er, være på Facebook og alt muligt andet. De nye medier giver en masse muligheder for at kommunikere og have interaktion på andre måder. Med det her lovforslag står vi så lidt med bagsiden af det. Siden 2010, hvor vi lavede den nuværende postaftale, er mængden af breve faldet med over 10 pct. Formentlig vil der komme endnu færre breve i de kommende år, fordi danskerne og det offentlige og virksomhederne vil bruge internettet endnu mere på bekostning af gammeldags post.

Derfor er Post Danmark en virksomhed, som vi hele tiden skal skære til og lave om for at få økonomien til at hænge sammen. I den forbindelse vil jeg gerne benytte lejligheden til at rose fagforeningerne og ledelsen i Post Danmark. Min opfattelse er, at man løser udfordringerne i samarbejde og på en konstruktiv måde. Det synes jeg er flot, og det vil jeg gerne give ros for.

Det her lovforslag giver transportministeren mulighed for at ændre servicen på en række områder frem mod 2016. For det første udvides omdelingstiden for såkaldte B-breve fra 3 til 4 dage. For det andet kan Post Danmark få lov til ikke at uddele post til husholdninger om mandagen. For det tredje mindskes antallet af selvstændige posthuse. I stedet laves såkaldte postshopper, hvor man f.eks. i forbindelse med et supermarked også har postbetjening.

Der er ingen grund til at lægge skjul på, at hvis de her muligheder tages i brug frem mod 2016, er det en serviceforringelse, men det er det, der skal til, for at Post Danmarks økonomi hænger sammen, og

for at vi stadig væk kan have befordringspligt, så alle danskere kan få post i brevsprækken. Alternativet er, at Post Danmark kommer i økonomisk uføre, og baggrunden for det er som sagt, at folk sender meget mindre post end tidligere, og det har selvfølgelig en konsekvens for, hvad der er råd til af service i Post Danmark.

Samlet set kan Radikale Venstre støtte den aftale, vi har været med til at lave, og dermed også om det her lovforslag.

Kl. 11:00

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til den radikale ordfører. Så er det hr. Henning Hyllested for Enhedslisten.

Kl. 11:00

(Ordfører)

**Henning Hyllested (EL):**

Lovforslaget her, L 64, udmønter jo en politisk aftale, som er indgået mellem regeringen, Venstre, Konservative og Dansk Folkeparti. Det kan man så mene om, hvad man vil, og det gør jeg.

Det, som vi godt kan være meget betænkelige ved, er, at transportministeren jo også bliver bemyndiget til – i virkeligheden uden om Folketinget i form af ændringer af bekendtgørelser og den slags ting – at udmønte fremtidige politiske aftaler. Jeg kan godt se, at Trafikstyrelsen i høringsnotatet beroliger om, at det selvfølgelig kommer i en høringsproces, men der er jo i bund og grund tale om, at transportministeren bemyndiges til at udmønte politiske aftaler – hvordan de så end måtte se ud, og hvilke flertal der måtte indgå dem – uden om Folketinget. Det synes vi er demokratisk betænkeligt. Det er trods alt sådan, at vi politisk beslutter, hvilket serviceniveau der skal være på postbefordringsområdet, og derfor synes Enhedslisten faktisk, at det bør foregå efter forhandlinger i Folketinget.

Vi taler jo netop om postbefordring, og Enhedslisten anser postbefordring for at være en del af et lands infrastruktur. Det er så at sige en slags forsyningsvirksomhed, og det er jo også derfor, man har befordringspligten, som gør, at alle danskere kan få post på nogle rimelige vilkår. Vi skal jo så diskutere, hvad det er for en postbefordring, vi vil have i det her land. Det bør beslutes politisk og ikke bare udmøntes af transportministeren ud fra en eller anden politisk aftale.

Jeg bemærker selvfølgelig også med hensyn til befordringspligten, at Post Danmark jo skal drive virksomheden nu og frem til 2016 uden offentligt tilskud – uden offentligt tilskud – og at befordringspligten og virksomheden i det hele taget skal varetages på fuldt kommercielle vilkår. Jeg kan godt se, at den socialdemokratiske ordfører glæder sig over, at befordringspligten fortsætter. Ja, det kan man så sige er hele kernen i Post Danmark, men når den fortsætter på de her vilkår, er det jo problematisk. Og så kan jeg godt forstå, man glæder sig over, at den fortsætter, for det er nok i virkeligheden kun et spørgsmål om tid.

Det er rigtigt, at der jo er en tilbagegang i postmængderne, som gør, at det jo giver problemer rent økonomisk for en virksomhed, som skal overleve på kommercielle vilkår, og som ikke må modtage offentlige tilskud. Med de brevmængder, der er, er det efter vores mening efterhånden helt illusorisk at drive Post Danmark på kommercielle vilkår. Vi mener faktisk, at det er et offentligt ansvar at drive postvæsen af høj kvalitet for alle borgere i det her land, herunder også de ældre mennesker, som ikke er på internettet, som ikke er i stand til at bruge den fagre nye digitale verden. Det fremgår af høringsssvaret fra Ældre Sagen, at af de over 65-årige er der 300.000, der ikke er på nettet. Af de over 75-årige er det halvdelen, der ikke har prøvet at være på nettet. Det synes vi er altså et stort problem.

Det gælder også betjeningen af vores øsamfund, som nogle har været inde på. Jeg er ikke helt sikker på, at man måske er helt i overensstemmelse med dem, der bor på øerne, når man bruger hr. Flemming Damgaard Larsen som kvalitetsstempel, og siger, at det

her bare er i orden, når han siger det. Det er det efter vores mening ikke, og jeg synes, at man går i helt små sko, når man kan begynde at foreslå, at beboerne på øerne selv skal betale de brevkasseanlæg, der skal opstilles, hvis de ønsker sådan et opstillet på kajen. Det er godt nok at gå i små sko. Det er ikke kvalitet, vil jeg sige til hr. Flemming Damgaard Larsen.

Der er med det her lovforslag tale om serviceforringelse. Der er tale om, at A-breve til private først skal omdeles tirsdag, hvis de er indleveret lørdag eller søndag. B-breve får en dags længere ekspeditionstid, antallet af betjeningssteder reduceres – i hvert fald Post Danmarks egne posthuse og postbutikker – og man erstatter dem så et vist omfang med 700 nye postkiosker, som jeg foretrækker at kalde dem.

Men hvordan er det lige, hvis man sætter supermarkeder og andre til at betjene posten? Vil man stille krav til personalet? Der er jo posthemmelighed, og der er også tavshedspligt i forhold til, hvad det er for noget post folk modtager. Bliver der i den forbindelse stillet krav til personalet de steder, hvor man har tænkt sig at lave de her postkiosker?

Så er der hele post til døren-ordningen, hvor jeg også synes, man er ude af at gå i rigtig små sko, hvis man vil sige, at folk kun kan få post til døren på folkeregisteradressen. Det vil sige, at hvis de bor i deres sommerhus i en 3, 4, 5 måneders periode, kan de ikke længere få post til døren, på trods af at de stadig væk har den manglende mobilitet, eller hvad det nu kan være, der gør, at de har ret til post til døren. Jeg synes, at man også der går i små sko.

Det er tydeligt, at befordringspligten koster. Den kræver jo, at man har et stort apparat stående. Det er også derfor, man siger, at Post Danmark nu skal forbedre sit resultat med 800 mio. kr. om året, og det er efter vores mening illusorisk, hvis man vil have en befordringspligt og have et stort apparat stående. Man kommer til at diskutere, om ikke det offentlige skal ind og understøtte den her virksomhed, hvis vi vil have postbefordring af høj kvalitet til alle danskere i alle dele af riget.

Kl. 11:06

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 11:06

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Tak for de rosende ord fra den socialdemokratiske ordfører før, selv om jeg er lidt betænkelig ved det, når jeg bliver rost af en socialdemokrat, men det er godt nok.

Jeg vil bare lige spørge hr. Henning Hyllested om noget, for han refererer mig helt forkert og tillægger mig nogle synspunkter, jeg slet ikke har og heller ikke kan have givet udtryk for. Jeg vil gerne spørge hr. Henning Hyllested, om han kan bekræfte, hvad jeg sagde fra talerstolen, nemlig følgende:

Der er en særlig udfordring med betjeningen af mindre øer. Egentlig burde der ikke laves negative særregler i forhold til andre husstande i landet, men det bedste, der kunne opnås i aftalen, var en differentiering i forhold til, hvor mange husstande der er på øen. Og hvor der ikke tilbydes samme service som i resten af landet, ydes der økonomisk kompensation. Men på sigt bør alle husstande, også uanset om det er en husstand på en lille ø, have samme postbesørgelse.

Kan hr. Henning Hyllested bekræfte, at jeg sagde sådan på talerstolen under min ordførertale?

Kl. 11:07

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Ordføreren.

Kl. 11:07

Kl. 11:09

**Henning Hyllested (EL):**

Det kan jeg naturligvis bekræfte, når nu Venstres ordfører citerer fra sin egen ordførertale. Så det er klart, at jeg næsten ikke kan gøre andet end at bekræfte det, og det er fuldstændig rigtigt. Men det ændrer jo ikke ved, at Venstre her har indgået en aftale, som ikke løser det problem, som Venstre eller hr. Flemming Damgaard Larsen gerne vil løse på lidt længere sigt.

Hvis man skal se perspektiverne i det, går det vel egentlig den modsatte vej. Der er med det her lovforslag tale om serviceforringelser, som jo egentlig viser det, som jeg kalder en nedadgående tendens for Post Danmark, eller hvad man skal sige, for der bliver stillet krav til Post Danmark om, at virksomheden absolut skal drives på kommercielle vilkår og uden offentlige tilskud.

Jeg kunne jo retorisk spørge hr. Flemming Damgaard Larsen, og det ved jeg godt at man måske ikke skal, når man står talerstolen: Tror hr. Flemming Damgaard Larsen selv på, at man får vendt udviklingen i Post Danmark og får en ordentlig postbetjening af de små øer i Danmark?

Kl. 11:08

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 11:08

**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Det, jeg gerne vil spørge hr. Henning Hyllested om, er, om hr. Henning Hyllested, som er en del af regeringens parlamentariske grundlag, vil være med til at sikre, at der fuldt ud bliver taget hensyn til de danske småøer næste gang, der skal laves et eller andet, så husstandene der får nøjagtig samme betjening som andre husstande her i Danmark.

Kl. 11:08

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Ordføreren.

Kl. 11:08

**Henning Hyllested (EL):**

Det kan jeg love hr. Flemming Damgaard Larsen for at jeg meget gerne vil. Det kræver, at Enhedslisten bliver inviteret med til forhandlingerne om postloven, for nu har man jo altså fået den konstruktion, at man laver politiske aftaler et eller andet sted for lukkede døre, og så bliver de udmøntet af transportministeren uden om Folketinget i form af bekendtgørelser. Men vi kommer gerne til en række forhandlinger om det her og vil gerne sætte ind for at sikre, at de danske småøer får fuld postbetjening som andre steder i landet.

Kl. 11:09

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Hr. Mike Legarth for en kort bemærkning.

Kl. 11:09

**Mike Legarth (KF):**

Det er sådan set ikke et spørgsmål, det er bare lige en høflig oplysning, og det vil jeg så bede hr. Henning Hyllested tage med i finanslovsforhandlingerne: Nu står hr. Henning Hyllested jo på vegne af Enhedslisten og siger, at han vil give fuldstændig den samme postbetjening på øerne, som andre steder i landet, og han undskylder sig med, at han ikke var med til forhandlingerne. Men det forslag kan bringes ind i finanslovsforhandlingerne, og så forventer vi, at det bliver opfyldt.

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Ordføreren.

Kl. 11:09

**Henning Hyllested (EL):**

Det ved jeg jo ikke om det kan. Men jeg kan bare konstatere, at jeg så næsten kan forvente, at samtlige partier bortset fra Enhedslisten jo vil stemme imod, fordi man har lavet en politisk aftale, som går frem til 2016, og som vel ikke, så vidt jeg kan se, giver mulighed for at ændre på postbetjeningen af de små øer, i og med at de faktisk er omfattet af den her aftale, man har lavet.

Kl. 11:10

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Mike Legarth.

Kl. 11:10

**Mike Legarth (KF):**

Jeg kan da forsikre dem, der bor på øerne, om, at vi gerne vil sikre dem så god en postbetjening som overhovedet muligt. Men det er jo kendt, at når man deltager i aftaler og laver forlig, kan man ikke få alt opfyldt. Men her vil vi da bakke fuldstændig op om det forslag fra Enhedslisten, når nu det krav bliver præsenteret i finansloven.

Kl. 11:10

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Ordføreren.

Kl. 11:10

**Henning Hyllested (EL):**

Så må jeg opfordre til, at man åbner den politiske aftale, man har lavet, igen, og så tager vi en ny forhandling om det. Det må være det mest rimelige, at vi er med i de der forhandlinger, og så tager vi den snak der. Så det er op til de forligspartier, som har udmøntet den her aftale.

Kl. 11:10

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Enhedslistens ordfører. Så er det Liberal Alliances ordfører, hr. Villum Christensen.

Kl. 11:10

(Ordfører)

**Villum Christensen (LA):**

Forligspartierne bag postloven er nu blevet enige om at styrke det tidligere statsmonopol og sikre en plads på markedet for den delvis statsejede og klart dominerende spiller, nemlig Post Danmark. Det sker ved at skubbe konkurrenterne lidt længere væk og gøre plads, så Post Danmark kan blive mere effektivt. Alle andre virksomheder må selv tilpasse sig. De må optimere deres drift, finde på nye produkter, gøre sig lækre over for kunderne, holde omkostningerne i ro, tænke nyt og langsigtet osv. Det kender vi jo alle sammen.

Men dette gælder tilsyneladende ikke Post Danmark, der heldigvis har forligspartierne til at lave en skræddersyet ramme for virksomheden, så den ikke selv behøver at arbejde lige så effektivt og lige så konkurrencedygtigt som alle andre virksomheder.

Jeg er simpelt hen blevet i tvivl om, om Post Danmark deler breve ud, eller om Post Danmark deler reklamer ud. Når Post Danmark beder om 4 dage til at dele B-breve ud, virker det unægtelig, som om vi er gået fra, at postbuddet deler breve ud og tager reklamer med, til, at postbuddet deler reklamer ud og tager brevene med. Derfor er jeg lidt nysgerrig efter at få vide, om ministeren egentlig ikke er enig i, at det må være alle forsendelser, der bidrager til om-

kostningsbilledet af Post Danmarks helt enestående og landsdækkende distributionsnet.

Med dette lovforslag bliver porto en jo sat op. Fremover skal fru Hansen betale 6,5 kr. for et B-brev og 9 kr. for et A-brev. Samtidig kan jeg forstå, at Post Danmark gerne bringer sine adresseløse forsendelser ud for omkring 30 øre. Fru Hansen skal altså betale 20 gange mere, end der skal betales for den adresseløse forsendelse, for at få bragt sit B-brev ud sammen med den adresseløse forsendelse, og det er den adresseløse forsendelse, der bestemmer, hvornår fru Hansen får sit brev.

Når vi så lægger til, at Dansk Erhverv har påvist, at priserne for en almindelig pakke på 1-2 kg er mellem 10 og 36 pct. højere end i landene omkring os, og at Produktivitetskommissionen har vist, at der er et produktivitetspotentiale på op til 10-20 pct., hvis der skabes bedre konkurrence, ja, så mener vi faktisk, at billedet af den fraværende konkurrence er så tydeligt, at vi har vanskeligt ved at støtte forslaget.

Kl. 11:13

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Liberal Alliances ordfører. Så er det den konservative ordfører, hr. Mike Legarth.

Kl. 11:13

(Ordfører)

**Mike Legarth (KF):**

Tak, hr. formand. Der er jo ikke nogen tvivl om, at når man går ind til forhandlingerne om en aftale som den her, skal man forholde sig til, at Post Danmark er en statslig virksomhed forstået på den måde, at den har en særlig forpligtelse til at levere breve og pakker til befolkningen og ikke fungerer helt på de konkurrencevilkår, som jeg som konservativ egentlig gerne ville have at den gjorde. Så der er nogle ting der.

Men det gør jo, at ledelsen og vi som det politiske system må sørge for, at Post Danmark bliver så effektivt og rationelt drevet som overhovedet muligt, at de konkurrenceudsættes så meget som muligt, sådan at de får tilkæmpet sig de gevinster i en almindelig sund konkurrence med andre virksomheder rundt omkring dem. Så som den forrige ordfører er vi nu også meget store tilhængere af det.

Men det handler jo i forhold til det her lovforslag om, at vi vil have en befordringspligt uden offentlig støtte. Vi vil gerne have, at Post Danmark er selvfinansierende, og man kan konstatere, at der er en 10 pct.s nedgang i de fysiske brevforsendelser, hvilket jo altså skyldes e-mails, elektronisk post, digitalisering, internet, Facebook osv. Vi vil gerne have, at man kan få leveret et brev, uanset hvor man bor i Danmark, og at man betaler den samme pris for det uanset hvor. Det er en fair løsning, og det er en solidarisk model.

Den her aftale handler om, at B-brevene i forhold til i dag, hvor de bliver leveret efter maks. 3 dage, bliver forsinket med en ekstra dag, altså så det bliver 4 dage, og så får ministeren en mulighed for – jeg håber ikke, det bliver nødvendigt – at kunne inddrage uddeling af private breve om mandagen, det gælder altså ikke virksomheder, sådan at de private først får brevene om tirsdagen.

Det betyder også, at der rundtomkring i landet kommer færre Post Danmark-posthuse, som har alle ydelser og faciliteter. Dem bliver der færre af. Til gengæld kommer der flere miniposthuse – såkaldte postshopper, altså ind- og udleveringssteder – rundtomkring og godt geografisk fordelt. Så vi mener ikke, der er udfordringer med, at man bliver ringere stillet i bestemte områder.

Øerne har vi også været grundigt omkring, og vi har forsøgt at sikre, at de øboere, der er, får en så god betjening som muligt. Den bliver lidt forringet, fordi der er den her nedgang i omsætningen i Post Danmark og dermed lidt færre penge at gøre godt med. Men jeg synes, det er en god og ansvarlig løsning, der er fundet, og vi vil da gerne medvirke til at gøre den endnu bedre, hvis Enhedslisten som

påstået her fra talerstolen kan finde nogle penge, så den problemstilling kan løses. Det må vi se.

Jeg vil gerne slutte af med at sige, at konkurrenceelementet er vigtigt for os, og at det er vigtigt, at Post Danmark er transparent i alle deres forhold inklusive økonomi, så andre virksomheder og vi som politikere kan følge med, herunder at den reelle økonomi, der er forbundet med de forskellige forretningsområder, lægges frem, og at tallene opgøres, så de afspejler virkeligheden på det marked, som Post Danmark dækker.

Vi gør jo det her, fordi vi kan konstatere en udvikling med et dramatisk fald i brevængderne, ingen tvivl om det. Men det korte af det lange er, at Post Danmark på et marked uden eneret bør klare sig ved effektivitetsforbedringer og innovation, præcis som alle mulige andre aktører gør på et liberaliseret marked, og det får de også mulighed for med den her revision af postloven, som vi Konservative støtter.

Kl. 11:17

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:17

**Henning Hyllested (EL):**

Jeg vil spørge hr. Mike Legarth, om han er parat til nu her i forbindelse med lovbehandlingen at genåbne forhandlingerne i den forligskreds, som hr. Mike Legarth deltager i, med henblik på at sikre en bedre postbetjening af småøerne. Det spørger jeg selvfølgelig om for at få at vide, om hr. Mike Legarth vil være parat til at anerkende, at det nok vil kræve et tilskud til Post Danmark og dermed være et opgør med dogmet om, at Post Danmark skal drives på kommercielle vilkår og ikke må få offentlige tilskud. Eller vil en bedre postbetjening af de danske småøer kræve, at man så forringer servicen på andre områder af postbetjeningen?

Kl. 11:18

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Ordføreren.

Kl. 11:18

**Mike Legarth (KF):**

Jeg synes helt klart, at Post Danmark skal drives uden offentligt tilskud, og jeg synes, at Post Danmark skal konkurrenceudsættes til det yderste, altså mest muligt, for netop at skærpe prisen. For vi ved jo, at konkurrenceudsættelse er det, der gør, at man får mere for hver krone, man bruger. Så det tiltag støtter jeg op om. Jeg synes ikke, jeg hørte, at det var det, Enhedslisten mente.

Så hvis Enhedslisten kan finde et politisk flertal her i Folketinget, som kommer til mig i samlet trop og spørger, om De Konservative også vil medvirke, jamen så vil vi gerne det. Og så kan der flyttes rundt på de penge, man har fordelt i den her aftale. Det vil vi gerne give et tilsagn om at støtte.

Kl. 11:19

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Henning Hyllested.

Kl. 11:19

**Henning Hyllested (EL):**

Det vil hr. Mike Legarth, på trods af at der er lavet en politisk aftale, som jo udmøntes med det her lovforslag. Vil hr. Mike Legarth så også garantere, at de øvrige forligspartier i forligskredsen har en lige så velvillig indstilling til det, jeg i hvert fald kalder en ny forhandling?

Det er jo meget godt at stå og sige, at det er Enhedslisten, der skal finde pengene, men hvordan man end vender og drejer det, vil det jo blive et tilskud til Post Danmark under alle omstændigheder.

Jeg forstår, at det vil hr. Mike Legarth af rent principielle grunde ikke være med til, da hr. Mike Legarth jo mener, at Post Danmark skal drives på kommercielle vilkår uden offentlige tilskud.

Kl. 11:19

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ordføreren.

Kl. 11:19

**Mike Legarth** (KF):

Jamen jeg forstår slet ikke den her snak, vil jeg sige til hr. Henning Hyllested. For Enhedslisten er parlamentarisk grundlag for regeringen, og der er finanslovsforhandlinger i gang. Jeg formoder, at de genoptages, straks efter at vi har haft en timeout på grund af kommunalvalget. Og der kan Enhedslisten da bare bruge sine mandater og sige: Vi vil have, at der bliver ydet en bedre postservice til øerne. Det er et krav for, at vi kan lave en finanslovsaftale.

Så kan borgerne jo også bedømme, om de rent faktisk får noget for det, Enhedslisten går og siger, eller om det bare er en ordflo.

Kl. 11:20

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til den konservative ordfører. Så er det transportministeren.

Kl. 11:20

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget. Baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale, som Folketingets partier med undtagelse af Enhedslisten indgik den 26. juni 2013, og som er et tillæg til aftalen tilbage fra 2010 om en sikring af befordringspligten på et liberaliseret postmarked. Aftalen er optrykt som bilag til lovforslaget – hvis det skulle interessere nogen.

Der er tale om små ændringer af postloven, som har til formål at tilpasse loven til udviklingen på postmarkedet, herunder ikke mindst sikre, at den befordringspligtige virksomhed, Post Danmark A/S, kan varetage den landsdækkende befordringspligt i perioden 2014-2016 uden offentligt tilskud, hvilket også indgik i debatten lige før. Herunder er der nogle mindre ændringer og præciseringer i postloven.

Med lovforslaget tydeliggøres postlovens bemyndigelse til transportministeren til at fastsætte vilkår for opfyldelse af befordringspligten. Med forslagens bemyndigelsesbestemmelse er det hensigten, at transportministeren fremover administrativt skal kunne udmønte nye politiske aftaler – og politiske aftaler indgås af politiske partier i Folketinget – om en opfyldelse af befordringspligten, forudsat at den udmøntning holdes inden for lovens rammer.

Aktuelt vil bestemmelsen efter lovens vedtagelse danne grundlag for, at man administrativt kan foretage ændringer i postbetjeningen i form af færre omdelingsdage, justering af serviceniveauet for B-breve og ændringer i nettet af postbetjeningssteder – som de tidligere ordførere har været inde på – og det er alt sammen for, at Post Danmark kan varetage befordringspligten, så borgerne og erhvervslivet fortsat har adgang til en landsdækkende postservice, hvor der ikke ydes tilskud fra det offentlige.

Derudover fastsættes de allerede gældende principper for postbetjeningen for øsamfund, hvilket bl.a. indebærer, at også beboerne på de mindste øer fremtidigt er sikret økonomisk kompensation for begrænsningerne i postservicen. De øvrige forhold, som behandles i lovforslaget, er en bestemmelse om, at loven ikke finder anvendelse på befordring af pakker, der sker i henhold til en forudgående kontrakt. Det er for at imødekomme de indvendinger, som er modtaget i forbindelse med den offentlige høring, vi har været ude i, og det er helt konkret høringssvaret fra Dansk Erhverv.

Desuden foreslås det belagt med straf, hvis postvirksomheder og distributionsvirksomheder ikke overholder de ordensmæssige krav til omdeling af deres forsendelser. I forbindelse med behandlingen her i Folketinget udtrykte bl.a. Det Radikale Venstre ros til Post Danmarks ledelse og fagforeningerne for at bakke op om det her og for at have gjort det muligt, at vi kan lave de her ændringer, og jeg deler helt hr. Andreas Steenbergs tilgang til det. Det arbejde, fagbevægelsen og Post Danmark har lagt i at finde på gode løsninger, og så for medarbejderne i Post Danmark, er imponerende.

I forhold til Enhedslistens bemærkninger under behandlingen vil jeg sige, at det ikke er muligt for transportministeren i en ruf at ændre bestemmelserne via en bekendtgørelse uden om Folketinget, for hvis man skal ændre de rammer, vi har sat, forudsætter det jo, at forligspartierne – og det er næsten alle Folketingets partier – skal indkaldes og være nødt til at lave et nyt politisk forlig.

Jeg noterer mig også, at Enhedslistens ordfører synes, vi går i meget små sko, når der er mange ting, vi fortsat ikke kan levere. Der vil jeg sige, at vores udfordring jo er, at mængden af breve er voldsomt faldende. Der er selvfølgelig stadig væk folk, der har brug for breve til døren, deriblandt ældre mennesker, som jo ikke på samme måde er med på den digitaliserede verden, hvad der også er yngre mennesker, der ikke er – nu skal jeg ikke gøre ældre til en større gruppe, der ikke er klar til at være på internettet. Men vi kan se, at der er nogle, der er udfordret i forhold til digitaliseringen, og derfor har vi også stadig væk – og det er jo det, vi ønsker at fastholde – en landsdækkende befordringspligt. For vores udvikling går i stigende grad mod digitalisering, og der må man sige, at danskerne bare har været ufattelig gode til at kaste sig ind i den digitaliserede verden, og derfor er der også færre breve. Hvis vi skal forholde os til de økonomiske omstændigheder, må der også være nogle begrænsninger.

Jeg synes sådan set, det har været udmærket at få postkassen hjemme hos mig selv ud i skellet. Jeg kan godt hente min post i skellet ud til vejen, og det er jo en af de ting, som er blevet ændret. Kunne man ikke få posten ind ad døren? kan man spørge, men det har betydet en enorm effektivisering og måske også en aflastning for de postbude, der er ude at dele breve ud. Så jeg synes ikke, vi går i små sko, vi prøver at geare Post Danmark til den fremtid, de går i møde, så vi stadig væk har et Post Danmark, der sørger for, at alle kan få post i Danmark.

Til sidst vil jeg gerne igen takke for alle de positive bemærkninger, der har været fra de forskellige, og som jeg håber bliver fastholdt under vores udvalgsarbejde, i et omfang så vi kan sørge for, at der er et bredt flertal for lovforslaget.

Kl. 11:25

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Der er korte bemærkninger. Først er det fra hr. Brian Mikkelsen.

Kl. 11:25

**Brian Mikkelsen** (KF):

Vores ordfører har klart og præcist gjort rede for partiets holdning til forslaget her, men jeg har nogle spørgsmål omkring den erhvervsmæssige del af forslaget. Jeg forventer jo klart, at ministeren sørger for, at Post Danmark holder sig inden for konkurrencelovgivningens rammer, og dermed også sørger for, at alle forsendelser bærer en del af de samlede omkostninger.

Der vil jeg godt spørge ministeren, om ministeren er enig i, at det skal være alle forsendelser, der tager del i at betale omkostningerne ved postens sådan helt enestående landsdækkende distributionsnet, og at der derfor ikke er grund til, at ministeren lader Post Danmark bede Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen om lov til at gå under eget omkostningsniveau.

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:26

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Jeg er ikke helt sikker på, jeg forstår spørgsmålet. Hvis spørgeren stiller mig det spørgsmål, om Post Danmark har bedt Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen om at gøre noget, der er ulovligt, så er svaret: Nej, det må Post Danmark sådan set ikke. Hvis det spørgsmål, spørgeren stiller mig, er, om Post Danmark skal konkurrere på lige vilkår, så må jeg svare, at der jo er en grund til, at vi har en postlov, og at der er visse betingelser, som Post Danmark selvfølgelig skal leve op til, hvad der måske i nogle tilfælde gør, at de står anderledes end deres konkurrenter.

Jeg vil yderligere sige i forhold til erhvervslivet, at man skal være opmærksom på en af de bemærkninger, Dansk Erhverv er kommet med omkring pakker, nemlig at vi jo i virkeligheden sørger for, at Post Danmark i forhold til levering af pakker har yderligere krav end dem, der bliver stillet til deres konkurrenter. Så der er Post Danmark jo stillet i en forholdsvis ulige situation i forhold til nogle andre. Så jeg tror, man lige skal være opmærksom på, at der er nogle spilleregler omkring Post Danmark. Men Post Danmark skal selvfølgelig overholde loven.

Kl. 11:27

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Brian Mikkelsen.

Kl. 11:27

**Brian Mikkelsen** (KF):

Ja, selvfølgelig skal de overholde loven, ellers får vi jo en ny ministersag relativt hurtigt. Men her har vi jo at gøre med et Post Danmark, som ligger og konkurrerer med private firmaer, og der må det være statsmagtens opgave og også ministerens opgave at sørge for, at der er fair og lige konkurrencevilkår. Derfor var mit spørgsmål helt klart stillet i forhold til, at ministeren skulle være med til at sørge for, at der var fair og lige konkurrencevilkår.

Altså, man kan jo være i tvivl om, hvad Post Danmark er for en virksomhed – de deler breve ud, ja, men de deler også reklamer ud. De beder om lov til at have 4 dage til at dele B-breve ud, samtidig med at de deler direct mails ud og alle mulige andre ting. Så derfor er det meget vigtigt, at ministeriet er obs på, at der er en fair og lige konkurrence, så man ikke fra postens side udkonkurrerer private distributionsfirmaer, som ikke får støtte.

Så jeg vil godt bede ministeren svare på, hvad ministeren kender til Post Danmarks prisfastsættelse på adresseløse forsendelser, og så vil jeg også godt høre, om ministeren kan være enig i, at alle forsendelser selvfølgelig skal tage lige del i omkostningerne ved Post Danmarks landsdækkende distributionsnet, når der prisfastsættes. Det er ekstremt vigtigt, at en regering sørger for lige vilkår for alle i det her samfund.

Kl. 11:28

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:28

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Jeg tror, man skal være meget opmærksom på det, jeg understregede to gange i min tale, nemlig at Post Danmark drives uden tilskud; at befordringspligten sådan set skal løbe rundt i sig selv. Og man må sige, at det er den store udfordring – ikke mindst for Post Danmark, der i modsætning til deres konkurrenter skal levere til bopælen.

Hvis man kigger på nogle af deres konkurrenter, f.eks. på pakkeområdet, vil man se, at de jo ikke skal levere ind til døren – de kan f.eks. vælge at levere i en butik eller noget andet, så det er et andet distributionsnet, Post Danmark har. Det at sikre en fair og lige konkurrence er jeg sådan set meget indforstået med, når hr. Brian Mikkelsen nævner det, men det, man også skal være opmærksom på, er, at Post Danmark ofte er i en ulige konkurrence, fordi der er blevet stillet nogle krav til dem, som deres konkurrenter ikke i samme omfang lever med.

Omkring prisfastsættelse vil jeg sige, at det ikke er noget, vi gør i Folketinget, ud over for B-breve. Der er Post Danmark en privat virksomhed, og det er op til Post Danmark at prisfastsætte deres forskellige takster.

Kl. 11:29

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 11:29

**Henning Hyllested** (EL):

Jeg er meget glad for den sidste del af ministerens svar til hr. Brian Mikkelsen, hvor ministeren jo klart gør opmærksom på, at det i virkeligheden er Post Danmark, der langt hen ad vejen er udsat for unfair konkurrence, og at mange af de private distributører jo har muligheden for at gå ind og tager lunserne der, hvor det er nemt, der, hvor der bor mange mennesker, der, hvor der er tæt bebyggelse, altså i byerne, hvorimod Post Danmark jo altså er udstyret med befordringspligten og skal komme og uddele post i selv den yderste afkrog på den mindste lille ø. Så jeg vil sige rigtig mange tak til ministeren for den bemærkning.

Men det, jeg vil spørge om, er selvfølgelig lidt i forlængelse af den disput, vi har haft her i salen i dag. Jeg vil bare spørge ministeren, om hun er parat til igen at åbne den aftale, som ligger til grund for det her lovforslag, og som udmønter aftalen. For jeg kan jo forstå, at nogle af forligsparterne er ved at få kolde fødder i forhold til postbefordringen på de små øer og det serviceniveau, man har lagt sig fast på der.

Kl. 11:30

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:30

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Vi har jo i den politiske aftale også haft fokus på småøerne og netop derfor økonomisk kompenseret småøerne for, at de på en måde er blevet lidt skævt fordelt i forhold til os, der bor i tættere bebyggede områder. Og nej, jeg er ikke villig til at åbne den politiske aftale, medmindre selvfølgelig et af forligspartierne kommer og siger, at vi er nødt til at åbne og diskutere aftalen. Det er jo præmisserne for det lovforslag, jeg fremsætter i Folketingssalen.

Kl. 11:31

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Henning Hyllested.

Kl. 11:31

**Henning Hyllested** (EL):

Jamen så vil jeg da bare bruge min anden mulighed her til at opfordre et eller flere af forligspartierne til at henvende sig til ministeren og bede om at få aftalen genåbnet, så vi kan få diskuteret postbefordringen på de små øer. For måske er der i virkeligheden mulighed for at forbedre den i overensstemmelse med de krav, man har på de små øer.

Kl. 11:31

Kl. 11:34

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:31

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Jeg synes, det er rigtig vigtigt, at hele Danmark har en sikkerhed for, at de kan få leveret post. Det, vi lægger op til med de små ændringer, vi laver af postloven den her gang, er at gøre Post Danmark robust, så man også i fremtiden kan få post alle steder i Danmark. Der er en ulighed, som vi jo er kommet i møde ved at give økonomisk kompensation til øerne, for vi er opmærksomme på, at de ikke er i samme situation som andre – slet ikke, hvis man bor på en af de helt små øer.

Jeg mener, at der er taget stilling til det i det forslag, vi fremsætter, og at det er balanceret, men samtidig sørger vi for, at vi også har et Post Danmark i fremtiden. Og det synes jeg sådan set er det vigtige med det her forslag. Men tak til alle for kommentarerne.

Kl. 11:32

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Hr. Villum Christensen for en kort bemærkning.

Kl. 11:32

**Villum Christensen** (LA):

Tak. Det er nok lidt i det samme spor, som hr. Brian Mikkelsen var i før, for jeg forstod ikke helt svaret. Jeg vil egentlig gerne spørge lidt mere præcist: Synes ministeren, at det her er en rigtig måde at organisere det på, når det kan lade sig gøre, at postvæsenet kan skruer rigtig meget op for prisen på brevforsendelser, så den altså kan blive op til 9 kr. for et A-brev, og så samtidig kan dumpe prisen på de adresseløse forsendelser, således at det, som jeg sagde i min ordførertale, koster 20 gange så meget at sende et brev som at sende en adresseløs forsendelse? For så siger det sig selv, at man skubber nogle af de private distributører ud af markedet.

Er det rimeligt at forestille sig, at man kan have så stor en forskel? For det er jo spørgsmålet, om man går ud med breve og så tager en forsendelse med eller omvendt, som jeg også sagde i min ordførertale. Er der ikke grænser for, hvor stor forskel der skal være, hvis postvæsenet skal kunne putte med sin omkostningsberegning, når man markedsfører sig på det her felt?

Kl. 11:33

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:33

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

De andre partier har ligesom Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance indgået en aftale, og det er den aftale, der ligger til grund for den behandling, vi har i Folketinget.

Det, vi som Folketing har en mulighed for at forholde os til, er reguleringen af prisen på B-breve, og det er jo et fokus, vi har, fordi vi stiller nogle særlige krav til udbringning af B-breve. Ellers er det op til Post Danmark at regulere sine takster som enhver anden virksomhed, fordi de selvfølgelig er i konkurrence med andre. Samtidig stiller vi jo nogle krav til Post Danmark, som vi ikke på samme måde kan stille til andre private virksomheder, om, at de skal levere postbefordring til hele Danmark. Jeg tror, at man vil kunne finde flere eksempler på, at deres konkurrenter ikke gør det.

Kl. 11:34

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Villum Christensen.

**Villum Christensen** (LA):

Ikke desto mindre strammer man altså skruen der, hvor der er en monopollignende situation, og dumper – nu ved jeg, at man i Socialistisk Folkeparti er meget mod social dumping – priserne et andet sted. Men lad det nu være.

I forhold til konkurrencelovgivningen kan man så stille et meget præcist spørgsmål: Mener ministeren, at Post Danmark indtager en dominerende stilling, eller mener man det ikke?

Kl. 11:35

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:35

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Der er jo ingen tvivl om, at Post Danmark er en stor virksomhed i Danmark. De bringer post ud til rigtig mange danskere, og hvis vi sammenligner med en anden stor leverandør, kan vi se, at f.eks. Tele Danmark i hvert fald i gamle dage også var en af dem, der sad tungt på markedet. Så jo, Post Danmark leverer til rigtig mange danskere.

Samtidig stiller vi en del krav til Post Danmark, da det er en virksomhed, som staten ejer. Vi stiller krav til, hvornår de skal bringe breve ud, at de skal gøre det til døren osv., hvilket vi ikke kræver af private leverandører.

Kl. 11:35

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Flemming Damgaard Larsen for en kort bemærkning.

Kl. 11:35

**Flemming Damgaard Larsen** (V):

Det er af samme skuffe, for det er jo således, at Post Danmark udnytter sin monopolstilling på områder af markedet til at sætte prisen højt op for så at bruge provenuet på at dumpe priserne på det frie marked. Det, jeg godt vil spørge ministeren om, er, om ministeren vil gribe ind over for det forhold, således at der bliver en fair konkurrence med den her monopolvirksomhed på det frie marked.

Kl. 11:36

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Ministeren.

Kl. 11:36

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Nej, jeg vil ikke gribe ind, i forhold til om Post Danmark har ret til at dele B-breve ud. Jeg har heller ikke noteret mig, at nogen af deres konkurrenter er interesseret i at dele B-breve ud. Men jo, det er rigtig, at Post Danmark har monopol på udbringning af B-breve, men jeg har endnu ikke noteret mig nogen, der har vist interesse i at udbringe B-breve. Man kan også se, at antallet af B-breve er hastigt faldende i Danmark, og det gør måske også, at deres konkurrenter ikke ser den store forretningsmodel i at byde ind på eventuelt at skulle overtage B-brevene.

Derudover er det jo samtlige partier – også Venstre – der har sagt, at det er en god idé, at vi har et Post Danmark, der har befordringspligt i hele Danmark.

Kl. 11:36

**Første næstformand** (Bertel Haarder):  
Flemming Damgaard Larsen.



**Flemming Damgaard Larsen (V):**

Skal jeg forstå det således, at ministeren fuldstændig afviser at gå ind i en nærmere undersøgelse af, om Post Danmark misbruger deres monopolstilling på visse områder til at udkonkurrere andre på det frie marked?

Kl. 11:37

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 11:37

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

Post Danmark skal selvfølgelig overholde reglerne, og det gælder sådan set alle regler, også konkurrencereglerne. Det er en privat virksomhed.

Når det gælder B-breve, stiller vi jo nogle krav til Post Danmark, som vi ikke kan stille til nogen andre, fordi det er en statsejet virksomhed og vi forventer, at de udbringer B-breve, og fordi der ikke er andre, der er interesseret i at overtage udbringningen af dem.

Når det så er sagt, synes jeg altså også, man skal være opmærksom på, at der hviler nogle særlige pligter på Post Danmark. Det har vi et stort flertal i Folketinget der er interesseret i, fordi vi kan se, at det er godt, at alle danskere har adgang til posten. Det betyder jo egentlig, at de er stillet ulige i konkurrencen med deres konkurrenter, der kan vælge kun at fokusere visse steder, nemlig der, hvor der i virkeligheden er en god forretning.

Så selvfølgelig skal Post Danmark overholde reglerne, men jeg synes sådan set ofte, at de er ulige stillet i forhold til deres konkurrenter.

Kl. 11:37

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Hr. Mike Legarth for en kort bemærkning.

Kl. 11:38

**Mike Legarth (KF):**

Tak for det. Vil ministeren være med til at indføre, at Post Danmark laver et særskilt regnskab for det monopolarbejde, man har med hensyn til postudbringning? Det vil altså sige, at man i regnskaberne skal kunne se, hvad indtægterne ved postudbringning er – og nu taler vi A- og B-breve. Derudover vil vi gerne have særskilt regnskab for adresseløse forsendelser og andre ting.

For det, debatten går på, og det, der er vores ønske, er at sikre, at de private brev- og pakkedistributører ikke udkonkurreres af et Post Danmark, der bruger et overskud fra monopolvirksomhed til at sælge billigere produkter – altså uddeling af andre breve, adresseløse forsendelser, reklamer og lignende – og med penge tjent ved monopoludbringningen af A- og B-breve udkonkurrerer private virksomheder.

Kl. 11:38

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 11:39

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

Altså, nu er der jo ikke monopol på A-breve. Der er sådan set andre, der også leverer breve på almindelig vis i Danmark. Det, man kan sige der er besluttet er monopol på, hvor Post Danmark har en særlig pligt, og hvor vi som Folketing er optaget af det, er udbringningen af B-breve. Det skal man være opmærksom på.

Hvis det nu var sådan, at der var rigtig mange virksomheder, som kom og sagde, at de godt kunne tænke sig at overtage den forretning, så kunne vi da kigge på det. Men mit syn på det er sådan set, at jeg

ikke har oplevet nogen, der er interesseret i det. Det er en dårlig forretningsmodel. Men det er jo noget, vi som Folketing har sagt at vi gerne vil sørge for alligevel. Vi vil gerne have, at alle danskere får adgang til post.

Jeg kan godt blive lidt bekymret over tilgangen fra de borgerlige partier, som næsten lyder, som om det ikke er så vigtigt, om alle kan få post, når bare der er nogle få, der kan få en billig post. Der må jeg sige at vores tilgang fra regeringens side er meget klar: Vi ønsker, at alle danskere skal have adgang til post. Det forudsætter, at Post Danmark kan drives på ordentlige vilkår, herunder også, at det kan betale sig at udbringe B-breve.

Kl. 11:40

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Mike Legarth.

Kl. 11:40

**Mike Legarth (KF):**

Jamen ministeren misforstår fuldstændig den position, jeg har. Det, jeg taler om, er, at vi skal have et Post Danmark, og indtil videre er det Post Danmark, der har befordringspligten, og det betaler vi – ikke som stat, for det er uden tilskud, men som borgere – nogle penge for. Men der skal altså et monopol til, at man kan kræve, er det 7,30 kr. for at bringe et A-brev ud og 5,40 kr. for et B-brev?

Ministeren må da kunne se, at det er et åbenlyst konkurrencemæssigt problem, hvis nu Post Danmark tjener gode penge på den del og bruger dem til at sælge andre ydelser billigt i konkurrence med andre virksomheder. Jeg har ikke sagt, at det er sådan. Jeg har bare sagt, at jeg gerne vil have gennemsækelighed, jeg vil gerne have transparens, jeg vil gerne have, at offentligheden kan se de regnskaber, Post Danmark har, og se, at den overflytning af overskud ikke sker. Det er da et simpelt budskab og ønske at have.

Kl. 11:41

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Ministeren.

Kl. 11:41

**Transportministeren (Pia Olsen Dyhr):**

Jeg synes, at ordføreren siger det på en meget kløgtig måde, og jeg vil derfor gerne kigge på, hvad vi kan gøre i forligskredsen. Næste gang, vi mødes, kan vi vende den kommentar, som ordføreren kom med.

Kl. 11:41

**Første næstformand (Bertel Haarder):**  
Tak til transportministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**6) 1. behandling af lovforslag nr. L 65:**

**Forslag til lov om letbane på Ring 3.**

Af transportministeren (Pia Olsen Dyrh).

(Fremsættelse 13.11.2013).

Kl. 11:41

**Forhandling**

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver ordet til Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:42

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tilbage i starten af 2009 blev der dannet en Infrastrukturfond med knap 100 mia. kr., som i en bred forligskreds siden er blevet fordelt til en lang række vigtige projekter rundtomkring i landet. Broderparten af de næsten 100 mia. kr. er gået til kollektiv trafik, så man må sige, at der under den tidligere regering virkelig blev sat gang i historiske investeringer inden for den kollektive trafik.

Et af de projekter, der i den forbindelse nød fremme, var, at vi i januar 2009 aftalte at afsætte 1,5 mia. kr. som statsligt bidrag til en forbedring af den kollektive trafik i Ring 3-korridoren vest for København. Med trafikaftalen fra juni 2013 blev der – igen i den brede kreds – afsat yderligere 252 millioner statslige kroner til anlæggelse af en letbane i korridoren. Desuden er der nu indgået en aftale om letbanens anlæg og drift imellem Transportministeriet – som repræsentant for staten – Region Hovedstaden og hele 11 kommuner på Vestegnen: Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Brøndby, Høje Taastrup, Hvidovre, Vallensbæk og Ishøj.

Regionen bidrager med 991 mio. kr. til anlæggelse af letbanen, mens de involverede kommuner tilsammen bidrager med 1,3 mia. kr. Dermed bidrager staten med 40 pct. af anlægsudgifterne, regionen bidrager med 26 pct., og de 11 kommuner bidrager med tilsammen 34 pct. Der er altså tale om et tiltrængt og meget bredt funderet projekt, der vil gavne rigtig mange borgere i form af et bedre kollektivt trafiktilbud på tværs af fingrene i Københavns fingerplan.

Den 27 km lange letbane med 27 stationer vil desuden give mulighed for mindre trængsel på Vestegnens befærdede veje, ved at flere af de rejsende af egen fri vilje – og det er vigtigt – kan vælge den kollektive transport, og det er et attraktivt tilbud. Letbanen vil også skabe grobund for fornyelse af en række byrum med bedre og mere attraktive forhold for både de bløde trafikanter og de handlende i hele Ring 3-korridoren.

Med lovforslaget her, L 65, oprettes et interessentskab, der hedder Ring 3 Letbane I/S, som nu skal projektere, anlægge og drive letbanen. Kort sagt: Vi giver med dette lovforslag Folketingets godkendelse og startskuddet til det store projekt. Tilsvarende projekter er på bedding i Odense og Aalborg, hvor der også passagermæssigt er grundlag for letbaner. Det samme gælder jo i Aarhus, hvor man er endnu længere fremme i processen.

Med hensyn til anlægsarbejdet i Ring 3 vil Venstre kraftigt opfordre til, at der planlægges med den kortest mulige anlægsperiode, altså med optimal fremdrift i arbejdet. Desuden er det vigtigt, at anlægsarbejdet tilrettelægges, så trafikken på vejene i området generes mindst muligt. Det er i øvrigt et generelt princip, som vi bør forfølge ved alle fremtidige trafikale anlægsprojekter samt i forbindelse med ledningsarbejder, der berører vejnettet; vi skal forstyrre trafikken på vejene mindst muligt. En stor del af trængslen i f.eks. København skyldes jo alt, alt for langvarige gravearbejder, der optager vejbanerne, og som derved skaber unødigt trængsel og tidsspilde. Sammenfat-

tende vil jeg sige, at letbanen i Ring 3-korridoren er et tiltrængt og visionært projekt, der vil være til glæde og gavn for rigtig mange mennesker, når banen forventeligt åbner i 2020. Det anslås jo, at hele 13-14 millioner passagerer om året vil tage letbanen.

Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 11:45

**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Tak til Venstres ordfører. Så er det Socialdemokraternes ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 11:46

(Ordfører)

**Rasmus Prehn (S):**

Nu havde Dansk Folkeparti ganske vist et ganske udmærket kommunalvalg, men Socialdemokratiets gik jo heller ikke helt så dårligt, som nogle havde spået, så det er stadig væk os, der er det næststørste parti her i Folketinget – endda med udsigt til at blive større endnu. Det er positivt. Den her gang skal jeg huske at understrege, at jeg også taler på vegne af Socialistisk Folkeparti, som desværre ikke kan være til stede.

Da vi havde debatten om letbanen ved Aarhus, refererede jeg til, at det er over 40 år siden, vi havde sporvogne i de største byer i Danmark. Og jeg refererede til den fantastiske gamle klassiker af en film med Ove Sprogø og Dirch Passer, som synger det her med, at der kommer altid en sporvogn og en pige til. Det vækker jo gode minder, og der er ikke nogen tvivl om, at sporvogne – og altså også letbaner, som jo er fremtidens sporvogne – er en af de mere attraktive kollektive trafikformer. Det sikrer en rigtig god mobilitet, at flere vælger at køre fra a til b kollektivt. Det er noget, der styrker miljø og klima, når folk vælger at køre kollektivt frem for at tage bilen, og så er det altså også med til at minimere trængslen. Der kan jo være, hvad der svarer til rigtig, rigtig mange bilpassagerer i sådan en letbane – det er rigtig, rigtig positivt.

Så fra socialdemokratisk side og også fra Socialistisk Folkepartis side kan vi nu glæde os over, at Folketinget kan bakke op omkring det her bredt funderede forslag, som ikke er noget, vi kun arbejder med her på Christiansborg, men som er et samarbejde – sådan er det jo, når folkestyret og politik er bedst – mellem de involverede kommuner, regionen og så os her på Christiansborg, hvor vi vælger at sætte gang i et projekt, så der kommer en letbane fra Lundtofte og så ned til Ishøj i syd. Og det er rigtig, rigtig positivt, at det bliver sat i gang.

Der har været et spørgsmål i den her sag med hensyn til Danmarks Tekniske Universitet, DTU, som har været bekymret over, at man ikke får det optimale ud af det, fordi letbanen ikke slår et sving ind forbi DTU. Det har vi fra socialdemokratisk side været i meget tæt kontakt med DTU om, og derfor er vi glade for, at man med loven her lægger an til, at der er den mulighed. Men hvis det skal kunne lade sig gøre, er det altså op til kommunerne at finde den her finansiering, og det går vi og krydser fingre for og håber på er noget, der kan lade sig gøre. For vi tror fra socialdemokratisk side, at hvis man ikke laver det her smut inden om DTU, vil det være en ting, man så efterfølgende vil gå og ærgre sig gul og grøn over, at man ikke fik gjort. Så det er altså vigtigt lige at få understreget.

Men desværre kan vi altså ikke bare lige knipse med fingrene og finde pengene til det herfra. Det er jo krisetider, og derfor må vi vende hver en øre, før vi bruger den. Men vi er glade for det her projekt i det hele taget.

En sidste ting, jeg skal nå at understrege, for den tidligere ordfører har jo allerede været igennem mange af de tekniske ting, er, at vi fra socialdemokratisk side – og jeg er sikker på, at jeg også taler på Socialistisk Folkepartis vegne – lægger meget vægt på, at der bliver brugt sociale klausuler, når man går i gang med det her. Det var jo et emne, der også var meget oppe at vende i kommunalvalgkampen,

men det her handler altså om, at når man går i gang med anlægsfase og andet og skal ud at lave kontrakter med entreprenører, så vil vi have en kontrakt, hvor man sikrer sig, at dem, der får arbejdet, har taget læringe ind, praktikanter ind, men også at der bliver arbejdet på danske løn- og arbejdsvilkår, sådan at vi ikke får social dumping. Vi bruger det med at lave store offentlige investeringer til at sikre en ordentlig udvikling også på det område.

Så alt i alt er det en helt fantastisk positiv sag at have i Folketinget i dag. Det er noget, vi glæder os over. Og så lad os da lige igen mindes Ove Sprogø og Dirch Passer: Der kommer altid en sporvogn og en pige til.

Kl. 11:50

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Socialdemokraternes ordfører. Og så er det ikke en sporvogn, men hr. Kim Christiansen, der har ordet.

Kl. 11:50

(Ordfører)

**Kim Christiansen** (DF):

Tak for det, hr. formand. Jeg anerkender naturligvis, at Socialdemokratiet er større end Dansk Folkeparti – endnu i hvert fald. Så derfor var det helt rimeligt, at hr. Rasmus Prehn fik lov at få ordet først.

Det her er jo en glædens dag. Det er endnu et sporvognsprojekt, vi skal vedtage. Man er godt i gang i Aarhus, der er gode projekter på undersøgelsesstadiet i Aalborg, og man er også i Odense meget langt med nogle planer. Jeg kan jo huske kampen i 2009, hvor Dansk Folkeparti kæmpede for at få 700 mio. kr. til letbanen i Aarhus. Siden hen er der mange, der gerne har villet tage ejerskab til de her letbaner, og det glæder kun Dansk Folkeparti, at så mange nu efterhånden har set, at det her er et rigtig godt transportmiddel. Der er ingen tvivl om, at vi med den her bane i Ring 3-korridoren i København fra Lundtofte til Ishøj får bundet alle S-togsfingrene sammen, og at det vil give den kollektive trafik et enormt løft og forhåbentlig også tage noget af biltrafikken væk fra Ring 3. Det her vil jo gøre, at man ikke nødvendigvis skal ind og vende inde på hovedbanegården hver gang, og det tror jeg vil give den kollektive trafik et rigtig stort løft.

Jeg håber også, det her blot er starten på et større letbanenet i København, så vi kan få sporvognene tilbage i de store danske byer og få nogle af busserne ud på den måde. Det her er i hvert fald en god begyndelse, som Dansk Folkeparti naturligvis bakker fuldt op om.

Kl. 11:51

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Og vi går straks til den radikale ordfører, hr. Andreas Steenberg.

Kl. 11:52

(Ordfører)

**Andreas Steenberg** (RV):

Radikale Venstre har i mange år, især lokalt i ringbyerne, haft en letbane i Ring 3 som mærkesag. Letbanen binder S-togslinjerne sammen på tværs og forbinder Danmarks Tekniske Universitet, Herlev Hospital og Glostrup Hospital med S-togsnettet.

Som det fremgår af lovforslaget, vil den samlede bane få mellem 13 og 14 millioner passagerer om året. Der står også, at det tal kan stige til 18 millioner passagerer, hvis kommunerne laver byudvikling langs letbanen og dens stationer. På den måde vil letbanen give et løft til udviklingen i ringbyerne og hovedstaden som sådan. Den vil mindske trængslen, den vil skabe en bedre sammenhæng mellem S-tog, regionaltog, metro og busser, fordi den udfylder et hul for de mange, der skal rejse på tværs af ringbyerne, og som i dag i princippet skal ind og vende på Københavns Hovedbanegård eller andre steder, når de skal tage toget.

Letbanen koster 3,44 mia. kr. Staten betaler knap 1,8 mia. kr., mens kommunerne og regionen betaler resten. Det betyder også, at kommunerne har interesse i projektet og i at byudvikle langs banen. Hvis vi skal have flere over i den kollektive trafik, er det afgørende, at den kan konkurrere med bilen tidsmæssigt, og at folk kan bo, arbejde, hente børn, købe ind osv. i nærheden af en station. Derfor er jeg rigtig glad for, at kommunerne har planer om at udbygge erhverv og boliger langs letbanen, for det vil få endnu flere til at bruge letbanen og bruge det øvrige kollektive trafiknet.

Processen herfra er, at der bliver lavet en såkaldt VVM-undersøgelse, og når den er færdig, skal vi vedtage en anlægslov her i Folketinget. I den her VVM-undersøgelse bliver der lavet en analyse af et tilkøb omkring Danmarks Tekniske Universitet, hvor der efter radikal mening kan laves en meget bedre linjeføring. Partierne bag aftalen har aftalt, at vi får undersøgt den alternative linjeføring, og så må vi senest i 2015 tage stilling til, om vi vil lave den ændring. Det er Radikale Venstre meget positive over for, og vi er også positive over for lovforslaget.

Kl. 11:54

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til den radikale ordfører. Vi går straks til hr. Henning Hyllested fra Enhedslisten. Og hvis det glider lige så let, bliver vi færdige med dette forslag før frokost.

Kl. 11:54

(Ordfører)

**Henning Hyllested** (EL):

Det var en fin lille hentydning til, at Tingets medlemmer skal holde deres mund efter min tale.

Jamen jeg vil jo på Enhedslistens vegne også slutte mig til det ju-blende og glade kor, fordi vi omsider – kan man næsten sige – kan se fremsættelsen af det her lovforslag, som Enhedslisten snart har ventet på i årtier. Det har været en lang og indimellem træls proces, hvor skiftende transportministre enten har sagt ja eller nej til det her helt indlysende projekt. Der har været brugt en del energi på at forhindre en letbane på Ring 3, og et gennemgående tema i argumentationen har været, at letbanen endelig ikke måtte tage plads fra bilerne.

Men skal den kollektive trafik udbygges og kunne udfolde sig, kan det ikke undgås, at den i hvert fald i en vis udstrækning vil tage noget af den plads, som bilerne bolttrer sig på. Og vel skal der være plads til alle trafikformer – husk nu, at jeg har sagt det – men det skader nu ikke, at bilerne for en gangs skyld kommer om ikke bagest, så i hvert fald rykker lidt tilbage.

Derfor hilser Enhedslisten naturligvis forslaget velkommen, som jeg sagde, og vi støtter det selvsagt. Vi ser det som det første af flere kommende letbaneprojekter i hovedstadsregionen, som det også er foreslået af Region Hovedstaden, og vi håber, at snart flere vil følge efter, bl.a. en letbane i Nordvestkorridoren, som man kalder den, midt på Amager og til Holmen og andre steder.

Der er på nuværende tidspunkt tvivl om linjeføringen ved DTU. Vi kan helt tilslutte os de bemærkninger, som den socialdemokratiske ordfører og også De Radikales ordfører har nævnt her. Vi synes, det er godt, at der bliver set på det. Vi anbefaler, at letbanen føres ind igennem universitetsområdet for derved at øge passagergrundlaget betragteligt med adskillige tusinde studerende og ansatte, mens passagergrundlaget ved en linjeføring på Lundtoftevej er langt lavere, og dermed får letbanen også en dårligere indtjening. Og vi vil også her henvise til det materiale, som DTU har tilsendt udvalget, og som jeg kan forstå at mange heldigvis har studeret nærmere. Vi håber virkelig på, at man får lavet det slag ind i selve universitetsområdet, som er foreslået.

Vigtigt er det også, at letbanen kommer tættest muligt på de S-togsstationer, der passerer undervejs, og heldigvis er det lykkedes at

få letbanen ført tæt på Glostrup Station. Men vi kan se, at der i Herlev er forholdsvis langt mellem letbanen og stationen, og den udfordring mener jeg man skal prøve at se nærmere på.

I planlægningen skal tillige indgå den bedst mulige koordination med fremtidige letbaneprojekter. Det gælder bl.a. den kommende letbane i Nordvestkorridoren. Ligeledes er det vigtigt at indtænke de kommende stoppesteders design, således at der er plads til et stort antal cykler, så de kan parkeres forsvarligt og gerne i aflåste og overdækkede cykelstalde. Det bliver i hvert fald nødvendigt ved mange af stopstederne.

Også vi er meget optaget af, at der ved anlæggelsen bruges sociale og arbejdsmæssige klausuler, og efterhånden er det jo noget, der går igen over alt, og det tror jeg da udmærket at vi her i Tinget kan blive enige om. Men det er i hvert fald et must for Enhedslisten, således at anlægget etableres på danske løn- og arbejdsvilkår, og at man får ansat et antal læringe i projektet, som jo er et ret stort projekt.

Vi kan sådan set kun finde et problem med lovforslaget, nemlig – måske ikke overraskende – at Metroselskabet indsættes som administrator. Og vi finder faktisk, at med de dårlige erfaringer, der er med Metroselskabet, gælder det om at begrænse Metroselskabets aktiviteter mest muligt. Selskabet har simpelt hen ikke haft nogen heldig hånd med de opgaver, det hidtil har skullet løse, og vi skal derfor anbefale, at letbanen i stedet overlades til f.eks. Movia, hvad der vil være meget oplagt, eftersom den jo er beliggende i Movias dækningsområde. Vi håber, at ministeren kan give en meget god begrundelse for at overlade letbanen til Metroselskabet, for vi kan altså ikke få øje på den ihukommende de problemer, som Metroselskabet har med dårlig ledelse og i det hele taget med det metroprojekt, som man er ved at gennemføre, altså Cityringen.

Enhedslisten har en række spørgsmål til projektet, som vi vil rejse i udvalget. Men som forslaget ligger her, støtter vi det – bortset fra Metroselskabets tilstedeværelse.

Kl. 11:59

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Enhedslistens ordfører. Og så er det Liberal Alliances ordfører, hr. Villum Christensen.

Kl. 11:59

(Ordfører)

**Villum Christensen** (LA):

Som aftalepartner kan Liberal Alliance naturligvis støtte dette lovforslag, der medfører oprettelse af et interessentskab for letbane på Ring 3. I Liberal Alliance er vi enige i, at etableringen af letbanen er et afgørende element i løsningen af trængselsudfordringerne omkring København, og vi ser frem til at følge fremskridtet i dette projekt.

Vi håber rigtig meget – vi har allerede været inde på det – at vi får en sløjfe ind omkring DTU, og der kan jeg måske bidrage med et eksempel fra Slagelse, selv om det er i mindre omfang. Da universitetet blev lagt ned til banen, steg studenterantallet med langt over 50 pct. Det kunne jo være, at også DTU var interesseret i at udvide tilgængeligheden for de studerende. Det vil sige, at kundegrundlaget simpelt hen stiger voldsomt for universitetet, og jeg ved, disse universiteter nogle gange er i besiddelse af større pengekasser.

Som altid når et lovforslag giver en minister ret til at foretage ekspropriationer, vil Liberal Alliance være optaget af, at det sker inden for gældende regler. Det ligger os meget på sinde, at de berørte lodsejere kompenseres i nøje overensstemmelse med lovgivningen. I den forbindelse forventer vi naturligvis, at det også bliver efterlevet i denne sag.

Med disse ord vil jeg meddele, at vi kan støtte forslaget.

Kl. 12:00

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til Liberal Alliances ordfører. Så er det den konservative ordfører, hr. Mike Legarth.

Kl. 12:00

(Ordfører)

**Mike Legarth** (KF):

Tak, hr. formand. Det Konservative Folkeparti kan også støtte det her lovforslag. Det er jo en aftale, der har været på vej rigtig lang tid. Det startede i 2009, og i den sidste del har de 11 kommuner været involveret i processen, og nu er der opbakning også derfra. Nu får vi en meget bedre kollektiv trafik, og det er vi jo optaget af i Det Konservative Folkeparti, for det gør jo, at vi får flyttet nogle væk fra gader og stræder, altså fra vejene. Så bliver der mere plads til dem, som er afhængige af deres bil, så alene det er jo positivt, og den kollektive trafik bliver bundet meget bedre sammen. S-togene bliver bundet sammem med metroen, de regionale tog og busstationerne, så samlet set er det en rigtig god idé med letbane på Ring 3.

Der er så nogle ændringsforslag, nogle ønsker rundtomkring, vi skal se på. En af de ting, der er blevet bragt frem, er DTU-svinget, hvis man kan kalde det det, men lokalt er der også andre relevante bekymringer og udfordringer, som vi bør se på, så vi ikke får gennemført en letbane, som nogle steder giver nogle problemer og udfordringer, som ikke var tilsigtede og hensigten. Med de ord støtter vi det her lovforslag.

Kl. 12:01

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til den konservative ordfører og til alle ordførerne. Og så er det transportministeren til slut.

Kl. 12:01

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Jeg skal takke alle ordførerne for den meget positive behandling af lovforslaget om etableringen af en letbane på Ring 3. Altså, for mig er det virkelig en glædens dag at få muligheden for at fremsætte lovforslaget i Folketinget. Jeg er født ude i det område og har masser af gange transporteret mig i busser på tværs af Ring 3, og en letbane vil betyde et kvantespring for den kollektive trafik et sted, hvor man i den grad har været afhængig af bustrafik. Det vil også betyde, at nogle af de mennesker, der i dag benytter sig af bilen på arbejde – f.eks. i Ejby, et af de store industriområder, der ligger på ruten – vil få et alternativ, som de ikke har haft før. Det vil reelt betyde, at nogle af de pendlere, vi har pendlende fra Kalundborg til København, og som så skal videre ud til industriområderne i Ejby eller Glostrup, jo har muligheden for at tage toget ind, skifte og benytte letbanen videre. Det er først i 2020, 2021, men jeg synes, det vidner om den vision, regeringen har, om en øget kollektiv trafik, og at vi sådan set også leverer på den.

Når det er sagt, skal vi selvfølgelig kigge på spørgsmålet om læringe, sociale klausuler, så vi sikrer, at det her foregår på ordentlige lønvilkår, danske løn- og arbejdsvilkår, og at der også bliver læringe. Det, man skal være opmærksom på, er, at det nogle gange er lidt udfordrende med de mange underleverandører, men jeg er helt enig i den hensigt, som Enhedslisten, men også Socialdemokraterne nævner i deres indlæg: at selvfølgelig skal vi sørge for det.

Jeg er glad for, at den grønne trafikforligskreds bakker op om det her. Første gang, vi diskuterede det, var tilbage i 2009 under den tidligere regering, og der var et generelt ønske om at levere i forhold til en letbane på Ring 3, og nu leverer vi så endelig 4 år efter. Der er 11 kommuner involveret, og det er staten og regionen, der er i gang med anlægsfasen. Og her vil jeg gerne understrege, at det jo er anlægsfasen, staten er involveret i. Når det efterfølgende bliver til drift,

overgår det jo til kommune og region. Så det bliver ikke staten, der skal stå for driften efterfølgende. Og det er også et svar til Enhedslisten på det her spørgsmål om, om det skulle være Movia eller Metroselskabet. Det, vi må erkende, er, at Metroselskabet jo har erfaringen med anlæg af stor størrelse, hvor Movia jo hovedsagelig har driftsansvar. Der er også nogle anlægsopgaver i Movia, men hovedsagelig driftsansvar. Der er tale om to forskellige størrelser, og derfor er det Metroselskabet, vi foreslår.

Hvad angår linjeføringen ved DTU, som flere ordførere har været inde på, vil jeg sige, at der bliver lavet VVM på begge løsninger. Det er jo ud fra et ønske om at se nærmere på, hvad det her vil betyde. Vi er klar over, at der er rigtig mange studerende på DTU, der gerne vil kunne komme frem til universitetet.

Sidst, men ikke mindst, vil jeg til det, Enhedslisten nævner om, at det er vigtigt, at den kommer tæt på S-togsstationerne, sige, at det er jeg enig i. Og derfor kommer der også en ved Lyngby Station og en ved Glostrup Station. Så er der en udfordring i forhold til Herlev Station, men som jeg kan se på noget af det, der er lagt frem, kan det betyde, at hvis man bare vender stationen i Herlev, kan man også levere stationsnærhed i forhold til Herlev Station. Det må vi jo kigge på efterfølgende. Det er ikke en billig opgave, vil jeg lige gøre opmærksom på. Det vil jo kræve, at projektet bliver yderligere fordyret.

Liberal Alliance nævner ekspropriationer, og selvfølgelig skal vi overholde loven. Vi er selvfølgelig heller ikke interesseret i, at borgere bliver taget som gidsel i den her proces, og derfor er det også sådan et vigtigt princip for regeringen, at vi ikke går i gang med VVM'er, medmindre vi har finansieringen til efterfølgende også at levere en færdiggørelse af projektet. For vi ved godt, at folk ellers kommer i klemme.

Kl. 12:05

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 12:05

**Henning Hyllested** (EL):

Mener ministeren ikke, at Metroselskabet har nok at gøre med det, de står midt i, om jeg så må sige, altså at de har rigeligt med problemer til ikke også at skulle forestå et nyt letbaneprojekt på Ring 3, og at de derfor ikke burde være det naturlige førstevalg? Man kunne jo også, hvis man ikke skulle pege på Movia, pege på f.eks. Banedanmark til anlæg af banelegemet derude.

Kl. 12:06

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Ministeren.

Kl. 12:06

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Metroselskabet har erfaringer med at bygge metroer, og metroer og letbaner minder jo lidt om hinanden. Metroen befinder sig under jorden, mens letbanen befinder sig over jorden. Vi har ikke tilsvarende selskaber, der har viden om den form for anlæg, som Metroselskabet har. Så derfor er Metroselskabet den oplagte aktør i forhold til etableringen af en letbane på Ring 3.

Kl. 12:06

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Henning Hyllested.

Kl. 12:06

**Henning Hyllested** (EL):

Men Metroselskabet har vel ikke demonstreret – hvad skal man sige – overordentlig dygtig ledelse og gennemførelse af det Cityringpro-

jekt, man er i gang med, stadig væk i henseende til de problemer, man står midt i og er rendt ind i, af forskellig karakter, og hvor alt på nuværende tidspunkt tyder på, at Metrocityringen forsinkes voldsomt med en deraf følgende fordyrelse af projektet.

Kl. 12:07

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Ministeren.

Kl. 12:07

**Transportministeren** (Pia Olsen Dyhr):

Som jeg har fået det oplyst, er Metrocityringen jo ikke forsinket i forhold til den politiske aftale om, at den skal være færdig i 2018. Men når det er sagt, er der jo nogle usikkerhedselementer som bl.a. det, at Københavns Kommune har ændret praksis, i forhold til hvilken lovgivning man bruger. Det har de gjort for at skabe åbenhed, give klagemuligheder til borgerne osv. Men det betyder jo også, at man kan se, at der sker forsinkelser. At der sker forsinkelser, i forhold til at klagerne bliver inddraget, er ikke nødvendigvis Metroselskabets ansvar. Men det synes jeg ligesom hører til et andet sted. Og når det er sagt, er det dem, der har erfaring med det her med at bygge metroer. Jeg vil gerne have en letbane på Ring 3, og derfor vil jeg også gerne have nogle, der har erfaring med det og viden om, hvad man kan løbe ind i af udfordringer. Det må man sige at Metroselskabet har.

Kl. 12:07

**Første næstformand** (Bertel Haarder):

Tak til transportministeren.

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, heller ikke hr. Henning Hyllested, så forhandlingen er afsluttet.

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

Det er vedtaget.

Jeg skal her afbryde mødet. Mødet genoptages kl. 13.00.

Mødet er udsat. (Kl. 12:08).

Det næste punkt på dagsordenen er:

## 7) 1. behandling af lovforslag nr. L 66:

### Forslag til lov om internetdomæner.

Af erhvervs- og vækstministeren (Henrik Sass Larsen).

(Fremsættelse 13.11.2013. 3. omtryk).

Kl. 13:00

## Forhandling

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Mødet er genoptaget.

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver ordet til hr. Michael Aastrup Jensen, Venstre. Værsgo.

Kl. 13:00

(Ordfører)

**Michael Aastrup Jensen** (V):

Tak for det. Det er ikke verdens største lovforslag, men det gør det jo ikke mindre vigtigt.

Set i bagklogskabens lys må vi sige, at vi jo har haft lidt problemer på området før, bl.a. da der sidst var udbud af det, og heldigvis

endte det jo positivt, som vi ved, nemlig med, at DK Hostmaster fik opgaven, som de stadig væk har.

Nu er vi der så igen, da vi nu har mulighed for andre såkaldte topdomæner, og derfor er der lagt op til denne udvidelse fra ministerens side. Overordnet set er vi fra Venstres side meget, meget positive. Vi mener generelt, at det, der lægges op til, er rigtig godt. Vi vil nok i udvalgsbehandlingen spørge lidt mere ind til, hvor det konkret er, ministerens beføjelser og bemyndigelser er, men ellers er vi overordnet positive. Vi synes jo, at konkurrence er sundt, og vi synes, at udbud er rigtig godt, men vi synes også, det er vigtigt, at vi, når vi har et udbud, så også er afklarede, med hensyn til hvilke krav vi stiller, jævnfør det, vi så, senest vi havde et udbud.

Så alt i alt er vi rigtig positive, og vi er også rigtig tilfredse med den måde, som det ligger på nu. Og vi har faktisk ikke andre kommentarer end dem.

Kl. 13:01

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Jeg ser ikke nogen, der har markeret for korte bemærkninger til denne ordfører, så vi fortsætter i rækken, og den næste er fru Karin Gaardsted, Socialdemokraterne. Værsgo.

Kl. 13:02

(Ordfører)

**Karin Gaardsted** (S):

Tak for det, fru formand. Mange af os har samme forhold til internettet som til et fjernsyn: Nok bruger vi det til daglig, men vi ved ikke helt, hvordan de enkelte dele virker, eller hvad hver delingen hedder. På samme måde kan man sige, at ikke alle danskere ved, hvad et domænenavn er, men ligesom vi nok kan finde ud af at bruge fjernbetjeningen til tv'et, kan vi også finde ud af at taste et .dk eller et .com på tastaturet.

Udviklingen på internettet går stærkt, og over de sidste år har vi i stigende grad set nye internationale domænenavne som f.eks. .biz eller .eu. Og på internationalt plan er man blevet enige om, at det skal være muligt at søge om og registrere nye domænenavne, f.eks. .jylland. Den udvikling er der ikke taget højde for i dansk lovgivning, og derfor står vi her i dag.

Hvordan de endelige regler og procedurerne for sådanne regler bliver, ved vi ikke helt endnu, men med dette lovforslag vil vi sikre, at den danske lovgivning kan rumme udviklingen, uanset hvordan den bliver. For selvfølgelig skal dansk lovgivning også omfatte andre domænenavne end .dk. Det er sund fornuft.

Den anden ting, som lovforslaget gør, er at sikre rammerne for den fremtidige administration af de danske internetdomæner, altså de domæner, som ender på .dk. Det vil vi gøre ved at give ministeren mulighed for at forlænge en tilladelse til at administrere danske internetdomæner, inden den nuværende tilladelse udløber til juni næste år.

Hvem der skal administrere domænerne, vil naturligvis blive fastlagt efter de gældende regler om udbud og offentlig høring. Det vigtigste er, at vi som politikere og borgere kan være trygge ved, at der er stabilitet og kontinuitet og sikre rammer for administrationen af de danske domænenavne. Og med dette lovforslag er jeg overbevist om at vi vil fremtidssikre de lovgivningsmæssige rammer for internetdomæner i Danmark – i hvert fald i en årrække fremover. Og derfor støtter Socialdemokraterne forslaget.

Kl. 13:04

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Vi fortsætter i rækkefølgen, og den næste er hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

(Ordfører)

**Dennis Flydtkjær** (DF):

Tak for det. Her behandler vi jo som sagt et lovforslag, der skal fastsætte rammerne for administrationen af internetdomæner, som på anden vis bliver tilknyttet Danmark, og det er jo for at følge med den internationale udvikling. I dag er det jo sådan, at det typisk er .dk-domæner, som Danmark håndterer. Fremadrettet kan det, kan vi se i lovforslaget, være domæner som .jylland, .herning eller .ringkøbing, man kommer til at håndtere. Der giver det jo god mening, at lovgivningen rettes til, så det også kan håndteres inden for den, når man nu ikke kan det i dag.

Det er jo sådan, at det er den organisation i USA, det hedder ICANN, der står for at uddelegere de her domæner, og Danmark har sådan set ikke indflydelse på, hvilke nogle man får. Men det er klart, at når der er en lovgivning i Danmark i dag, som ikke kan håndtere, at vi kan få de andre topdomæner, så giver det jo ganske god mening, at vi får lavet en lovgivning, der trods alt kan gøre, at vi kan håndtere det her.

Så derfor kan vi i Dansk Folkeparti støtte forslaget.

Kl. 13:05

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Der er fortsat ikke nogen korte bemærkninger, så næste ordfører er hr. Andreas Steenberg, Radikale Venstre. Værsgo.

Kl. 13:05

(Ordfører)

**Andreas Steenberg** (RV):

Det her er en opdatering af loven, så den passer med virkeligheden uden for Christiansborgs mure. Der er to ting i lovforslaget. Den første er, at man får mulighed for at lave andre internetdomæner end .dk – f.eks. kunne man have . københavn eller noget andet – i stedet for den situation, vi har i dag. For det andet forlænger lovforslaget den periode, hvor Erhvervs- og Vækstministeriet kan administrere internetdomæner i Danmark. Der er ikke så meget mere at sige.

Vi kan støtte lovforslaget.

Kl. 13:06

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører i sagen er fru Pernille Vigsø Bagge. Man behøver ikke at løbe, kom bare roligt herop, vi har tid nok.

Ja, sådan er det, når ordførertalerne er korte. Værsgo.

Kl. 13:06

(Ordfører)

**Pernille Vigsø Bagge** (SF):

Internettets popularitet stiger fortsat, og sideløbende hermed har man tilsvarende oplevet en stigning i antallet af internetdomæner, så domænenavnets betydning og værdi for borgere, institutioner og virksomheder er øget. Det skyldes især, at et domænenavn har betydning for, hvor meget trafik en given hjemmeside genererer, uanset om formålet er interaktion, handel eller noget helt tredje.

SF støtter lovforslaget, da vi mener, at der er god reason i at opdatere og justere rammerne for administrationen af internetdomæner i domæneloven. Ændringerne vil medføre, at dansk lovgivning fremover også vil omfatte andre internetdomæner end .dk, så lovens anvendelsesområde kommer til at gælde for de internetdomæner, som nok er tilknyttet Danmark, men som ikke er blevet særlig tildelt Danmark. Det kunne f.eks. være .jylland, .vesthimmerland eller .vestervig. Vi synes, det giver god mening, at dansk lovgivning i dette

tilfælde flugter med den internationale udvikling på området, og SF støtter derfor erhvervs- og vækstministerens lovforslag.

Kl. 13:07

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Der er fortsat ingen korte bemærkninger, så vi fortsætter i ordfører-rækken, og den næste er fru Stine Brix, Enhedslisten. Undskyld, det var mig, der læste forkert op. Jeg har en rettelse. Det er fru Rosa Lund. Så værsgo.

Kl. 13:08

(Ordfører)

**Rosa Lund** (EL):

Tak. Da fru Stine Brix ikke kunne være her i dag, har jeg lovet at læse hendes tale op.

Enhedslisten kan støtte lovforslaget. Vi har dog to bemærkninger. Vi mener, at det kunne være et fremskridt, hvis domænenavne blev omfattet af principperne for gennemsigtighed og grunddata, dvs. fuld transparens om, hvilke domænenavne der er registreret i Danmark, og hvem der ejer dem. Det ville ligge fint i forlængelse af, at et enigt Folketing i december sidste år vedtog en lov om grunddata, som giver offentlig adgang til en lang række data. Det vil vi gerne høre ministerens kommentar til, og det kan for så vidt gerne være skriftligt.

Enhedslistens anden bemærkning er ikke relateret til lovforslagets indhold, men handler mere generelt om, hvordan internettet reguleres i Danmark. Vi er stærkt kritiske over for, at man på områder har lavet særskilt lovgivning, som giver mulighed for at blokere domænenavne.

For det første er det på kanten af reglerne om censur, og for det andet er det fuldstændig uden effekt i forhold til det, som staten ønsker at beskytte borgerne mod at finde på internettet. Blokeringer af DNS kan nemt omgås. Vi er derfor glade for, at vi sidste år fik opbakning til at fjerne muligheden for at blokere hjemmesider, som tidligere var opført i lægemiddeloven. Men der gælder stadig en særskilt regel i spilleloven, som giver mulighed for at blokere ulovlige spil. Kriminalitet, farlige lægemidler, fildeling, varemærkekrænkelser og ulovlige spil bekæmpes ikke ved at blokere for danskernes adgang til hjemmesider. Det bekæmpes i stedet ved at konfiskere ulovlige lægemidler i tolden, ved at fjerne børneporno ved at kontakte dem, som hoster den server, hvor en side ligger, og ved på lignende måde at gå til problemets kilde. DNS-blokeringer er falske løsninger.

Samtidig er det en bekymrende tendens, at det ofte foreslås som et værktøj til at løse problemer med alt lige fra stofmisbrug og varemærkekrænkelser til terrorisme. Internettet skal være frit, og kriminalitet skal bekæmpes konkret, ikke ved at blokere stadig flere hjemmesider. Tak.

Kl. 13:10

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til fru Rosa Lund. Den næste taler er ordfører hr. Joachim B. Olsen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 13:10

(Ordfører)

**Joachim B. Olsen** (LA):

Jeg vil også gøre det kort, for der er nok en del, der gerne vil se et pressemøde lige om lidt.

Vi kan tilslutte os de kommentarer, som ordførerne for de forskellige partier har givet heroppefra. Jeg vil også gerne give en cadeau til Enhedslistens ordførertale; vi er også enige i de pointer, som fru Rosa Lund kom med.

Vi kan tilslutte os lovforslaget.

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til hr. Joachim B. Olsen. Den næste taler er ordfører hr. Brian Mikkelsen, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:10

(Ordfører)

**Brian Mikkelsen** (KF):

Hele området for internetdomæner er jo et område, som er i eksplosiv udvikling; det handler om beskyttelse, det handler om retssikkerhed, det handler om erhvervsudvikling. Så vi opfatter regeringens forslag som rettidig omhu; det er et forslag, som Det Konservative Folkeparti kan støtte.

Kl. 13:11

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak for det. Der er ikke korte bemærkninger, og så giver jeg ordet til ministeren.

Jeg kan allerede nu oplyse, at jeg godt kan se, at der måske bliver nogle fremmødeproblemer ved næste sag, så er jeg indstillet på, at vi holder en kort pause, indtil de øvrige er mødt frem.

Værsgo til ministeren.

Kl. 13:11

**Erhvervs- og vækstministeren** (Henrik Sass Larsen):

Jeg skal takke mange gange for den overvældende opbakning til forslaget. Venstres ordfører nævnte muligheden for, at man i forbindelse med udvalgsarbejdet fik præciseret, hvilke beføjelser ministeren skulle have, og det medvirker jeg selvfølgelig konstruktivt til at få afklaret, ligesom jeg, hvad angår Enhedslistens spørgsmål om gennemsigtighed og ejerskab, som de bad om at få besvaret skriftligt, også vil sørge for sker.

Men jeg takker for den overvældende opbakning, og så er det jo godt, at dette vigtige lovforslag ikke kommer direkte i karambolage med det pressemøde, som der er her om lidt, for så ville tvivl jo være alvorligt i tvivl om, hvad der skulle bringes. Men tak for opbakningen.

Kl. 13:12

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er punkt nr. 8, første behandling af lovforslag nr. L 63.

Jeg skal lige sikre mig, at alle ordførerne er i salen; ministeren er nået frem, og så er tre af ordførerne der.

Så jeg foreslår, at vi tager 5 minutters pause.

Mødet er udsat. (Kl. 13:13).

Det næste punkt på dagsordenen er:

**8) 1. behandling af lovforslag nr. L 63:**

**Forslag til lov om ændring af lov om erhvervsakademier for videregående uddannelser, lov om professionshøjskoler for videre-**

**gående uddannelser, lov om medie- og journalisthøjskolen og lov om friplads og stipendium til visse udenlandske studerende ved erhvervsakademiuddannelser og professionsbacheloruddannelser. (Opfølgning på evaluering af erhvervsakademistrukturen m.v.).**

Af ministeren for forskning, innovation og videregående uddannelser (Morten Østergaard).  
(Fremsættelse 13.11.2013).

Kl. 13:18

**Forhandling**

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Mødet er genoptaget.

Nu har vi ordførere og ministre i salen, det er dejligt. Den første ordfører er hr. Esben Lunde Larsen, Venstre. Værsgo.

Kl. 13:18

(Ordfører)

**Esben Lunde Larsen (V):**

Tak for det. Vi behandler i dag L 63, hvis formål er at ændre den nuværende lov for erhvervsakademier og lov om professionshøjskoler, for at sikre en stærk og selvstændig erhvervsakademisektor samt en styrkelse af erhvervsakademiernes profil som praksisnære uddannelses- og vidensinstitutioner.

Lovforslaget indebærer, at erhvervsakademierne fremover får ret til selvstændigt at udbyde tekniske og merkantile professionsbacheloruddannelser, samt at erhvervsakademier og professionshøjskoler fremover skal varetage praksis- og anvendelsesorienterede forsknings- og udviklingsopgaver. Det er ikke sådan tænkt, at vi nu udvikler nye forskningsinstitutioner, for det er universiteternes opgave, men sådan, at der opnås større forskningssamarbejde mellem erhvervsakademier og universiteter, f.eks. i form af ph.d.-studerende, der er indskrevet på de danske universiteter, men hvis arbejde udmøntes i praksisnære og professionsorienterede forskningsprojekter i samarbejde med erhvervsakademiet.

Konkret indeholder lovforslaget en række elementer, hvoraf jeg kort vil fremhæve de vigtigste pointer:

For det første indeholder lovforslaget nye overordnede fælles formålsbestemmelser for erhvervsakademier og professionshøjskoler.

For det andet lægger lovforslaget op til en revidering af erhvervsakademiernes bestyrelsessammensætning, så de tilpasses den fremtidige institutionsstruktur og dermed understøtter udviklingen af en stærk erhvervsakademisektor. Hermed bliver det muligt for de enkelte erhvervsakademier at optræde mere selvstændigt, hvilket Venstre bifalder.

For det tredje vil lovforslaget ændre sammensætningen af de nuværende uddannelsesudvalg på erhvervsakademier og professionshøjskoler med henblik på at styrke en systematisk inddragelse af det aftagende arbejdsmarked i uddannelserne. Nærheden til arbejdsmarkedets parter har hele tiden været erhvervsakademiernes store styrke, og det skal fortsætte.

For det fjerde fastsætter L 63 nye fælles og enslydende bestemmelser for erhvervsakademiernes og professionshøjskolernes forsknings- og udviklingsaktiviteter, og dermed skærpes fokus på vidensoverførsel til erhverv og professioner med henblik på at bidrage til fremme af vækst på det private arbejdsmarked og udvikling af den offentlige sektor.

I dag er situationen den, at 74 pct. af unge i Danmark vælger gymnasiet frem for erhvervsuddannelserne, bl.a. fordi erhvervsuddannelserne opfattes som en uddannelsesmæssig blindgyde. Det er et alvorligt problem, først og fremmest fordi vi i fremtiden vil komme til at mangle faglært arbejdskraft i produktionen i danske virksomheder,

men også fordi det skader den produktionsnære forskning, der er helt central for udviklingen af erhvervslivet.

Lovforslaget, som vi behandler i dag, vil bidrage til at sikre flere uddannelsesmuligheder samt et højere fagligt niveau på erhvervsakademierne og på professionshøjskolerne. Samtidig vil L 63 samlet set kunne bidrage til at øge incitamentet for de unge til at vælge en erhvervsuddannelse fremover.

Ingen skal være tvivl om, at Venstre ønsker at styrke erhvervsakademiuddannelserne, og derfor støtter vi som udgangspunkt lovforslaget. Jeg mener dog samtidig, at der er god grund til at lytte til de høringssvar, der er kommet, som udtrykker en bekymring for, dels at erhvervsuddannelserne akademiseres og mister den nære tilknytning til professionernes praksis, dels at en spredning af forskningsressourcerne vil føre til en uheldig udvanding af forskningsindsatsen.

Venstre deler disse bekymringer, men mener, at vi med de justeringer og præciseringer, der har fundet sted efter høringen, er nået i mål. Og med disse ord kan jeg anbefale lovforslaget.

Kl. 13:22

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Næste ordfører er fru Mette Reissmann, Socialdemokraterne. Værsgo.

Kl. 13:22

(Ordfører)

**Mette Reissmann (S):**

Tak for det. Jeg skal oplyse, at jeg i dag også taler på vegne af Det Radikale Venstre.

Viden og uddannelse er grundlaget for fremtidens velstand. Derfor har regeringen fra dag et haft som målsætning at gøre uddannelsessystemet mere smidigt og sammenhængende. Danmark har brug for praksisrettede uddannelser af høj kvalitet, så de studerende bliver klædt bedst muligt på til at kunne begå sig på fremtidens arbejdsmarked. Derfor vil Socialdemokraterne sikre en stærk og selvstændig erhvervsakademisektor, og vi vil sikre en styrkelse af erhvervsakademiernes profil som praksisnære uddannelses- og vidensinstitutioner.

Erhvervsakademierne spiller en afgørende rolle, når det kommer til at forsyne samfundet og arbejdsmarkedet med relevante, høje, faglige kompetencer, der er til gavn for dansk velstand og velfærd. Danmark kan som bekendt ikke altid på grund af sin størrelse konkurrere på kvantitet, og derfor skal vi konkurrere på kvalitet. Derfor er det centralt at opbygge faglige miljøer og videreudvikle uddannelser inden for de tekniske og merkantile områder, som erhvervsakademierne har gjort siden 2008.

Denne udvikling ønsker vi at fortsætte med lovforslaget. Vi opfatter det som et afgørende skridt i den rigtige retning i forhold til at kunne sikre den fornødne kvalitetsudvikling, at uddannelserne tilrettelægges og udvikles i samspil med anvendt forskning og udvikling med fokus på de konkrete problemstillinger og behov for de forskellige professionsområder. Det vil der komme dygtigere og bedre dimittender ud af.

Der vil med lovforslaget blive en tydeligere arbejdsdeling imellem erhvervsakademierne og professionshøjskolerne. På den måde undgår vi en ulige konkurrence mellem udbyderne. Erhvervsakademierne får fortrinsret til at udbyde uddannelser på det tekniske og merkantile fagområde og ret til et selvstændigt udbud. Der vil ikke fremover være krævet partnerskab med professionshøjskolerne.

Vi ved, at erhvervslivet efterspørger uddannet arbejdskraft. Kvalificerede medarbejdere er med til at tiltrække udenlandske virksomheder til Danmark. Vi ønsker derfor at forpligte erhvervsakademiene og professionshøjskolerne på, at de studerende viderefører ny viden til virksomheder og institutioner, så de kan bidrage til nytænkning i den offentlige og også i den private sektor.



Bestyrelsessammensætningen af uddannelsesudvalgene skal ændres, så arbejdsmarkedet og virksomhederne bliver repræsenteret, og uddannelserne derved målrettes regionale behov. På den måde synliggøres erhvervsakademiernes og professionshøjskolernes funktion som bindeled mellem viden, uddannelse og arbejdsmarked. I overgangsfasen nedsættes et vedtægtsudvalg, der skal fastsætte regler for sammensætningen af erhvervsakademiernes nye bestyrelser.

Så det glæder os Socialdemokrater at være med til at lægge låg på flere års usikkerhed om erhvervsakademiernes rolle i uddannelsesbilledet. Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre kan derfor stemme for lovforslaget.

Kl. 13:25

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste ordfører er hr. Jens Henrik Thulesen Dahl, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:25

(Ordfører)

**Jens Henrik Thulesen Dahl** (DF):

Tak. Lovforslag nr. L 63 handler om erhvervsakademierne og justeringer på baggrund af en evaluering af området. Baggrunden er en politisk aftale om etablering af erhvervsakademier fra 2007 og deraf følgende lov fra 2009. I aftalen lå også en aftale om evaluering, som skulle foretages i 2013, og det er den evaluering, vi handler på med denne lov.

Dansk Folkeparti indgik i juni en aftale med regeringen og Venstre og Konservative om ændringerne, og loven er en praktisk udmøntning af den efter vores mening ganske udmærkede aftale. Hovedpunkterne i loven er, at erhvervsakademierne får ret til selvstændigt udbud af tekniske og merkantile professionsbacheloruddannelser.

Med oprettelsen i 2009 blev erhvervsakademierne hængt sammen med professionshøjskolerne. Dengang ønskede Dansk Folkeparti, at de skulle være selvstændige. L 63 retter op på det. Der vil være steder, hvor der er behov for at se på afgrænsningerne mellem, hvad erhvervsakademierne skal og må, og hvad professionshøjskolerne skal og må. Det vil give udfordringer, og vi må i udvalgsarbejdet se på, om der er hjørner, der skal klarlægges.

Det er godt med nye bestyrelsessammensætninger, som kan give en mere målrettet bestyrelse. Det er godt med uddannelsesudvalg, der skal styrke arbejdsmarkedstilknytningen. Der vil være kraftigt fokus på uddannelsernes konkrete praksisrettethed og arbejdsmarkedsrettethed.

Der er også behov for et skærpet fokus på erhvervsakademiernes omsætning af praksisnær viden inde i uddannelserne og ude i virksomhederne. Det er vigtigt, at den praksisrettede uddannelse bygges på forskningsbaseret viden. Jeg mener, skolerne skal trække på viden fra forskningsinstitutionerne, indgå i et samarbejde med forskningsinstitutionerne og i det hele taget have et klart fokus på, hvordan det sikres, at ny viden omsættes til praksisnær undervisning. Det er helt afgørende for, at vi får udviklet praksis på de enkelte erhverv.

Med hensyn til kvalitetssikring af erhvervsakademierne er det sådan, at vi gerne skulle opretholde en bred dækning af undervisningssteder, også i de tyndt befolkede områder. Samtidig peger evalueringen på, at det giver udfordringer at opretholde kvaliteten på de små skoler. Det er afgørende, at man får udnyttet institutionsakkrediteringerne som værktøj til at opretholde og udbygge kvaliteten.

Jeg er sikker på, at den her lov giver erhvervsakademierne nogle helt nye muligheder for at udvikle og udbyde nye uddannelser i konkurrence med produktionshøjskolerne. Det vil give en hel anden dynamik på området, samtidig med at kvalitetskravene til uddannelserne naturligvis bliver fastholdt. Der ser jeg frem til at følge udviklingen.

Endelig vil jeg bare sige, at Dansk Folkeparti hermed støtter forslaget.

Kl. 13:28

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Pernille Vigsø Bagge, SF. Værsgo.

Kl. 13:28

(Ordfører)

**Pernille Vigsø Bagge** (SF):

Jeg er her i dag i stedet for hr. Jonas Dahl, som egentlig er SF's ordfører på det her lovforslag.

Erhvervsakademierne har en vigtig rolle, fordi de knytter et tæt bånd mellem viden, uddannelse og arbejdsmarked. En høj kvalitet på de merkantile og tekniske uddannelser er alfa og omega for ikke mindst det private arbejdsmarked, hvor mange virksomheder er dybt afhængige af at kunne ansætte dygtige medarbejdere, hvis de skal være konkurrencedygtige. Derfor er det meget tilfredsstillende, at vi med dette lovforslag styrker rammerne for erhvervsakademierne, så de kan udvikle deres faglige miljøer til gavn for både virksomhederne og forskningen.

Forslaget vil bl.a. give erhvervsakademierne fortrinsret til at udbyde uddannelser på det tekniske og merkantile fagområde, og det giver dem samtidig ret til et selvstændigt udbud af tekniske og merkantile professionsbacheloruddannelser, uden at der stilles krav om, at der skal være en partnerskabsaftale med en professionshøjskole. På den måde kan vi bidrage til den positive videreudvikling af erhvervsakademiernes faglighed.

Ved samtidig at lovfæste erhvervsakademiernes og professionshøjskolernes varetægelse af praksisnær og anvendelsesorienteret forskning er forslaget med til at sætte fokus på erhvervsakademierne og professionshøjskolernes forpligtelse til at overføre deres viden til virksomheder og institutioner. Og ved at ændre reglerne for bestyrelsernes og uddannelsesudvalgenes sammensætning, kan vi fortsat sikre, at arbejdsmarkedet inddrages i uddannelserne, så arbejdsmarkedets parter kan være med til at påvirke uddannelserne for de mange dygtige medarbejdere, som samfundet har brug for.

Erhvervsakademierne skal ikke overtage universiteternes forskningsrolle, men det er vigtigt for både erhvervsakademiuddannelsernes kvalitet og erhvervslivet, at professionshøjskoler og erhvervsakademier også deltager aktivt i udviklingen af ny, praksisnær viden, viden, som vi gerne ser udviklet og omsat i samspil med arbejdsmarkedet og i samarbejde med forskningsmiljøer på universiteter og andre forskningsinstitutioner.

Med lovforslaget styrkes således det frugtbare bånd mellem arbejdsmarked og uddannelse, som erhvervsakademierne binder, og samtidig sikrer lovforslaget med lovfæstelsen af praksisnær forskning en fortsat kvalitet af uddannelserne.

SF kan derfor støtte forslaget.

Kl. 13:30

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Den næste i talerrækken er fru Rosa Lund, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 13:30

(Ordfører)

**Rosa Lund** (EL):

Tak. Der er ikke nogen tvivl om, at både erhvervsakademier og professionshøjskoler er nogle meget, meget vigtige uddannelsesinstitutioner i vores samfund. De sikrer, at vi i fremtiden har en veluddannet arbejdskraft og ikke mindst, at vi i fremtiden har et stærkt velfærdssamfund. Derfor er det bestemt værd at prioritere, og vi er i Enheds-

listen glade for, at vi i dag kan have en debat om erhvervsakademierne og professionshøjskolerne.

Vi har en del spørgsmål til lovforslaget, før vi kan give vores endelige støtte til det. For det første siger det her lovforslag jo, at professionshøjskoler og erhvervsakademier skal varetage praksis- og anvendelsesorienteret forskning og udviklingsopgaver. Vi er meget glade for, at det er blevet præciseret, at professionshøjskoler og erhvervsakademier netop har praksis- og anvendelsesorienteret forskning, ligesom vi er meget glade for, at ministeren i høringsnotatet giver udtryk for, at intentionen ikke er konkurrence mellem forskningsinstitutionerne, men netop at sikre et samarbejde.

Noget af det, der så undrer os lidt i Enhedslisten, er, at erhvervsakademierne og professionshøjskolerne har en forpligtelse til at samarbejde med universiteterne, men forpligtelsen er der ikke den anden vej, og det skaber måske et lidt underligt udgangspunkt for samarbejde. Så vi ville synes, det var dejligt, hvis der kom en følgelovgivning som følge af det her lovforslag, hvori universiteterne fik den samme forpligtelse til samarbejde. Det er også noget, FTF kommer ind på i deres høringssvar.

Derudover er vi også en lille smule bekymrede for, at det vil betyde en akademisering af uddannelserne, og det vil jeg meget gerne bede om ministerens kommentar til. Der er flere af høringssvarene, der også nævner det.

Dernæst synes vi, det er rigtig godt, at underviserne skal inddrages i udviklingsprojekter i den praksisnære forskning, fordi det er det, der bringer ny viden ind i uddannelserne og sikrer, at de studerende kan bringe ny viden med ud, når de skal ud på arbejdsmarkedet. Men underviserne skal selvfølgelig stadig være opdateret både didaktisk og pædagogisk. Det må ikke betyde, at underviserne på erhvervsakademierne og professionshøjskolerne nu kun skal være folk, der kommer fra universiteterne, og forskere. Det er meget vigtigt for de studerendes kobling til det arbejdsmarked, de senere skal ud på, at deres undervisere også kommer fra det arbejdsmarked, altså at bygningskonstruktører underviser kommende bygningskonstruktører osv. Så vi er lidt bekymrede for, om den tekst i bemærkningerne, der handler om undervisere, betyder, at man nu skal have forskningskompetence for at kunne undervise.

Dernæst er der uddannelsesudvalgene, og der vil vi gerne spørge til, om medarbejdere og studerende på de enkelte retninger – altså de enkelte uddannelsesretninger – er sikret en plads i uddannelsesudvalgene. Betyder lovforslaget, at studerende og medarbejdere og aftagere får mindre indflydelse på studieordningens fællesdele? Det vil jeg også meget gerne have ministerens kommentar til.

I forhold til bestyrelsessammensætningen er vi rigtig glade for, at parterne er repræsenteret, men vi synes, man skulle have benyttet lejligheden, når nu vi behandler bestyrelserne på professionshøjskolerne og erhvervsakademierne, til at afskaffe det eksterne flertal, så vi kan sikre, at der er et stærkere demokrati på erhvervsakademierne og professionshøjskolerne, ved at det er medarbejderne og de studerende, der har den største indflydelse.

Dernæst vil jeg til sidst lige spørge til, om det ikke, når nu man har evalueret erhvervsskoleloven og lavet et forlig i sommer, er på tide, at vi evaluerer professionshøjskoleloven og kigger på, hvad det er, der har fungeret i den, og hvad det er, der ikke har fungeret i den. Det håber vi i Enhedslisten meget at regeringen vil tage initiativ til at sætte gang i.

Men til sidst vil jeg bare lige opsummere nogle spørgsmål til ministeren:

For det første: Vil ministeren igangsætte en evaluering? For det andet: Er ministeren bekymret for en akademisering? For det tredje: Hvad betyder det eksterne flertal? Hvorfor har man ikke ændret det? For det fjerde: Hvad er begrundelsen for, at uddannelsesudvalgene ikke skal have indflydelse på studieordningen? Og for det femte:

Kan man stadig ansætte undervisere, der ikke er forskere, men som kommer fra det arbejdsmarked, som de studerende skal ud på?

Kl. 13:35

**Den fg. formand (Karen J. Klint):**

Tak til ordføreren, der er ingen korte bemærkninger. Den næste ordfører er hr. Joachim B. Olsen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 13:36

(Ordfører)

**Joachim B. Olsen (LA):**

På vegne af fru Merete Riisager, som desværre ikke kunne være til stede i dag, skal jeg oplæse følgende korte ordførertale:

Med dette lovforslag fjerner man kravet om en partnerskabsaftale med en professionshøjskole som forudsætning for erhvervsakademiernes udbud og udvikling af professionsbacheloruddannelser. Lovforslaget hviler på en grundig evaluering. Liberal Alliance bifalder, at uddannelsessteder generelt sættes fri til at udvikle udbud af uddannelser i forhold til de faglige krav, der stilles af virksomhederne.

Vi stiller os derfor positive over for L 63.

Kl. 13:36

**Den fg. formand (Karen J. Klint):**

Tak til ordføreren. Den næste i talerrækken er fru Vivi Kier, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:36

(Ordfører)

**Vivi Kier (KF):**

Tak. Min tale kan også blive kort. Fra konservativ side er vi også positive over for det her forslag. Rigtig mange ordførere før mig har gennemgået alle elementerne i forslaget, så det vil jeg undlade at gøre en gang til. Fra konservativ side siger vi ja til, at vi sikrer en stærk og selvstændig erhvervsakademisektor, samt at vi styrker profilen som praksisnær uddannelses- og vidensinstitution.

Med de ord er vi positive over for forslaget.

Kl. 13:37

**Den fg. formand (Karen J. Klint):**

Tak til ordføreren. Så det ministeren for forskning, innovation og videregående uddannelser. Værsgo

Kl. 13:37

**Ministeren for forskning, innovation og videregående uddannelser (Morten Østergaard):**

Tak for behandlingen af lovforslaget og for debatten. Jeg synes, at vi har lavet en både god og vigtig aftale i forlængelse af evalueringen af erhvervsakademierne. For det her er jo et udtryk for, at vi påskønner den store indsats, der er ydet, og anerkender erhvervsakademierne som helt centrale uddannelsesinstitutioner på det tekniske og merkantile område.

Jeg synes også, at jeg kan høre på kommentarerne i dag, at der er enighed om vigtigheden af at skabe de bedste rammer, for at erhvervsakademierne kan forsyne samfundet og arbejdsmarkedet med nødvendige og relevante kompetencer på højt fagligt niveau.

Akademierne har, siden de første institutioner blev oprettet i 2008, arbejdet målrettet på at opbygge faglige miljøer og udvikle uddannelser på de tekniske og merkantile uddannelsesområder. Disse områder er helt centrale for fortsat velfærd og velstand, og det er områder, der væsentligt skal bære den øgede tilgang til de videregående uddannelser.

Evalueringen dokumenterer, at akademierne har løftet opgaven og nu er etableret som selvstændige og uafhængige institutioner. Det skal jo ikke forstås sådan, at vi så bare kan falde til ro. Sektoren skal

fortsat udvikles, men med lovforslaget ønsker vi at skabe et sikkert grundlag for den fortsatte udvikling.

For at undgå en ufrugtbar konkurrence mellem mulige udbydere ønsker regeringen også med forslaget at tilvejebringe en tydeligere arbejdsdeling mellem akademierne og professionshøjskolerne. Erhvervsakademierne får med forslaget fortrinsret til udbud af uddannelser på det tekniske og merkantile fagområde og får samtidig ret til selvstændigt udbud af tekniske og merkantile professionsuddannelser uden det hidtidige krav om en partnerskabsaftale med en professionshøjskole.

Med forslaget sætter vi også skærpet fokus på, at erhvervsakademierne og professionshøjskolerne har en særlig forpligtelse til at overføre viden til virksomheder og institutioner og dermed bidrage til at skabe innovation og udvikling i både den private og offentlige sektor.

Med forslaget lovfæstes også erhvervsakademierne og professionshøjskolerne varetage af praksisnære og anvendelsesorienterede forsknings- og udviklingsaktiviteter inden for de relevante fagområder, som institutionerne i henhold til deres formål har til opgave at forsyne med arbejdskraft og ny viden.

Det er forventningen, at erhvervsakademierne og professionshøjskolerne aktive involvering i relevante praksisnære og anvendelsesorienterede forsknings- og udviklingsaktiviteter kommer til at foregå i et tæt samspil med det aftagende arbejdsmarked og i vidt omfang i konkrete samarbejder med de eksisterende forskningsmiljøer på universiteter og de øvrige institutioner. Det ses allerede på flere fagområder, f.eks. inden for design, business, det velfærdsteknologiske område og det pædagogiske område.

Universiteternes forskningsforpligtelse, som flere har berørt, er af en anden og mere grundlæggende karakter end den, som foreslås lovfæstet for erhvervsakademier og professionshøjskoler. Og det er fortsat alene universiteterne, der har ansvaret for uddannelsen af ph.d.'er. Dermed ikke sagt, at professionshøjskoler og erhvervsakademier ikke i samarbejde med universiteter kan tilrettelægge og gennemføre relevante ph.d.-forløb. Det sker allerede i dag i betydeligt omfang med p.t. ca. 150 igangværende ph.d.-forløb inden for f.eks. det pædagogiske og det sundhedsfaglige område.

Med de foreslåede ændringer af reglerne for bestyrelser og uddannelsesudvalgs sammensætning ønsker vi at styrke en systematisk inddragelse af det aftagende arbejdsmarked og dermed også synliggøre erhvervsakademiernes og professionshøjskolerne rolle som bindeled mellem viden, uddannelse og arbejdsmarked. Flere års usikkerhed om erhvervsakademiernes fremtidige rolle i uddannelsesbilledet er dermed afsluttet, og der kan arbejdes videre inden for sikre rammer. Jeg har stor tiltro til, at akademierne vil løfte opgaven.

Så blev der spurgt til en række ting, bl.a. fra Enhedslistens side, og jeg kan i hvert fald i forhold til de mere principielle spørgsmål sige følgende: Det er ikke tanken at akademisere vores erhvervs- og professionsrettede uddannelser. Tværtimod er ideen jo her at sikre, at den evidensbaserende, vi gerne vil have af de her uddannelser, sker med afsæt i, at man har udviklet praksisnær viden på de berørte områder; altså at vi får en kobling mellem grunduddannelse, i øvrigt også efteruddannelse, og vidensudvikling i forhold til de professioner, man uddanner til.

Det er mit indtryk gennem de diskussioner, der har været over længere tid, at der er et meget bredt ønske, både i Folketinget og blandt aktørerne, om, at der sker en øget anvendelse af professionsrettet forskning og praksisnær forskning, og at den bliver bragt ind i både grund- og efteruddannelsen. Det er derfor vores opfattelse, at det er helt afgørende, at den så også i vidt omfang udføres på de institutioner, og at de medarbejdere, som har den rolle at undervise, også påtager sig en rolle i forhold til at bedrive den her professionsrettede og praksisnære forskning og udvikling.

Derfor synes jeg egentlig også, at kritikken af den skæve forpligtelse mellem erhvervsakademier og professionshøjskoler på den ene side og universiteter på den anden side i den her sammenhæng er lidt malplaceret, for vi retter jo faktisk op på en hidtidig skævhed, nemlig ved at vi nu lovfæster deres rolle til at forske og udvikle, hvad den jo ikke har været tidligere. Men det er jo rigtigt, at det i forhold til ph.d.-uddannelser og andre vil kræve et samarbejde, som det også gør i dag, og som bl.a. altså også foregår i et pænt omfang på bl.a. det pædagogiske område med særlig fokus på læreruddannelse og vidensudvikling til det område.

Kl. 13:42

Dermed er også sagt, at jeg håber og tror på, at vi med det her kan få skabt en positiv udvikling, hvor vi vil se endnu mere professionsrettet og praksisnær forskning og udvikling. Det vil jo også være fint i tråd med de bevillinger, vi de senere år har givet til de her institutionstyper i forbindelse med udmøntningen af forskningsbudgetterne. Jeg håber på, at det vil foregå i et stærkt samarbejde, fordi vi jo ikke har nogen interesse i at opbygge parallelle forskningsmiljøer, men tværtimod i at udnytte ressourcerne til et fælles bedste.

Det er dermed også en del af svaret på spørgsmålet om, hvad det er for nogle krav og kriterier, man så stiller. Jeg har noteret mig, at professionshøjskolerne selv har en ambition om, at der skal være mange flere ansatte undervisere, som har en ph.d., men det er ikke det krav, vi stiller.

Det er klart, at det jo også i dag er sådan, at der er rigtig mange kandidater fra landets universiteter ansat på professionshøjskoler til at uddanne, men selvfølgelig er der også mange, der er gået den anden vej, som altså har en uddannelse i faget og har lagt en mastergrad til, som på den måde indgår. For at kunne varetage de her opgaver, kræver det jo i hvert fald, at man har et vist niveau, men det er altså ikke sådan, at vi forlanger, at man skal være ph.d., altså forskeruddannet, selv om det så er en selvstændig ambition for professionshøjskolerne at øge andelen af lærere, der er det.

Så var der nogle konkrete spørgsmål i forhold til sammensætningen af uddannelsesudvalg og rollerne, som jeg ikke er sikker på, at jeg fangede helt, så det tror jeg vi kan klare i udvalgsbehandlingen. Men i forhold til spørgsmålet om sammensætningen af bestyrelser har det, der har været vigtigt for os her, særlig været i forhold til erhvervsakademierne, så vi fik løst den uhensigtsmæssighed, der var, nemlig at de fleste af dem, der er befolkede bestyrelser, repræsenterede andre institutioner end den, de sad i bestyrelsen for. Det er jo det, det har været ønsket her at ændre.

Så der er en meget lang diskussion om, hvordan balancen mellem interne og eksterne relationer i bestyrelser på uddannelsesinstitutioner skal være, og den vil jeg tro vi kan føre i mange forskellige sammenhænge, men her tror jeg, at alle, der har relation til erhvervsakademier, er meget glade for, at vi har fået lavet den ændring, vi har her, hvor vi fortsat sikrer en tæt kontakt til dem, der skal ansætte dem, der bliver uddannet på erhvervsakademierne, når de studerende har været til sidste eksamen.

Så jeg håber og tror på, at vi kan få alle Folketingets partier til at stemme for det her meget vigtige lovforslag, og jeg ser frem til at svare på de spørgsmål, der måtte være, under udvalgsbehandlingen.

Kl. 13:45

**Den fg. formand (Karen J. Klint):**

Tak til ministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Udvalget for Forskning, Innovation og Videregående Uddannelser. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

**9) 1. behandling af lovforslag nr. L 50:**

**Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Ny ordning for udsendelse af ikkekommercielt tv).**

Af kulturministeren (Marianne Jelved).

(Fremsættelse 06.11.2013).

Kl. 13:45

**Forhandling**

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører er hr. Michael Aastrup Jensen, Venstre. Værsgo.

Kl. 13:46

(Ordfører)

**Michael Aastrup Jensen (V):**

Dette er et forslag om en ny ordning for lokalt ikkekommercielt tv. Mange af de lokale tv-stationer i Danmark har jo i en årrække sendt tv, som – lad os være ærlige – hverken indholdsmæssigt eller teknisk har levet op til vores forventninger. Det overordnede formål med lovforslaget er at sikre en højere kvalitet af ikkekommercielt tv i lokalområderne. Det skal gøres, ved at tilskudskronerne bliver fordelt på færre tv-stationer. Herved vil de forskellige stationer have flere penge til at højne kvaliteten. Der stilles ligeledes krav om, at programmerne er produceret af lokale for lokale. Lovforslaget lægger op til, at der kun gives støtte til de programvirksomheder, der reelt har et publikum, og hvis programmer handler om lokale forhold. Ønsket er, at lokal-tv i højere grad skal fungere som forum for lokal kultur og samfundsdebat.

Baggrunden for lovforslaget er altså at rydde op i det brogede udbud af lokal-tv. Kvaliteten er som sagt alt for svingende, og der er eksempler på, at folk har modtaget tilskud for at sende udenlandsk tv-produktion med religiøse produktioner, som de køber i USA og så bare oversætter. Det har intet med lokalt fjernsyn at gøre. Tilskudsrytteri skal stoppes, og det bliver det heldigvis med dette forslag.

Med lovforslaget håber vi, at der vil blive skabt synergi blandt landets lokalstationer. Som det er nu, er der ikke økonomi til at lave kvalitets-tv. Hvis vi derimod samler tv-stationerne i lokale enheder, vil der være råd til bedre udstyr. Ligeledes vil der være mulighed for at styrke den faglige dialog i fællesskab. Vi er opmærksomme på den kritik, der har været i forbindelse med høringen. Kritikken er bl.a. gået på, at vi med ministerens forslag mister det lokale islæt og de lokale ildsjæle. Det mener vi i Venstre ikke er tilfældet. I lovforslaget står der nemlig sort på hvidt, at sendefladen skal laves af lokale for lokale. Det er et vigtigt punkt i lovforslaget. Det sikrer, at sendefladen får det lokale islæt. Det er vigtigt, at vi fastholder det lokalt forankrede. Samtidig vil de lokale ildsjæle få adgang til langt flere kompetente folk, som de kan sparre med.

Lovforslaget lægger ligeledes op til, at ikkekommercielt tv, som er rettet mod personer med fysisk, psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse, vil kunne indgå i en særordning. Der har der også lydt kritik, en kritik, ministeren heldigvis har taget til efterretning, og så har ministeren justeret. Foreningen SAML har i forbindelse med høringen udtrykt bekymring for det begrænsede antal sendetilladelser. Vi er ligesom dem tilhængere af, at ytringsfriheden, ytringsmulighederne og det lokale demokrati er i højsædet. Ministeren har

imødekommet denne kritik og har udvidet sendetilladelserne fra 32 til 38, og det er en justering, Venstre er helt enige i.

Så alt i alt er Venstre generelt positive over for ministerens forslag. Det er jo også en del af medieforliget, som vi er en del af. Vi mener, at det vil give lokal-tv et kvalitetsløft, og at det vil gavne samfundsdebatten i lokalsamfundene, og derfor er vi for det.

Kl. 13:49

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger. Den næste taler er hr. Mogens Jensen, Socialdemokraterne. Værsgo.

Kl. 13:49

(Ordfører)

**Mogens Jensen (S):**

Tak. I Danmark har vi valgt med licensmidler at støtte produktionen af ikkekommercielt lokalradio og -tv, og det mener vi Socialdemokrater er en rigtig god ting. Det er nemlig godt, fordi det giver almindelige borgere mulighed for at komme til orde i de elektroniske medier og ikke mindst selv prøve at skabe sig erfaringer med at arbejde med radio- og tv-mediet. Det er med til at understøtte ytringsfriheden, og det er også med til at understøtte vores demokrati. Herudover er de lokale radio- og tv-stationer også et første punkt, et begyndelsespunkt, i den talentudvikling, der gennem tiden har skabt stærke og professionelle radio- og tv-medarbejdere i Danmark.

Men lokalradio- og -tv-området står ikke stille, og med det her lovforslag gennemfører vi en længe ønsket reform af lokal-tv-området. Der har, som også Venstres ordfører var inde på, gennem lang tid været stor enighed mellem alle partierne i medieforligskredsen om, at det var urimeligt, at en ikke uvæsentlig del af sendefladen på det licensfinansierede lokal-tv blev anvendt til f.eks. at udsende amerikanske religiøse forkyndelsesprogrammer, eller for den sags skyld andre udenlandsk indkøbte programmer. Der har også været bred enighed om, at der er behov for en tilskyndelse til at arbejde for en kvalitetsudvikling i programindholdet på de enkelte tv-stationer landet over, og med det her lovforslag skaber vi nu de nye rammer for, at det kan lade sig gøre, rammer, der sikrer, at det lokale tv netop bliver rigtigt lokal-tv, skabt af og for de borgere, som bor i de forskellige udsendelsesområder i Danmark. Det vil fremover være en forudsætning for at få tilladelse og tilskud til lokal-tv, at tilladelseshaverne hører hjemme i det pågældende sendeområde, og at tilladelseshaverne selv skal producere sine programmer, sådan at programmerne altså er produceret fra og til og om og med befolkningen i lokalområdet.

Vi giver i lovforslaget med udstedelsen af færre sendetilladelser også mulighed for et større støttebeløb pr. udsendelsestime og dermed også et grundlag for en bedre kvalitet i udsendelserne, ligesom et tættere samarbejde mellem de forskellige lokalredaktioner om de færre sendetilladelser gerne skulle føre til en stærkere og mere sammenhængende sendeflade på lokal-tv. Samtidig stiller vi med lovforslaget krav om, at de lokale tv-stationers programmer skal have et vist minimumspublikum, for at stationen fortsat kan have tilladelse til at sende og til at modtage tilskud. Det er jo klart, at lokale ikkekommercielle tv-stationer, som jo ofte anvender frivillig arbejdskraft, på ingen måde skal leve op til seertalskrav, som er urimelige, men det er rigtigt og fornuftigt, at der, når man modtager tilskud fra licensbetalerne, altså den danske befolkning, så er blot et minimum af publikum til de udsendelser, som produceres for vores licenskroner.

Endelig afsætter vi en særlig sendetid og etablerer en særlig støttelejlighed til foreninger, hvis formål det er at producere ikkekommercielt tv, som er produceret af og rettet mod personer med fysisk, psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse. Jeg tror, at rigtig mange vil kende TV-GLAD, som er et fremragende eksempel på tv, der er produceret af og retter sig mod den målgruppe.

Alt i alt sikrer vi med L 50 bedre rammer for at producere ægte og godt lokal-tv, og Socialdemokraterne kan naturligvis støtte lovforslaget. Jeg skal her på vegne af SF's ordfører, hr. Ole Sohn, også meddele, at SF også støtter lovforslaget.

Kl. 13:53

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Der er måske også en hilsen fra den radikale ordfører? Det behøver ordføreren ikke at tage stilling til, men ... (*Mogens Jensen* (S): Jeg vil altid gerne sende en hilsen på vegne af De Radikale, men jeg er ikke blevet direkte anmodet om det). Tak for det. Tak til ordføreren.

Den næste taler i rækkefølgen bliver så hr. Alex Ahrendtsen fra Dansk Folkeparti.

Kl. 13:54

(Ordfører)

**Alex Ahrendtsen** (DF):

Jeg skal ikke gentage mange af de glimrende argumenter for lovforslaget, som både Socialdemokratiets og Venstres ordfører har frembragt her på talerstolen, men blot sige dette, at vi er glade for, at lovforslaget styrker lokal-tv på en lang række områder ikke bare kvalitetsmæssigt. Vi er særdeles tilfredse med de opstramminger, der sker, og særlig glade for, at der nu bliver mulighed for at få en støttepulje til foreninger, der laver fjernsyn for mennesker, der har en eller anden form for funktionsnedsættelse, som det hedder.

Derfor kan Dansk Folkeparti støtte lovforslaget varmt. Vi ved jo, der er en del mennesker, som ser lokal-tv. Nu kan vi få endnu bedre lokal-tv. Det skulle være ordene.

Kl. 13:55

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak for det. Og så er vi nået frem til Enhedslistens ordfører, som er hr. Jørgen Arbo-Bæhr. Værsgo.

Kl. 13:55

(Ordfører)

**Jørgen Arbo-Bæhr** (EL):

Det er et lovforslag, som ændrer lov om radio- og fjernsynsvirksomhed på baggrund af vores mediepolitiske aftale. Det handler jo i virkeligheden om at sikre ytringsfriheden i forbindelse med den nye virkelighed, hvor vi alle sammen bliver tæppebombet af nye tv-kanaler fra nær og ikke mindst fra fjern. I den virkelighed skal vi prøve at sikre de lokale ikkekommercielle tv-stationers fremtid. Det er baggrunden for forslaget.

Det handler også om at sikre et stærkere krav om, at programmerne skal have et lokalt indhold, det vil sige, at programmerne skal være produceret af og til og om og med befolkningen i lokalområdet. Og det handler jo også om at sikre nogle muligheder, så de lokal-tv-stationer kan producere gode programmer, som kan få en plads, samtidig med at de nationale og internationale kanaler får en stadig større plads hos befolkningen. Derfor kommer tilskudsmidlerne til at blive fordelt på færre stationer, og jeg synes, vi har fået en god balance mellem antal sendetilladelser, tilskud og fordeling på regionerne.

Desuden synes jeg også, det er rigtig godt, at ministeren får mulighed for at give særlige tilladelser til foreninger, hvor det handler om folk med en fysisk funktionsnedsættelse eller en psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse. Jeg synes, det er rigtigt at give dem særlige tilladelser generelt i stedet for at give det som en særrettighed til TV-Glad.

Med disse bemærkninger kan vi støtte forslaget.

Kl. 13:57

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Og den næste ordfører er fru Mette Bock, Liberal Alliance. Værsgo.

(Ordfører)

**Mette Bock** (LA):

Tak for det. Selv om der er nogle ting i det her lovforslag, som er udmærkede, støtter Liberal Alliance det ikke. Og det gør vi ikke af flere grunde. Den ene grund er, at det her område er utrolig kompliceret og utrolig overreguleret, og vi synes ikke, der skal gives færre sendetilladelser, vi synes faktisk, der skal gives flere. Vi kan godt lide mangfoldighed.

Den anden ting er det her mystiske krav om, at tingene skal produceres af mennesker, hvis kroppe befinder sig fysisk i lokalområdet. Hvis de nu kan lave rigtig godt lokalstof, selv om deres kroppe befinder sig uden for kommunegrænsen, hvorfor i alverden skal vi så stille krav om, at de skal befinde sig fysisk i det pågældende lokalområde? Det synes vi er overflødigt.

Den sidste ting er det med hensyn til mennesker med særlige behov, og det kan man have meget, meget stor sympati for. Jeg synes selv, at det, som TV-Glad laver i Esbjerg, er et rigtig fint initiativ. Men grundlæggende er der altså noget mærkeligt i, at vi skal producere ind i sådan nogle søjler.

Jeg har selv været direktør for en handicaporganisation i mange år, og jeg kan simpelt hen ikke se, hvorfor mennesker i kørestol skulle have et særligt behov i forhold til mennesker, som ikke sidder i kørestol, i forhold til produktion af tv. Jeg synes, det er meget bedre, hvis vi i de generelle sendetilladelser, som der bliver givet, stiller nogle krav om, at man skal ramme bredt, eller hvad det nu kan være.

Så jeg synes, der er nogle takter i det her lovforslag, som peger i den rigtige retning, men der er for meget, der peger i den forkerte retning. Det bliver vanskeligere at få lov til at få en sendetilladelse, og der skal ikke være færre sendetilladelser, men der skal være flere sendetilladelser, og så er der det her med, at folk skal være fysisk placeret inden for sendetilladelsens grænse. Det er også en mærkelig regel i et samfund, hvor vi jo netop bliver mere og mere uafhængige af, hvor vi rent faktisk befinder os. Og endelig er der det her med, at mennesker med funktionsnedsættelse skal have nogle helt særlige behov opfyldt. De er sådan set mennesker, der er lige så mangfoldige og lige så forskellige, som alle vi andre er.

Så vi kan ikke støtte forslaget.

Kl. 13:59

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Den sidste ordfører i talerrækken er hr. Lars Barfoed, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:59

(Ordfører)

**Lars Barfoed** (KF):

Tak for det. Meget er jo allerede blevet sagt i denne sag. Der kan ikke siges meget mere. Jeg er sådan set enig i det meste af det, der er blevet sagt. Det her forslag er jo en implementering af en aftale, vi har indgået. Det drejer sig om, at vi skal have fokuseret lokal-tv mere på netop at være lokalt med fokus også på egenproduktion. Det synes jeg er rigtigt. Og så drejer det sig om, at vi får denne særlige ordning for foreninger, som producerer tv, rettet mod folk, som har en fysisk funktionsnedsættelse og en psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse. TV-Glad er jo netop nævnt som eksempel på sådan en tv-station, som jeg tror vi alle sammen synes er meget velfungerende og et meget positivt islæt i medieverdenen. Så Det Konservative Folkeparti kan tilslutte sig forslaget.

Kl. 14:00

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger, så vi går til kulturministeren. Værsgo til ministeren.

Kl. 14:00

Det er vedtaget

**Kulturministeren** (Marianne Jelved):

Tak. Jeg vil gerne kvittere for bemærkningerne her ved førstebehandling og for den meget brede støtte til forslaget, som jo er en del af medieforliget, som udmøntes nu. Og det udmøntes – det er en bemærkning til fru Mette Bock – på baggrund af 10 års erfaring med det foregående system omkring lokal-tv, og når forslaget har fået den udformning, som det har, så er det jo et forsøg på at indarbejde erfaringerne fra de 10 år.

Beslutningen indebærer, at den nye lokal-tv-ordning skal rumme stærkere krav om, at programmerne skal have lokalt indhold. Det skal være en forudsætning for at opnå tilladelse og tilskud til lokal-tv, at programmerne er produceret fra og til og om og med befolkningen i lokalområdet. Tilskudsmidlerne vil endvidere blive fordelt på færre lokal-tv-stationer, som derved får bedre mulighed for at producere tv, fordi de får større tilskud. Forklaringen på det er jo, at der er afsat en sum penge til lokal-tv, og derfor er det ikke muligt at forøge tilskuddene til de enkelte tv-producenter, medmindre man altså indskrænker antallet af sendetilladelser. Det er et valg, forligskredsen har truffet.

Der skal også stilles krav om, at stationernes programmer skal have et vist minimumspublikum, for at stationen fortsat kan have tilladelse til at sende og modtage tilskud. Bag ved det ligger der jo et ønske om at styrke demokratiet og ytringsfriheden lokalt og bidrage til, at der kan være en egentlig demokratisk debat om forhold i lokal-samfundet. Endelig skal der afsættes særlig sendetid og etableres en særlig støttepulje til foreninger, hvis formål er at producere ikke-kommercielt tv af og til personer med fysisk og psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse. Det er jo bl.a. TV-Glad, som vi alle sammen kender, og som jo ses af mange mennesker, som ikke har funktionsnedsættelser af nogen art. Derfor er det også en station, som henvender sig til bredere kredse, men det er også et forsøg på at give de mennesker, vi taler om her, en mulighed for at identificere sig med det, der foregår i et medie som tv.

Langt størstedelen af de enkelte dele i beslutningen om en ny lokal-tv-ordning vil kunne gennemføres uden lovændringer, men der er nogle elementer, der forudsætter vedtagelse af nye bemyndigelsesbestemmelser i radio- og fjernsynsloven.

Det drejer sig for det første om adgangen til at fastsætte et nærmere bestemt antal mulige programtilladelser i hver enkelt region, og for det andet om adgangen til at fastsætte, at tilladelseshaver skal have hjemsted i det pågældende regionale sendeområde. For det tredje drejer det sig om adgangen til at fastsætte, at tilladelseshaver selv skal producere sine programmer. Endelig drejer det sig om adgangen til at fastsætte en særlig ordning for foreninger m.v., hvis formål det er at producere ikkekommercielt tv af og rettet mod personer med fysisk funktionsnedsættelse og psykisk eller intellektuel funktionsnedsættelse, således at de kan opnå tilladelse til at udsende ved hjælp af de samme sendemuligheder, som ikkekommercielt lokal-tv i øvrigt benytter, uden at skulle leve op til kravene om lokalt indhold og minimumspublikum.

Jeg ser frem til den videre behandling af lovforslaget og håber på en positiv behandling i Kulturudvalget. Og jeg kvitterer endnu en gang for den brede opbakning til lovforslaget.

Kl. 14:04

**Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Tak til ministeren. Jeg ser ikke flere til korte bemærkninger.

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

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

Kl. 14:04

**Meddelelser fra formanden****Den fg. formand** (Karen J. Klint):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 22. november 2013, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der fremgår af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 14:04).