



Fredag den 15. januar 2016 (D)

1

(Fremsættelse 09.12.2015).

39. møde

Fredag den 15. januar 2016 kl. 10.00

Kl. 10:00

Dagsorden

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 14:

Forespørgsel til justitsministeren og transport- og bygningsministeren om taxitjenesten Uber.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Anmeldelse 13.01.2016).

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til kulturministeren om EU's planer for det digitale indre marked.

Af Alex Ahrendtsen (DF) og Morten Marinus (DF).

(Anmeldelse 13.01.2016).

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 83:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser).

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 10.12.2015).

4) 1. behandling af lovforslag nr. L 84:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer. (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber).

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 10.12.2015. Omtrykt).

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 85:

Forslag til lov om ændring af lov om DSB. (Vilkår for udlån af tjenestemænd og ophævelse af bestemmelser om DSB S-tog A/S).

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 10.12.2015).

6) 1. behandling af lovforslag nr. L 94:

Forslag til lov om ændring af selskabsloven, lov om visse erhvervsdrivende virksomheder, lov om erhvervsdrivende fonde og forskellige andre love. (Indførelse af register over reelle ejere).

Af erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen).

(Fremsættelse 16.12.2015).

7) 1. behandling af lovforslag nr. L 77:

Forslag til lov om kollektiv forvaltning af ophavsret.

Af kulturministeren (Bertel Haarder).

Meddelelser fra formanden

Tredje næstformand (Stine Brix):

Vi starter mødet.

Der er i dag følgende anmeldelse:

Martin Henriksen (DF) og Peter Skaarup (DF):

Hasteforespørgsel nr. 16 (Hvad kan ministeren oplyse om det stærkt stigende antal asylansøgere, der kommer til Danmark, og hvilken betydning, herunder økonomisk, vil det få for kommunerne i år og de kommende år?).

Titlen på den anmeldte sag vil fremgå af www.folketingstidende.dk (jf. ovenfor).

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 14:

Forespørgsel til justitsministeren og transport- og bygningsministeren om taxitjenesten Uber.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Anmeldelse 13.01.2016).

Sammen med dette punkt foretages:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 15:

Forespørgsel til kulturministeren om EU's planer for det digitale indre marked.

Af Alex Ahrendtsen (DF) og Morten Marinus (DF).

(Anmeldelse 13.01.2016).

Kl. 10:01

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af disse forespørgsler, betragter jeg Tingets samtykke som givet.

Det er givet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 83:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Udøvelse af markedskontrol med udstyr til køretøjer og godkendelse af prøvningsinstanser).

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).
(Fremsættelse 10.12.2015).

Kl. 10:01

Forhandling

Tredje næstformand (Stine Brix):

Forhandlingen er åbnet. Vi lægger for med Socialdemokratiets ordfører, fru Lea Wermelin.

Kl. 10:01

(Ordfører)

Lea Wermelin (S):

Tak for det. Lovforslaget handler om større trafiksikkerhed. Det er noget, vi lægger meget vægt på i Socialdemokratiet, og derfor har vi også set frem til behandlingen i dag.

Tilbage i september 2014 offentliggjorde Transportministeriet en handlingsplan, der skulle styrke indsatsen mod salg af ulovligt sikkerhedsudstyr til børn i biler og busser og ulovlig montering af udstyret. Sikkerhed for børn i trafikken er selvfølgelig helt afgørende. I forbindelse med handlingsplanen er der så kommet et behov for at præcisere det retlige grundlag for markedsovervågning af køretekniske produkter og personligt sikkerhedsudstyr til trafikanter for på den måde at sikre, at der kan laves den nødvendige kontrol.

Det bakker vi selvfølgelig fuldt op om. Det er godt at se, at der med forslaget her i dag bliver fulgt op på den tidligere regerings gode arbejde. Man skal selvfølgelig kunne have tillid til, at det sikkerhedsudstyr, der er på markedet, er i orden, at der er et tilstrækkeligt tilsyn på området, og at der er nok muligheder for at håndhæve de regler, der er.

Med lovforslaget får vi rettet op på det, fordi der nu bliver en bredere vifte af tilsynsbeføjelser i forhold til produktkrav, der bliver mulighed for påbud til den erhvervsdrivende i forhold til oplysninger om produktet inden for en given frist, imens der rettes op på nogle af de ulovlige forhold, og der bliver en reel mulighed for at føre tilsyn, fordi alle erhvervslokaler kan tjekkes, også lagerlokalerne. Der bliver også en større regulering af de prøvningsinstanser, der udfører test på det køretekniske område.

Vi har også noteret os, at der generelt er opbakning til lovforslaget fra høringsparterne, bl.a. fra Rådet for Sikker Trafik, som også mener, at det her vil forbedre trafiksikkerheden, og fra Forbrugerrådet Tænk, der jævnligt har oplevet problemer på området. Så mener vi også, at det er positivt, at der er blevet lyttet til Forbrugerombudsmandens forslag til ændringer på baggrund af høringen.

Så Socialdemokratiet støtter forslaget, og vi ser frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 10:03

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Socialdemokraternes ordfører. Så er det ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Kim Christiansen.

Kl. 10:03

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Også Dansk Folkeparti er positive over for det her lovforslag. Alt, hvad der kan være med til at øge trafiksikkerheden, er selvfølgelig sund fornuft – det kan vi nok ikke få den helt store debat om i dag.

Vi har dog lidt betænkeligheder, for i lovforslaget står der altså også, at den her tilsynsmyndighed sådan uden videre kan indkøbe produkter og pålægge udgiften til en producent eller en forhandler. Jeg vil sige det på den måde, at det her ikke må blive en byrde for erhvervslivet. Frem for alt kan man jo ikke bare rende rundt som tilsynsmyndighed og udskrive regninger, medmindre man opdager en fejl, for så synes jeg, det er helt i orden, at man sender regningen videre til den, der har lavet fejlen. Men ellers synes jeg, at man ved de her tilsynsbesøg ikke bare kan skrive en regning ud til en eller anden producent, hvis man ikke finder fejl ved nogle produkter. Så det vil vi lige have belyst lidt nærmere under udvalgsbehandlingen.

Den del af lovforslaget, der handler om prøveinstanser, er ganske glimrende. Så kan vi forhåbentlig få nogle gode og fornuftige vejledninger til synshallerne, så de ikke ligger og piner livet af gamle dieselsbiler, som det jo faktisk er tilfældet nogle steder i dag, hvor man har lidt mærkelige regler på det område. Men det er fint, at vi får nogle bedre regler også på det her område. Vi kender jo alle sammen sagen om VW og om det her med fejlagtig forbrugerinformation i forhold til emissioner. Man tror, at man køber en bil, der ikke sviner ret meget, og så viser det sig, at det ikke passer. Man køber måske også indimellem en bil, man tror kan køre næsten fra Jylland til Sjælland på en tankfuld benzin. Det viser sig så også at det kan den heller ikke. Så jeg synes, det er glimrende, at man får lavet de her prøveinstanser.

Så alt i alt må vi sige, at vi i Dansk Folkeparti er positive over for det her lovforslag.

Kl. 10:05

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Så er det ordføreren for Venstre, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:06

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Formålet med dette lovforslag er, at virksomheder og forbrugere i Danmark skal have tillid til, at produkter, som sælges på det danske marked, også lever op til de gældende produktkrav. Danskerne skal kunne have tillid til sikkerheden i de produkter, der sælges. Det gælder selvfølgelig også på det køretøjstekniske område, herunder med hensyn til udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt sikkerhedsudstyr til trafikanter. Manglende overholdelse af kravene kan nemlig have alvorlig betydning for trafiksikkerheden. Helt konkret drejer det sig eksempelvis om sikkerhedsseler i busser, der kører med børn, eller autosæder og andet.

Som led i et mere effektivt tilsyn med det køretekniske område indføres der med dette lovforslag mulighed for, at tilsynsmyndighederne mod behørig legitimation, men uden retskendelse, kan få adgang til værksteder m.v. for at udøve kontrol. Dermed ligestilles dette område med f.eks. fødevarekontrol, fyrværkerikontrol og elsikkerhed, og det hilser jeg velkommen.

Sammenfattende sikrer lovforslaget øget gennemsigtighed på markedet for sikkerhedsudstyr til køretøjer. Det giver bedre vilkår for en fair konkurrence blandt aktørerne. Ingen skal kunne snyde sig til konkurrencefordele ved at lade hånt om trafikanternes sikkerhed og produkternes kvalitet. Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 10:07

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Venstres ordfører. Så er det ordføreren for Enhedslisten, hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:07

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Også Enhedslisten finder, at det her er et godt lovforslag, der medvirker til at styrke trafikikkerheden. Man styrker tilsynet – ganske vist med Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed – og det synes vi er rigtig godt. Man styrker tilsynet med udstyrsdele og tilbehør til køretøjer og sikkerhedsudstyr til trafikanterne i det hele taget, og det er jo rigtig godt. Det kan give et håb om at få ryddet op på området – indimellem har man på fornemmelsen, at der er sådan en hel jungle af ulovlige og trafikfarlige produkter, og det er sådan set alt lige fra cykellygter, der ikke opfylder betingelserne, og reflekser og til køretøjer og deres udstyr.

Det er også helt klart, at med lovforslaget skærpes tilsynet med vildledende markedsføring, og det synes vi er rigtig godt – endog med mulighed for, som det jo også sker på andre områder, at pålægge de erhvervsdrivende at tilbagekalde produkterne. Markedsovervågningen kommer med det her lovforslag på højde med den, der gælder på andre produktområder. Nu kan man tjekke dokumentationen, og man kan endog udføre test. Så på den måde kommer man på omgangshøjde.

Der opereres med muligheden for idømmelse af bøder for erhvervsdrivende, som har solgt eller markedsført produkter, som ikke lever op til kravene, og det kan i yderste konsekvens føre til anmeldelse til politiet, og der udstedes så bøder efter færdselsloven.

Jeg bemærker, at Forbrugerrådet Tænk i deres høringssvar har nogle bemærkninger om bødestørrelser, som jeg måske synes er værd at overveje. De mener, at det har en større effekt, at man fastsætter bøderne efter den indtjening, en erhvervsdrivende har haft på vildledende markedsføring eller salg af produkter, som ikke lever op til kravene – en større effekt end en fast bødestørrelse. Det synes jeg måske man skulle prøve at overveje.

Men tillad mig i øvrigt at gøre nogle bemærkninger om de her prøvningsinstanser, som jo også er en central del af lovforslaget, og som behandles indgående. Det tillader jeg mig at gøre sådan i forlængelse af den her VW-skandale, hvor der jo har været decideret snyd med målingen af emissioner, altså udledninger, fra bilerne og simpelt hen snyd med de oplysninger, som bilfabrikanten, i det her tilfælde VW, har givet. Enhedslisten har jo haft indkaldt til samråd om de her ting; vi har såmænd både haft skatteministeren, transportministeren og nu her sidste onsdag miljøministeren i samråd. Og vi har foreslået at stille krav om, at der blev oprettet et nationalt prøvningslaboratorium, hvor man kunne teste, om biler overholder de normer, som de har oplyst, herunder teste oplysningerne fra bilfabrikanterne.

Nu viser det sig ud fra lovforslaget, at der jo rent faktisk er ikke mindre end seks prøvningslaboratorier – og jeg kender ikke helt karakteren af dem alle sammen. Enhedslisten havde i forbindelse med samrådene foreslået, at man jo kunne bruge Teknologisk Institut på det her område. Men det viser sig, at de her seks prøvningslaboratorier jo rent faktisk, som der står i bemærkningerne, er anerkendte til at udføre prøvninger, som ligger til grund for synsvirksomhedernes syn og godkendelse af et køretøj. Og man kunne næsten spørge: Hvad vil vi så mere? Vi har jo i virkeligheden apparatet, som vi kan trække på i den forbindelse. Vi har faktisk de instanser, som kan føre tilsyn med bilfabrikanternes oplysninger, hvis ellers bemærkningerne i lovforslaget står til troende, og det må man jo trods alt gå ud fra at de gør.

På samrådet i onsdags med miljøministeren gentog hun jo, at hun bestemt ikke var tilfreds med de nye EU-test af dieslbiler, som man i EU er blevet enige om, men som hun sagde, var det jo det bedst opnåelige i situationen, og derfor stemte Danmark ja. Kun Holland stemte nej til de nye test. Miljøministeren gjorde selv opmærksom på, at det er et problem, at der i EU er så mange bilproducerende lan-

de, herunder striben af stort set alle de store lande. Og det er klart, at så er der pludselig nogle, der har noget i klemme, også økonomisk. Og som jeg også sagde på samrådet til miljøministeren: Hvorfor så ikke spille rollen som vagthund? Hvorfor spiller Danmark ikke rollen som vagthund? Vi har jo ikke noget i klemme; vi er jo ikke noget bilproducerende land. Og derfor vil jeg opfordre transportministeren og for så vidt også miljøministeren til at overveje brugen af den ekspertise, som vi åbenbart råder over i forvejen, og som fremgår af lovforslaget. Så kan vi bidrage til renere luft, bedre klima og miljø og til, at bilisterne rent faktisk får den bil, som de har betalt for.

Kl. 10:12

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Enhedslistens ordfører. Så er det ordføreren for Liberal Alliance, hr. Villum Christensen.

Kl. 10:13

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

Liberal Alliance har intet at indvende imod dette lovforslag, som forbedrer det juridiske grundlag for at kunne håndhæve tilsynet med eksempelvis ulovligt sikkerhedsudstyr til børn og styrker kravene til de instanser, der tester og godkender dette udstyr. Som jeg læser forslaget, er det hensigten, at en stor del af kontrollen bliver udformet som en form for dokumentkontrol, hvor det er den erhvervsdrivende, der kan blive anmodet om at fremsende relevant dokumentation for den mærkning, der er påført produktet, eller for, at produktkravene i øvrigt er opfyldt. Det må være lødige krav. Og hvis man kan stole på ministeriet, skulle driftsomkostningerne ved de her skærpede ordninger kunne holde sig inden for 0,5 mio. kr. og uden administrative byrder. Så på dette grundlag kan vi støtte lovforslaget.

Kl. 10:14

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til ordføreren fra Liberal Alliance. Så er det ordføreren for Alternativet, hr. Nicolaj Amstrup. Værsgo.

Kl. 10:14

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Mine ordførerkolleger har rigtig fint gennemgået L 83, og hvad der ligger inden for det. Vi synes også, at det er et fornuftigt forslag. Vi hæfter os også meget ved, at Rådet for Sikker Trafik i høringssvaret giver udtryk for, at den her præcisering af det retlige grundlag for udøvelse af markedskontrol og tilsyn med produktkrav vil højne trafikikkerheden. Vi lægger også vægt på, at der med forslaget gøres en indsats mod vildledende markedsføring, og det er også godt, at der bliver sat nogle mere præcise regler op for prøvningsinstanser.

Der gives også en yderligere ret til at kontrollere ikke offentligt tilgængelige erhvervslokaler, men al den stund, at det er en nødvendighed for at sikre tilsynet og dermed højne sikkerheden for det udstyr til køretøjer, er vi naturligvis for.

Kl. 10:15

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Alternativets ordfører. Så er det ordføreren for Radikale Venstre, hr. Andreas Steenberg.

Kl. 10:15

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Blandt høringssvarene tror jeg det er det fra Rådet for Sikker Trafik, der siger meget præcist, at det her lovforslag vil være med til at øge trafikikkerheden, fordi Transport- og Bygningsministeriet får bedre mulighed for at kontrollere, om det udstyr, man sætter i biler og bus-

ser, rent faktisk øger sikkerheden eller ej. Det gør også, at vi er meget positive over for det her lovforslag, som vi også ser som et lovforslag, der kan øge trafikikkerheden og sørge for, at alt det udstyr, der bliver puttet i biler, rent faktisk virker.

Så derfor støtte fra Radikale Venstre til det her lovforslag.

Kl. 10:15

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Det Radikale Venstres ordfører. Så er det ordføreren for SF, hr. Karsten Hønge.

Kl. 10:16

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Alt for mange kommer til skade i trafikken. Godt sikkerhedsudstyr er et af de vigtige instrumenter til at fortsætte hen ad vejen mod mere sikker trafik. Derfor er det jo godt, at vi kan se, at Rådet for Sikker Trafik udtaler en generel tilfredshed med forslaget, fordi de finder, at det er af afgørende betydning, at virksomhederne og forbrugerne kan have tillid til, at de produkter, som bringes i omsætning på det danske marked, lever op til de nødvendige og gældende produktkrav. Det er også derfor, at rådets opfattelse af forslaget er, at det åbenlyst vil kunne bidrage til at højne trafikikkerheden i Danmark.

Vi synes i SF også, at man skal tage højde for Forbrugerombudsmandens kommentarer om den del, der vedrører vildledende og urigtige angivelser om køretekniske produkter, ligesom vi synes, at Tænk har relevante bemærkninger om at gøre sanktionerne så effektive som muligt. SF støtter lovforslaget.

Kl. 10:17

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til SF's ordfører. Så er det transport- og bygningsministeren.

Kl. 10:17

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget. Det vil måske nok i nogles ører lyde som et meget teknisk forslag, og det er det sådan set også. Men jeg vil godt understrege, at der er tale om et meget vigtigt lovforslag, og at det er vigtigt, at virksomheder og forbrugere i Danmark har tillid til, at de produkter, som bringes i omsætning på det danske marked, lever op til de gældende produktkrav. Det gælder også på det køretekniske område i forhold til køretøjer, udstyrsdele og tilbehør til køretøjer samt sikkerhedsudstyr til trafikanter.

Hvis produktkravene ikke bliver opfyldt, kan det have stor betydning for trafikikkerheden. Det er også derfor, det er vigtigt, at vi får mulighed for at udføre grundige kontroller for at holde øje med, at disse produkter lever op til produktkravene. Jeg ser ligesom ordførerne frem til videre den behandling i Folketinget og står naturligvis til rådighed for både besvarelse af spørgsmål, der måtte opstå i denne forbindelse, og samråd osv. Tak for ordet.

Kl. 10:18

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er et ønske om en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 10:18

Henning Hyllested (EL):

Jeg kan jo ikke nære mig, for nu har vi haft de her samråd, som jeg også omtalte i min ordførertale. Og da jeg sad og læste det her lovforslag, gik det jo op for mig, at vi rent faktisk råder over et apparat, som gør, at vi på nationalt plan i virkeligheden kan teste de oplysninger, som bilfabrikanterne giver om deres arbejde. I lyset af VW-skandalen var det jo altså værd at overveje efter vores mening, og

det er også noget af det, vi har gjort gældende i samrådet, at stable det apparat på benene – eller ikke stable det på benene, for det findes jo i virkeligheden i forvejen – således at Danmark kunne spille en meget, meget positiv rolle i EU, når man diskuterer de her ting. Og Danmark kunne måske derfor også få lidt skrappe krav end dem, der kom ud af det, og som jeg jo refererede miljøministeren for at sige at hun heller ikke var tilfreds med, men at det var det bedst opnåelige. Så kunne Danmark blive foregangsland på det her område. Vi har, som jeg sagde i min ordførertale, jo ikke noget i klemme i forhold til bilfabrikanter.

Kl. 10:19

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 10:19

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Altså, jeg er altid positiv over for at se på nogle forslag, som folketingsmedlemmer kommer med. Ofte er det jo også det, der gør, at vi får det fileet godt til og på plads, så det i grunden bliver bedre. Her skal man huske at det er sådan, at inden for de regler, der er i EU, er det de lande, der har bilfabrikanterne, der skal sørge for at godkende det. Og er det så godkendt i ét land, er det også godkendt i de resterende lande.

Men det jo klart nok, at når kan gå ind og sige, at der er nogle ting, man vil kontrollere her, skal man da også tage en fornuftig snak om det andet. Det gør jeg gerne. Men jeg synes, vi lige skal kigge på, om det er det, de der centre kan – altså også i forhold til det andet. Der forstod jeg, da jeg engang spurgte ind til det, at det var noget mere kompliceret. Men lad os i stedet for undersøge det, og så kan vi tage en diskussion om det. Jeg har et åbent sind i forhold til det.

Kl. 10:19

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:19

Henning Hyllested (EL):

Det vil jeg selvfølgelig rigtig gerne kvittere for. Det synes jeg er en rigtig positiv melding fra transportministeren. Når jeg ligesom pucker på – eller hvad man skal kalde det – Danmarks rolle i den her forbindelse, er det, fordi vi trods alt er med omkring bordet, når testen, som nu er på vej, bliver udviklet og bliver besluttet. Det sker faktisk i de her dage. Ja, det er allerede sket i efteråret, men jeg kan forstå, at de sidste forhandlinger finder sted lige nu og her. Derfor ville det jo være rigtig godt, at Danmark i den forbindelse ligesom kunne sige: Jamen det kan vi også sagtens finde ud af.

Jeg anerkender selvfølgelig transportministerens bemærkninger om, at man jo lige skal finde ud af, om det her apparat så også er til rådighed. Jeg henholder mig egentlig bare til bemærkningerne i lovforslaget, og de siger i hvert fald, at der er et eller andet apparat til rådighed.

Kl. 10:20

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 10:20

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jamen spørgeren citerer fuldstændig korrekt. Det er rigtigt, at vi har de centre, som kan gå ind og kontrollere det. Så må vi bare prøve at se på, hvor langt deres kompetence rækker.

Jeg deler fuldstændig spørgerens opfattelse: Jeg synes, det, der skete, var stærkt, stærkt beklageligt, for det er jo med til at undergra-

ve tilliden til systemet. Så jeg synes, det er det værd, at vi får et par spørgsmål over på det. Det kan også være, vi skal have en snak i udvalget; jeg kommer gerne til et samråd, hvor vi kan diskutere det. Men jeg synes, at det fortjener, at vi giver det en ekstra omgang.

Kl. 10:21

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til ministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport- og Bygningsministeriet. 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 84:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om godkendelse og syn af køretøjer. (Forhøjelse af hastighedsgrænsen for campingvogne og andre registreringspligtige påhængskøretøjer, for traktorer og for motorredskaber).

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 10.12.2015. Omtrykt).

Kl. 10:21

Forhandling

Tredje næstformand (Stine Brix):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der får ordet, er Socialdemokraternes ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:22

(Ordfører)

Rasmus Prehn (S):

Jeg tror, de fleste af os har prøvet at komme kørende på landevejen, og hvor der så er en campingvogn foran, som kører meget langsommere, den kører kun 70 km/t., eller vi har prøvet at komme kørende på motorvejen, hvor der er en campingvogn, der kører langsommere end os andre. Så kan man godt en gang imellem tage sig selv i at tænke, at det da var utrolig træls. Man kan også prøve at forestille sig den lille glade familie, som nu skal på ferie, de har sat sig ind i bilen og har campingvognen bagpå, og de glæder sig til at komme af sted på endnu en skøn ferie, og så det stress, det er, ved at en masse andre bilister ligger bagved og blinker og signalerer og ikke kan forstå, at de er langsommere end alle os andre.

Derfor er vi fra socialdemokratisk side utrolig glade over, at det efter – må jeg nok sige – et meget langvarigt stykke forarbejde endelig er lykkedes at komme med det her forslag, som er et rigtig, rigtig godt forslag, og som vil betyde, at man får mere sikkerhed på vejene, fordi der bliver en mere jævnbyrdig kørsel almindelige biler og biler med påhængskøretøjer imellem. Vi får en bedre fremkommelighed, vi får bedre vilkår for campisterne og i det hele taget en meget mere sammenhængende trafik. Det er vi glade for fra socialdemokratisk side kan lykkes med det her forslag.

Det er jo et forslag, som en række forskellige af campisternes organisationer, bl.a. Dansk Camping Union, men også Dansk Caravan Klub, har kæmpet rigtig meget for kunne give god mening. For det, de har oplevet, er, at virkeligheden ude på vejene er, at det fungerer meget bedre, når man kører i et mere jævnbyrdigt tempo. Det er faktisk også sådan, at vi, hvis vi i Danmark sammenligner os med andre

lande, så kan se, at de for længst er gået i gang med at ændre det her, så man får større jævnbyrdighed i hastigheden almindelige biler og biler med påhængskøretøjer imellem.

Det er også sådan, at de danske synshaller allerede har forberedt det her. For campingvogne og trailere bliver jo Tempo 100-godkendt til kørsel i Tyskland, og de danske synshaller er allerede i stand til at godkende dem til det, så man kan få sådan et Tempo 100-godkendelsesmærke på. Så vi kan straks gå i gang. Det har jo den ekstra fordel, at man, hvis man skal have lov til at køre de her 100 km/t. – hvilket der er rigtig mange der gerne vil – så også skal leve op til en række specifikationer, hvor det er vigtigt, at der er rimelig nye dæk på, at der er et bremsesystem, der virker, og en hel masse andre ting. Så sikkerheden ved at køre med påhængskøretøj bliver altså større med det her forslag, fordi der er et helt naturligt incitament til at få ens campingvogn eller ens trailer godkendt til det her og dermed også sikkerhedstjekket. Så det er et rigtig vigtigt skridt i den rigtige retning.

Så har vi jo hørt fra bl.a. nogle af autocampisterne – altså dem, der kører i campingbil, som vi måske siger det på lidt mere almindeligt dansk, eller rettere på gammeldansk – som ikke rigtig kan forstå, hvorfor de ikke er med i forslaget her. Der kan jeg forstå på ministeren, at det er sådan, at det simpelt hen er, fordi det ikke er en del af det her lovkompendium, men ministeren er sådan set interesseret i efterfølgende at ændre den bekendtgørelse, der i dag pålægger autocampere eller campingbiler over 3.500 kg at køre lige så langsomt som campingvogne, så de kommer op på de samme vilkår. Så til de mange autocampister, der er derude, er vi fra socialdemokratisk side glade for også at kunne sige, at vi i hvert fald er meget opmærksomme på det her. Det skal være sådan, at når vi giver bedre vilkår for almindelige campister, skal det også gælde i forhold til campingbiler eller autocampere.

Så alt i alt er det et rigtig godt forslag, og jeg håber, at når campingsæsonen starter, måske omkring påske, så vil folk sidde derude og glæde sig over, at de her nye regler gælder. Vi er i hvert fald fra socialdemokratisk side glade for, at regeringen har fulgt op på det arbejde, vi gjorde, mens vi havde regeringsmagten, med at få ændret det her. Det er et skridt i den rigtige retning for sikkerheden, et skridt i den rigtige retning for mobiliteten og fremkommeligheden og et skridt i den rigtige retning for de tusindvis af danskere, der er glade for at campere.

Kl. 10:26

Tredje næstformand (Stine Brix):

Så er det hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 10:26

Henning Hyllested (EL):

Jeg tillader mig at bestride ordførerens snak om, at det her skulle være en højnelse af sikkerheden, dels på vores landeveje, dels på vores motorveje, at det skulle give en mere jævn kørsel, altså det her berømte flow, som man altid snakker om, og som en del henholder sig til.

Er det ikke rigtigt, at det her lovforslag fører til, at der kommer flere langsomtkørende – dvs. folk, der kører under henholdsvis 110 km/t. og 130 km/t. på motorvej – i anden vognbane, at det her fører til flere vognbaneskift, flere overhalinger, som er nogle af de farlige situationer, også på motorveje trods alt, og at det fører til flere opbremsninger af de hurtigtkørende almindelige personbiler, der kører henholdsvis 110 km/t. og 130 km/t., og flere accelerationer? At det skulle give et større flow i trafikken, kan jeg ikke lige få ind i hovedet.

Kl. 10:27

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 10:27

Kl. 10:30

Rasmus Prehn (S):

Det er jo altid godt at have Enhedslistens Henning Hyllested til stede i salen, for så ved man, at der ikke er noget, der passerer, uden at det har fået et ekstra kritisk blik.

Hvis der er noget, jeg tror irriterer os alle sammen som bilister, så er det, når man kommer kørende i et rimeligt tempo og der så f.eks. er en lastbil eller noget andet, der trækker ud for at overhale. Man kan nærmest bide i rattet af irritation over det. Og udsigten til, at der nu også skulle være campingvogne, der trækker ud foran en, kan gøre en helt træt. Så det håber jeg selvfølgelig ikke er tilfældet.

Som jeg har læst det her, er der ikke udsigt til det, og når jeg har været i dialog med Dansk Camping Union eller Dansk Caravan Klub, er det ikke den udsigt, de har til det her. De siger, at de bare gerne vil have muligheden for at komme op på det her for at kunne passe ind i det flow, der er – som hr. Henning Hyllested selv kalder det. Men de har ikke noget behov for at ligge og overhale. Jeg tror ikke, at den måde, man kører bil på, når man har en campingvogn bagpå, sådan ligesom opildner en til at skulle ligge og zigzagge ned ad motorvejen, hvor man tager den ene overhaling efter den anden.

Men det er klart, at viser det sig, at det her bliver et kæmpe problem, så må vi måske indføre flere af de her passager, hvor man ikke må overhale, hvis det er, man kører et af de langsommere køretøjer, hvilket campingvogne stadig væk vil være.

Kl. 10:28

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:28

Henning Hyllested (EL):

Jeg kan være meget enig i, at behovet også kan være svært at se. Der er i hvert fald for campisterne vedkommende tale om folk, der er på vej henholdsvis til og fra ferie. At der skulle være et voldsomt behov for at komme en time eller to hurtigere frem, har jeg svært ved at se. Men det er vel rigtigt, at hvis du får muligheden for nu at køre 100 km/t. og dermed overhale den lastbil, der ligger foran dig, som kun kører 80 km/t., og som der ligger rigtig mange af på motorvejene, så gør du det vel også. Og så får man vel den virkning, som jeg var inde på i mit første spørgsmål.

Kl. 10:29

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 10:29

Rasmus Prehn (S):

Ahr, når først sommerstemningen breder sig og man fornemmer, at de andre campister har indfundet sig og der er gang i bocciaturneringen, og hvad det kunne være, vil man gerne frem. Men jeg er enig i, at man ikke har lyst til at sætte sikkerheden over styr.

Jeg tror, det vil være sådan – det er også det, vi har hørt fra campister – at hvis de lidt oplever, at de ikke rigtig kan følge det flow, der er, vil de gerne have muligheden for at kunne lægge sig op der, hvor det passer. Det er ikke, fordi de skal ligge og jagte den ene overhaling efter den anden. I øvrigt er det jo sådan, at hvis man sætter sin GPS, kan man se på bilen, at så meget hurtigere kommer man heller ikke frem, hvis det er den måde, man kører på. Det, der giver mening, også brændstoføkonomisk og miljømæssigt, er jo at køre i et rimelig jævnt tempo hele vejen. Og det ved om nogen campister.

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Socialdemokraternes ordfører. Så er det ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Kim Christiansen.

Kl. 10:30

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Det her lovforslag synes vi er et rigtig godt lovforslag. Jeg kan fuldstændig bakke op om det, den tidligere ordfører sagde, nemlig at det her vil være med til at øge sikkerheden på landevejene.

Selv om hr. Henning Hyllested helt klart er uenig med mig – det vil jeg mene – så er det sådan, at jo flere ensartede hastigheder vi kan få på landevejen, jo bedre trafiksikkerhed får vi, for så får vi ikke alt det her kængurukørsel. Jeg lyttede også til det, hr. Henning Hyllested spurgte om, nemlig om der så ikke er en risiko for, at campingvogne og biler med en trailer vil ligge og overhale på motorvejen. Det kan der da være en reel bekymring for, men det må vi jo så håndtere i færdselsloven. Vi åbner i hvert fald ikke i Dansk Folkeparti mulighed for Tempo 100, for at vi skal se, at alle campingvognene ligger ude i overhalingssporet. Det vil så i givet fald også primært være lastbiler, de ville kunne overhale, og der er fartforskellen så lille, at vi selvfølgelig skal være opmærksomme på, at det ikke bliver et problem. Men ellers er det vores helt klare opfattelse, at det her vil være med til at øge trafiksikkerheden.

Den anden ting i forslaget er jo så det her om, at motorredskaber og traktorer må køre 40 km/t. i stedet for 30 km/t. Det er da udmærket, at man nu lovliggør det, der sker derude, for jeg tror, at de fleste traktorer i flere år har kunnet køre op til 50 km/t., så det er vel ganske udmærket at hæve det til 40 km/t.

Når vi nu taler om det her med ens hastigheder, undrer det mig egentlig lidt, at man, når man bruger det som argument for, at det giver bedre trafiksikkerhed, har pillet det her om lastbiler i byer ud. Det er jo således, at lastbiler inde i byerne højst må køre 50 km/t. – vi er i øvrigt et af de eneste lande i verden, der har det sådan. Selv om der på en firesporet ringvej er skiltet med, at man må køre op til måske 60 km/t. eller 70 km/t., må lastbiler kun køre 50 km/t. Det forstår jeg ganske enkelt ikke. Hvis man ønsker flow i trafikken og man ønsker ensartet kørsel, skal lastbilerne vel følge den trafik, der er. Det andet giver ganske enkelt ingen mening.

Derfor kan jeg allerede nu bebude, at Dansk Folkeparti vil komme med et ændringsforslag på det her område, således at lastbiler inde i byerne ligesom alle andre selvfølgelig skal følge den hastighed, der er skiltet med. Alt andet giver simpelt hen ikke mening. Det er til gene for transportsektoren, at vi her i Danmark som et af de eneste lande har den her regel. Det vil vi i hvert fald spille ind med som et ændringsforslag, og vi håber så, at måske endda regeringen kan besinde sig og se det kloge og fornuftige i det.

Kl. 10:33

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:33

Henning Hyllested (EL):

Jeg er glad for, at hr. Kim Christiansen har øje for min pointe om, at det her måske i virkeligheden ikke giver det flow i trafikken, man ellers henholder sig til. Hr. Kim Christiansen er selv inde på spørgsmålet om flow i forhold til lastbiler i byerne. Er den logiske følge af det her lovforslag i virkeligheden ikke, og er det ikke det næste, vi ser, at vi forhøjer farten for lastbiler til 100 km/t.? Så har vi igen lastbiler, busser, campingvogne, trailere placeret i første vognbane. Vi fik Tempo 100-busserne, nu kommer så campingvogne, og er den

logiske følge af det ikke – hvis man vil skabe flow – at så forhøjer vi også hastighedsgrænsen for lastbiler til 100 km/t. på motorveje?

Kl. 10:34

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Kl. 10:34

Kim Christiansen (DF):

Jeg synes, det er et fantastisk forslag, men jeg havde slet ikke set det komme fra Enhedslisten. For Dansk Folkepartis skyld må vi gerne gøre sådan, at lastbilerne også må køre 100 km/t. på motorvejen, for så har vi jo netop ikke de her differencer, så har vi ens hastigheder på henholdsvis motorveje og på landeveje, og det synes vi ville være ganske udmærket. Så for Dansk Folkepartis skyld kan vi godt føje det til lovgivningen.

Kl. 10:34

Tredje næstformand (Stine Brix):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:34

Henning Hyllested (EL):

Ja, det skulle bestemt ikke opfattes som et forslag. Jeg spørger bare, om ikke det her er den logiske følge. Så har vi altså tunge lastbiler på 30-40 t til at ligge og køre 100 km/t. Hvad har det ikke af konsekvenser for færdselssikkerheden? Farten dræber som bekendt, og jo højere fart, jo værre ulykker, med flere døde, med flere tilskadekomne. Er det i bund og grund ikke konsekvensen af det, vi går og laver, og det, vi har lavet over nogle år nu?

Kl. 10:35

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Kl. 10:35

Kim Christiansen (DF):

Det er i hvert fald ikke sådan, vi ser det i Dansk Folkeparti. Jo mere vi kan ensrette de her hastigheder på motorveje, som er bygget til den her hastighed, jo færre ulykker vil vi få. Dengang man generelt hævede hastigheden på motorvejen til 130 km/t. – det kniber så lidt med at få den op på 130 nogle steder, men det er jo noget, politiet og Vejdirektoratet afgør, når man bygger nye strækninger – viste det sig heldigvis, at antallet af dræbte faldt. Så jeg har ikke den samme bekymring som Enhedslisten.

Kl. 10:35

Tredje næstformand (Stine Brix):
Hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:35

Rasmus Prehn (S):

Fra socialdemokratisk side er vi rigtig glade for, at Dansk Folkeparti husker at nævne den erfaring, der netop er med de hastighedsforøgelser, vi har lavet for nogle år siden. Det har nemlig betydet større trafikssikkerhed og ikke ringere trafikssikkerhed. I hvert fald har det betydet færre uheld, og det er positivt.

Når nu Enhedslistens ordfører, hr. Henning Hyllested, får malet sådan et skræmmebillede frem om de her lastbiler, kunne jeg godt tænke mig at høre fra hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti, som jeg ved følger lastbilbranchen tæt, om ikke det er sådan, at rigtig mange af dem, der er vognmænd, også har det som et af deres parametre at spare brændstof og derfor som noget af det mest naturlige i verden, hvis ikke det er nødvendigt at komme hurtigt frem, kører relativt langsomt, altså fordi det er der rigtig god økonomi i.

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Kl. 10:36

Kl. 10:36

Kim Christiansen (DF):

Der er ingen tvivl om, at hvis man hæver hastigheden for lastbiler til 100 km/t., er der sandsynligvis ikke ret mange, der vil følge den, for så begynder det at blive rigtig dyrt. Og for transportsektoren er jeg ret sikker på det ikke er helt uden betydning, om man kører 2 eller 3 km på 1 l diesel.

Så jeg er da enig med hr. Rasmus Prehn i, at hvis man tog det skridt at sige, at nu måtte man køre 100 km/t., ville det faktisk ikke blive en del af virkeligheden; det tror jeg ikke.

Kl. 10:37

Tredje næstformand (Stine Brix):
Hr. Rasmus Prehn.

Kl. 10:37

Rasmus Prehn (S):

Det er jeg rigtig glad for at Dansk Folkepartis ordfører bekræfter. Og jeg tror, at hvis man skulle lave en sådan ændring, ville det jo netop være for at sikre muligheden for at lave det her flow, når det er nødvendigt, men jo ikke fordi den gennemsnitlige hastighed skal sættes op – for det kan der være alle mulige andre årsager til ikke at skulle gøre. Men når det er, at det giver mening lige at lægge sig på 3-4 km/t hurtigere for at passe ind i den fart, der er, så skal der være den mulighed, altså for at sikre flowet, så vi får en mere sikker og en mere jævn trafik. Det er jo derfor, vi fremsætter nogle af de her forslag.

Jeg vil da gerne sige, at vi fra socialdemokratisk side gerne vil være i dialog om det med lastbiler. Vi skal lige vide noget mere om det, inden vi går videre med det, men det er i hvert fald ikke sådan, at vi afviser det.

Kl. 10:37

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Kl. 10:37

Kim Christiansen (DF):

Jeg fornemmede ikke rigtig noget spørgsmål i det, men vil blot komme med en tilkendegivelse af, at det, at vi giver mulighed for at køre 100 km/t., jo ikke er det samme, som at man skal gøre det. Og sådan er det jo med alle hastigheder. Det ser vi, der færdes meget på vejene, jo også. Nu kan jeg se, at hr. Henning Hyllested trækker lidt på smilebåndet, men jeg vil sige, at jeg jo ser mange, der ikke kører de 110 km/t., man må på en motorvej. Det kan så være til lige så stor gene, kan man sige, og kan skabe nogle farlige situationer.

Så det er jo altså nogle muligheder, vi her giver bilisterne, og vi håber da selvfølgelig også, at man vil tage imod dem og bruge dem med omhu, sådan at vi stadig væk har en god sikkerhed ude på vores landeveje.

Kl. 10:38

Tredje næstformand (Stine Brix):
Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Så er det ordføreren for Venstre, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:38

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg tror, at rigtig mange campister og trailerfolk synes, at det er en god dag i dag, hvor vi kommer frem med det her lovforslag. Med hensyn til trailerfolket er det jo primært jyder, ved vi. Så det er en

god dag for dem, fordi det, regeringen foreslår med det her lovfor-
slag, er jo, at vi efter tysk Tempo 100-forbillede indfører en ordning,
hvor biler tilkoblet påhængskøretøjer, dvs. f.eks. campingvogne og
trailere, kan godkendes til at køre op til 100 km/t. på motorvej mod i
dag 80 km/t. samt op til 80 km/t. på andre veje mod i dag 70.

Det er selvfølgelig en klar forudsætning, at køretøjerne skal op-
fylde en række tekniske betingelser om indretning, udstyr, sikker-
hed, bremses osv., for at det kan lade sig gøre. Jeg er overbevist om,
at denne ændring vil medføre et bedre flow i trafikken med deraf føl-
gende styrkelse af trafiksikkerheden og fremdriften, ved at der jo alt
andet lige bliver færre overhalinger. Det skal understreges, at ingen
jo tvinges til at køre 100 km/t. Jeg tør ikke at køre over 100 km/t.
med en campingvogn, hørte jeg en sige, men det skal man heller ik-
ke. Man kan bare blive ved med at køre 80 km/t. som i dag, men nu
bliver der altså mulighed for at følge trafikken – og specielt på mo-
torveje er jeg overbevist om at det er en fordel.

Det skal jo bemærkes, at vi tidligere har indført Tempo 100 for
busser på motorveje, og denne ordning ved vi nu fungerer rigtig godt
i praksis. Med hensyn til de selvkørende autocampere vil jeg også
gerne tilkendegive, at Venstre er indstillet på, at ordningen også
kommer til at omfatte dem, dvs. Tempo 100-ordningen. Det skal vi
så have kigget på her efterfølgende.

Med lovforslaget bliver det endvidere sådan, at traktorer, motor-
redskaber m.v. kan godkendes til at køre op til 40 km/t. på vejene
mod 30 km/t. i dag. Her er der selvfølgelig også en række tekniske
krav til køretøjernes beskaffenhed. Traktorer er i dag bygget langt
mere sikkert, end dengang jeg i min pure ungdom – og jeg kan afslø-
re, at det er ved at være nogle år siden – kørte stille rundt på vejene i
en Ford 4000. Det er nogle helt andre og mere sikre traktorer, der
kører i dag, og det tager vi så selvfølgelig konsekvensen af.

Med hensyn til lastbiler på motorvejene har det været fremme i
debatten, hvorfor vi så ikke lader dem køre 100 km/t. Så får vi jo det
ultimate flow, så er der ens hastighed. Det er vi indstillet på at kig-
ge på fra Venstres side, men der er altså en række sikkerhedsmæssige
forhold, vi er nødt til at få undersøgt. Rædselsscenariet er jo, når
der er en kø på motorvejen, der holder stille, og der så kommer en
lastbil bagfra, hvor føreren er uopmærksom og tordner op bagi, og
der så er fem-seks personbiler, der skades. Det er jo rædselsscenari-
et, som vi desværre ser en gang imellem. Men vi er indstillet på at
kigge på det og se på konsekvenserne i tæt dialog med transport-
branchen og de folk, der har forstand på sikkerhed. Noget af det,
man kunne forestille sig, hvis man kan indføre sådan en ordning, er
jo, at der kommer et automatisk bremsesystem i lastbilen, således at
den bremses automatisk, hvis føreren er faldet i søvn og der er nogle
biler foran, der holder stille. Så det er vi indstillet på at kigge på ef-
terfølgende.

Det forslag, som Dansk Folkeparti nævnte, om, at busser og last-
biler skal følge trafikken i bymæssig bebyggelse, så der kommer et
godt flow, så vi undgår de overhalinger, der finder sted, så vi undgår,
at lastbiler får dumme bøder, hvis de kommer til at køre 56 km/t. og
følger trafikken, synes vi er et rigtig godt forslag. Det synes jeg vi
skal give en grundig og positiv behandling i forbindelse med ud-
valsbehandlingen og have kigget nærmere på, for det er i min ver-
den sund fornuft, at lastbiler skal have lov til at følge trafikken i by-
mæssig bebyggelse. Det tror jeg vil være en fordel for os alle sam-
men og en fordel for trafiksikkerheden.

Sammenfattende vil det her lovforslag øge mobiliteten for camp-
ster og erhvervsdrivende, og det vil forbedre fremkommeligheden på
vejene, uden at vi tilsidesætter hensynet til trafiksikkerheden. Jeg
noterer mig bl.a., at 3F, ITD, DTL, Rådet for Sikker Trafik og Færd-
selsgruppen generelt er positive over for forslaget om at øge hastig-
heden og derved sikre et bedre flow i trafikken. Venstre støtter lov-
forslaget.

KI. 10:43

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten, for en kort bemærkning.

KI. 10:43

Henning Hyllested (EL):

Ja, men til gengæld er Rigspolitiet, DTU og trafikforskere ved Aar-
hus Universitet henholdsvis meget betænkelige eller direkte imod
lovforslaget. Så sådan kan man også stille det op.

Det her er rigtig foruroligende, for nu kan jeg forstå, at der er en
almindelig forbrødring om, at det næste, vi ser, er, at lastbilerne skal
til at køre 100 km/t. på motorvejene. Og Venstres ordfører, hr. Kri-
stian Pihl Lorentzen, henviser til, at det skal klares ved teknik, og at
der jo har været en teknologisk udvikling, ikke bare i forhold til last-
biler, men også i forhold til personbiler, og at vi har fået bedre veje.
Og det er alt sammen meget rigtigt, men hvorfor ikke indkassere ge-
vinsten ved den udvikling i form af bedre færdselssikkerhed?

Højere fart – og det er vi vel enige om – trækker trods alt i den
anden retning. Hvorfor kompensere, om jeg så må sige, negativt for
den gode tekniske udvikling, der har været, i forhold til biler og for
den sags skyld også lastbiler, med hensyn til at vi har fået bedre ve-
je?

KI. 10:44

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

KI. 10:44

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Når vi taler transport er der jo to vigtige faktorer. Den ene er mobili-
tet – at vi har et samfund, der har en god og høj mobilitet. Det har
Enhedslisten ikke keret sig så meget om, i hvert fald ikke når det
drejer sig om det, der foregår på asfalt. Den anden faktor er selvføl-
gelig trafiksikkerhed. Og de to ting skal gå hånd i hånd; det skal altid
være en balanceret tilgang. Og jeg stod ikke her og sagde at bum, nu
indfører vi tempo 100 for lastbiler; jeg sagde netop, at vi er indstillet
på at drøfte det med branchen og få udboret de trafiksikkerhedsmæs-
sige konsekvenser. Og hvis det er sådan, at ny teknologi kan gøre, at
vi får det bedre flow i trafikken, og at vi får den effekt, at i inderspo-
ret er den normale hastighed 90-100 km/t., så kunne det måske gå
hen og blive en rigtig stor gevinst for trafiksikkerheden.

Jeg ved det ikke, og jeg vil ikke stå her og være skråsikker, men
jeg synes bare, det fortjener en nærmere granskning i den kommende
tid, og det kan jeg så høre at flere partier inklusive Socialdemokra-
terne og Dansk Folkeparti også er indstillet på.

KI. 10:45

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

KI. 10:45

Henning Hyllested (EL):

Jeg går ud fra, at hr. Kristian Pihl Lorentzen sådan helt grundlæg-
gende er enig med mig i, at fart dræber – at høj fart alt andet lige
betyder mere alvorlige ulykker, flere døde, flere tilskadekomne. Er
det ikke rigtigt?

KI. 10:45

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

KI. 10:45

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, fart dræber, det er klart, specielt hvis man kører vanvidskørsel og
bryder fartgrænserne osv. – så dræber fart. Men det er jo ikke det, vi

taler om her. Her taler vi om at fastsætte nogle fornuftige hastighedsbegrænsninger, hvor vi afbalancerer hensynet til mobilitet med hensynet til trafikikkerhed. Så med hensyn til det der mantra om, at fart dræber, vil jeg sige, at det alt andet lige er rigtigt, men det er jo ud fra, hvilken situation det foregår i. Og rigtig mange af de ulykker, hvor fart dræber, sker jo, fordi der er nogle, der kører med hovedet under armen, fuldstændig hensynsløst over for andre mennesker. Men det er jo ikke det, vi taler om her. Her taler vi om at lave ordnede forhold for vores vejnet og at lave fornuftige fartgrænser.

Kl. 10:46

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Venstres ordfører. Så er det ordføreren for Enhedslisten, hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:46

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Man kunne jo på den ordveksling, der har været tidligere i dag mellem Socialdemokratiets ordfører og Dansk Folkepartis ordfører og for den sags skyld også Venstres ordfører nu, tro, at det i virkeligheden var helt overflødig at fremsætte det her lovforslag, for der er alligevel ikke rigtig nogen, der vil benytte sig af det – for hvorfor skulle man det, og det er der jo ikke noget rationalitet i. Det var lige før, man kunne forfalde til at tro det ud fra det, der blev sagt – den tillid har jeg trods alt ikke til lastbilchauffører eller campister, der kører campingvogn osv. osv.

Jeg synes, det her er et rigtig foruroligende forslag, men det er jo ikke overraskende; højrefløjen har i lang tid presset på for at komme igennem med højere hastighed på en hel række felter, og lige om hjørnet venter altså en forhøjelse af hastighedsgrænsen på motortrafikveje til 100 km/t. Det har allerede været nævnt, at fartgrænsen for lastbiler i byer på 50 km/t. i dag skal forhøjes de steder, hvor det er tilladt for personbiler at køre 60 eller 70 km/t. Det skal så lige afvente 2016, fordi der er opstået nogle problemer i den forbindelse – ellers havde det været en del af lovforslaget. Det følger så efter forhøjelsen af fartgrænsen for Tempo 100-busser på vores motorveje, og snart vil vi også se et forslag om at forhøje fartgrænsen på landevejene til 90 km/t. – i hvert fald hvis man skal følge de beslutningsforslag, der tidligere har været fremsat af højrefløjen. Det er selvfølgelig kun der, hvor det er forsvarligt – forstås. Og vi vil også, som det fremgår af debatten, inden længe måske se et forslag om at forhøje fartgrænsen for lastbiler, Tempo 100-lastbiler, til 100 km/t. på vores motorveje.

Dansk Folkeparti presser jo vældig hårdt på for at få forhøjet fartgrænsen på motorveje for personbiler mange af de steder, hvor man i dag kun må køre 110 km/t., i hvert fald hvis man skal tro de mange spørgsmål, som hr. Kim Christiansen har stillet til transportministeren her på det sidste. Lige om hjørnet venter så også en nedsættelse af alderen for at tage kørekort til bil og til lille knallert.

Det er i virkeligheden og i sandhed en foruroligende udvikling, der er i gang her på et tidspunkt, hvor farten rent faktisk falder, og det gør den som følge af et øget kontroltryk, de mange fotovogne, som er kommet på gaden, og som Venstre og ikke mindst Dansk Folkeparti jo hader, men som jo trods alt har vist deres værd. Således er 2015 jo blevet endnu et godt år for færdselssikkerheden med hensyn til antallet af dræbte og tilskadekomne. Alligevel vælger flertallet, at, om jeg så må sige, kompensere negativt – som jeg var inde på – for den gode udvikling, som er kommet i stand på grund af et øget kontroltryk: mere sikre biler, bedre og mere sikre veje.

Men det er en kendsgerning, at farten jo, og det viser Vejdirektoratets nyste undersøgelse også, indgår som en væsentlig faktor i halvdelen af alle dødsulykker på vores veje. Farten dræber! Jeg har sagt det rigtig mange gange fra den her talerstol: Jo højere fart, jo flere døde, og jo flere alvorligt tilskadekomne.

Til alle ulykkerne kommer så, at nu slækkes kontroltrykket, hvis man skal tro justitsministeren. Måltallene skrotes, og de erstattes foreløbig ikke af nye og andre måltal. Pengemaskinen trækkes af stalden igen som argumentation, og det er lidt interessant at se, at de der lov og orden-partier, som vi jo har, ikke synes, at lov og orden på lige nøjagtig det her område skal gælde. Det skal være sådan, at der ikke skal være en reel risiko for at blive taget i en fartkontrol.

Selv om politiet i øjeblikket er hårdt presset, pålægges de altså med lovforslaget her nye byrder, også økonomisk, og det fremgår jo meget klart af Rigspolitiets høringssvar, som jeg ikke synes Transportministeriet svarer særlig overbevisende på.

Enhedslisten bestrider hele formålet med lovforslaget. Er det at øge mobiliteten og forbedre fremkommeligheden for campister på vej på eller fra ferie virkelig et reelt behov? Det mener vi ikke det er. Argumentet er så, som vi har været inde på i den debat, der har udspillet sig, at det giver et bedre flow i trafikken. Det er efter vores bedste overbevisning noget sludder. Nu får man altså, som jeg har været inde på, flere langsomtkørende i motorvejenes andet spor med flere opbremsninger og accelerationer til følge for personbiler, der kører 110-130 km/t. Det er jo også det, der fremgår meget tydeligt af høringssvaret fra Rigspolitiet, som gør meget ud af det her.

Så er der høringssvarene fra DTU Transport og trafikforskningsgruppen på Aalborg Universitet, som simpelt hen kort og godt siger: Højere hastighed giver flere ulykker, og flere vognbaneskift giver også flere ulykker. Der er ingen forskningsbaserede resultater, der taler for lovforslaget. Slinger, som der vil optræde mere af, er en fremtrædende uheldssituation, og det stiger i takt med farten, og det fører til flere uheld.

Jeg kan forstå, at Tyskland jo er blevet det helt store – jeg skyn-der mig at gøre mig færdig – forbillede, og det er på trods af at de jo altså ikke rangerer over Danmark i den topfem eller topti, som der laves. Så hvorfor Tyskland nu er gået hen og er blevet det helt store forbillede, forstår jeg ikke, men det var måske værd hen ad vejen at undersøge, hvad det egentlig er, de gør bedre end os, for det tror jeg ikke på de gør.

Kl. 10:52

Tredje næstformand (Stine Brix):

En kort bemærkning til hr. Kim Christiansen. Værsgo.

Kl. 10:52

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det, der triggede mig lidt, var hr. Henning Hyllesteds kommentar om, at Dansk Folkeparti presser voldsomt på for at få hastighederne op på nogle motorvejsstrækninger. Det, jeg i al beskedenhed har spurgt lidt ind til – og det er bare, for at seerne derude ikke skal sidde med et helt forkert indtryk af Dansk Folkepartis holdning – er jo det med, at man bygger nye motorveje og nye motorvejsstrækninger, laver udvidelser på lange strækninger fra 2 til 3 spor eller fra 4 til 6, om man vil, altså bygger mere sikre veje. Og så undrer det mig i den grad, at man fra Vejdirektoratets og politiets side vælger at skille dem ned til 110 km/t. Det synes jeg er en mærkelig dagsorden, og det derfor, jeg har stillet de her spørgsmål. Så kan hr. Henning Hyllested være enig eller uenig.

Men det, jeg egentlig ville spørge om, er det her med, at farten dræber. Ja, det gør den, men har hr. Henning Hyllested nogen tal på, hvor stærkt der har været kørt ved de dødsulykker, der har været – som heldigvis er det laveste antal nogen sinde? Har hr. Henning Hyllested nogle tal på, ved hvor mange af de dødsulykker hastigheden har ligget inden for den fartgrænse, der har været skiltet med på stedet eller var gældende på stedet, og hvor mange af dem der skyldes en al for høj fart?

Kl. 10:53

Kl. 10:56

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Kl. 10:53

Kl. 10:56

Henning Hyllested (EL):

Jeg kan – klart nok – ikke vide, hvad der er Dansk Folkepartis eller hr. Kim Christiansens bevæggrund for at stille de mange spørgsmål om farten på vores motorveje, altså fra 110 km/t. til 130 km/t. Jeg sad bare med spørgsmålet: Hvorfor spørger man så voldsomt ind til det, hvis det ikke er med det formål at komme til at forhøje fartgrænsen fra de 110 km/t. til de 130 km/t. mange flere steder, end det i dag kan lade sig gøre? Men okay, det kan jeg selvfølgelig ikke vide. Det var bare den fornemmelse, jeg sad tilbage med.

Jeg kan kun sige, at Vejdirektoratet – man kan jo næsten sige igen igen – også i deres allernyeste undersøgelse meget klart påpeger, at farten spiller en afgørende rolle i halvdelen af de dødsulykker, vi ser på de danske veje i dag. Det er for mig nok til at sige, at farten spiller en meget, meget stor rolle. Jeg har ikke nogen tal på, om fartgrænserne har været overskredet i de der tilfælde – det tror jeg for så vidt ikke de har, men det har jeg ikke tal på. Det må man selvfølgelig kunne finde ud af om har været tilfældet. Det ved jeg ikke om man ved i Vejdirektoratet.

Kl. 10:54

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er ikke ønske om yderligere korte bemærkninger. Vi siger tak til Enhedslistens ordfører. Og så er det ordføreren for Liberal Alliance, hr. Villum Christensen.

Kl. 10:54

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

Tak for det. Jeg skal ikke forlænge debatten om en forhøjelse af hastighedsgrænserne for campister og erhvervsdrivende, så vi kan forøge mobiliteten og fremkommeligheden på vejene. Når det tilsyneladende ikke har færdselssikkerhedsmæssige implikationer, som det er beskrevet i den tyske Tempo 100-ordning, går det nok også an i Danmark. Jeg læser det således, at netop de tekniske krav kan imødegå f.eks. risikoen for, at påhængsvogne kommer i slinger, når man kører stærkere. Det er en vigtig pointe, og det synes jeg vi skal tage udgangspunkt i. Alle ved jo også, hvor irriterende det er, at campingvogne og andre med tilkoblede påhængsvogne ligesom stopper trafikafviklingen, fordi de kører meget langsomt på motorvejene. Det er ikke altid til fordel for sikkerheden.

Vi synes, det er et godt forslag, og vi støtter det gerne.

Kl. 10:55

Tredje næstformand (Stine Brix):

En kort bemærkning til hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 10:55

Henning Hyllested (EL):

Jeg er ked af det, men når ordføreren siger, at det er irriterende at ligge bag ved campingvogne, som ligesom stopper trafikken, bliver jeg nødt til at sige: Jamen det er da ikke tilfældet. Campingvogne og trailere kører i dag i første spor 80 km/t. sammen med alle de lastbiler, der også ligger der, og det er jo trods alt dem, der ligger allerallermest af. De stopper da ingenting. Alle os, der kører 110 km/t. henholdsvis 130 km/t., ligger jo ude i andet spor og overhaler. Det, der sker med det her lovforslag, er, at vi får de der Tempo 100-campingvogne og -trailere ud at køre i andet spor i langt større omfang end ved de nugældende regler.

Tredje næstformand (Stine Brix):
Ordføreren.

Villum Christensen (LA):

Eller også kunne man have den antagelse, at vi opnår langt færre af de lidt irriterende overhalinger, hvis man kan køre lidt stærkere i den første række. Der er rigtig mange af de her overhalinger, der selvfølgelig skyldes, at man ikke kan komme op i det tempo, man gerne vil, og når man ikke kan det, må man ud at overhale. Kan man køre lidt stærkere, kan det godt være, vi får lidt mindre kørsel ud og ind mellem de forskellige vognbaner. Det er jo i princippet den antagelse, jeg lægger til grund.

Kl. 10:57

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:57

Henning Hyllested (EL):

Jo, men det forudsætter vel, at lastbilerne også kommer op i fart. Ellers giver det jo ingen mening. Så skal Tempo 100-campingvogne og -trailere til at ligge og overhale lastbilerne. Det er det, der sker, og det giver mange flere farlige overhalinger, for det er ulige farligere at ligge og overhale med en campingvogn eller en trailer på slæb. Så det forudsætter i virkeligheden – men det er også tilkendegivet fra andre partier i dag, og måske tilslutter Liberal Alliance sig det – at lastbilerne også kommer op i fart, altså op på 100 km/t.

Kl. 10:57

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 10:57

Villum Christensen (LA):

Vi forudsætter ikke, at man altid kører nøjagtig og præcis lige op til hastighedsgrænsen. Vi forudsætter, at man kører efter forholdene. Og er der lidt højere grænser, kan man i endnu højere grad køre efter forholdene, og det giver måske nok den allermest smidige trafikafvikling.

Kl. 10:58

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Liberal Alliances ordfører. Så er det ordføreren for Alternativet, hr. Nikolaj Amstrup.

Kl. 10:58

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Tak. Som udgangspunkt er vi i Alternativet jo ikke meget for at hæve fartgrænser. Det er der flere grunde til, først og fremmest en øget sikkerhedsrisiko. Og så har vi også noteret os, at den ændring, der kommer i CO₂-udledningen ved sådan en fartforøgelse, ifølge ministeriets bemærkninger ikke er til at beregne. Det er vi temmelig kede af.

Men på trods af at det her forslag som udgangspunkt handler om en forhøjelse af nogle specifikke fartgrænser for køretøjer med påhæng og landbrugskøretøjer, indeholder det også nogle sikkerhedsfremmende elementer, som der ikke har været talt så meget om. Den mærkningsordning, som er beskrevet, indeholder et tjek af den køretøjskombination hvert andet år, og især det tiltag som et sikkerhedsfremmende element er vi meget positive over for.

Så angives det af nogle, at en større hastighedslighed vil være medvirkende til en mere glidende trafikafvikling. Det kan jeg forstå

at der ikke er helt enighed om. Jeg har desværre ikke som hr. Rasmus Prehn førstehåndskendskab til at bide i rattet. Jeg har ikke kørekort, så jeg har måttet forlade mig på høringssvar, og hvad mine kolleger ellers har sagt i salen. Og der er nogle kritiske høringssvar, som peger på en større sikkerhedsmæssig risiko. Man kunne kalde den en slingerisiko, og med fare for at blive beskyldt for at gøre det samme politisk vil vi gerne give en betinget støtte til det her. Men vi håber at blive meget klogere både på slingerisikoen og på den eventuelle øgede udledning i udvalgsarbejdet.

Kl. 11:00

Tredje næstformand (Stine Brix):

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

Kl. 11:00

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Det her med at sætte farten op er jo ikke noget, man skal gøre bare for sjov, for det er selvfølgelig en af de faktorer, der slår mennesker ihjel ude på vejene. Omvendt synes vi i Radikale Venstre heller ikke, at man skal være lige så krakilsk, som f.eks. Enhedslisten er i dag.

Det her lovforslag gør det muligt at køre 100 km/t. med campingvogne og trailere på motorveje og 80 km/t. på landeveje. Og så får traktorer lov til at køre 10 km/t. ekstra. Men det, som jeg synes ikke har været helt oppe i debatten endnu, ikke tilstrækkeligt i hvert fald, er, at det får man kun lov til med trailere eller campingvogne, hvis man har fået godkendt traileren eller campingvognen til det. Det vil sige, at man som ejer af en campingvogn eller en trailer skal have campingvognen eller traileren gennemgået en ekstra gang, også jævnligt, hvis man vil blive ved med at have tilladelsen til at køre 100 km/t.

Alene det vil set med vores øjne øge trafikikkerheden ganske betydeligt, fordi man giver et incitament til, at ejere af trailere og campingvogne måske køber en ny eller får istandsat den, de har, på en måde, så de kan få lov til at køre det her ekstra. Det vil sige, at vi kan få nogle af alle de her gamle campingvogne og trailere væk eller i hvert fald få dem forbedret. Jeg synes faktisk, det er en rigtig god idé at få gjort det. Det tror jeg vil øge trafikikkerheden.

Hvis man ser på effekten ude på vejene, og når man taler landeveje, så kommer trailere og campingvogne til at kunne køre det samme som personbiler. Og det vil jo alt andet lige betyde, at man ikke får så mange overhalinger på landeveje, hvor det er rigtig farligt, fordi man skal over og overhale i den vejbane, hvor der kan være modkørende – i modsætning til på motorveje, hvor der som bekendt er to vejbaner i hver retning.

På motorveje har vi det i forvejen sådan, at busser gerne må køre 100 km/t., og nu kommer campingvogne og trailere op på det. Så uanset hvad, vil vi altså have forskellige hastigheder på motorveje, 80 km/t. for lastbiler, 100 km/t. – hvis det bliver vedtaget – for campingvogne, trailere og busser og 110 og 130 km/t. for personbiler.

Så vi lægger os meget op ad de høringssvar, der er, også fra Rådet for Sikker Trafik, der faktisk siger, at der vil komme færre overhalinger – her tror jeg de tænker meget på landeveje – og at det generelt vil højne trafikikkerheden. Og så giver det jo nogle muligheder for dem, der kører trailere og campingvogne, til at kunne sætte farten lidt op, hvis de altså har en moderne, nysynet campingvogn, som er blevet godkendt til det.

Kl. 11:02

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til ordføreren for Radikale Venstre. Og så er det ordføreren for SF, hr. Karsten Hønge.

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Det er godt, at det går den rigtige vej med antallet af dræbte i trafikken, men farten dræber fortsat. Den gode udvikling skyldes jo en lang række initiativer lige fra kampagner til hastighedskontrol, men der er lang vej endnu. Jeg forstår sådan set godt ønsket om at kunne komme til at køre hurtigere, men som det jo tyder på i dag, er det her så bare et skridt på vejen mod, at man så også giver lastbilerne nye hastighedsgrænser. Jeg synes, perspektivet er skræmmende.

Anbefalingerne fra flere kompetente sider peger jo også på, at vi skal fastholde de nuværende fartgrænser. DTU Transport skriver til os, at hastighedsgrænsen ikke bør hæves fra de nuværende 80 km/t. til 100 km/t., idet halvdelen af ulykkerne med campingvogne i perioden 2009-2013 fandt sted på motorveje, og at den situation, at campingvognen kommer i slinger, er en fremtrædende uheldssituation i den forbindelse.

Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet skriver også, at højere hastighed medfører ulykker, og at det må antages, at tre forskellige hastighedsgrænser giver flere vognbaneskift og/eller større spredning i hastighederne, hvilket også vil øge risikoen for flere ulykker.

Vi har også set, at Rigspolitiet har udtrykt stor skepsis omkring det her lovforslag.

Jeg synes, at man må konkludere, at hvis man er på vej på ferie med sin campingvogn, skal trafikikkerheden stå over ønsket om at køre Zulu Djævleræs mod grænsen.

Kl. 11:05

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til SF's ordfører. Så er det ordføreren for Det Konservative Folkeparti, hr. Rasmus Jarlov.

Kl. 11:05

(Ordfører)

Rasmus Jarlov (KF):

Konservative kan støtte lovforslaget. Vi synes, det er en god idé, at vi hæver hastighedsgrænserne for nogle udvalgte grupper af trafikanter, under hensyntagen til at køretøjerne skal være egnede til det. Det er det, vi gør med det her lovforslag. Vi giver bl.a. campingvogne og traktorer mulighed for at køre lidt hurtigere, men med hensyn til campingvogne er det sådan, at de skal have en Tempo 100-godkendelse, og det kræver altså, at køretøjet er i en stand, hvor det er vurderet forsvarligt, at det kører med den hastighed.

Jeg har det sådan lidt modsat flere af de ordførere, der har været heroppe, eksempelvis den radikale ordfører, nemlig at man ikke skal holde hastighedsgrænserne nede bare for sjov. Jeg har sådan generelt den tilgang til lovgivning, at der skal være en grund til, at man har en lovgivning. Der skal være en grund til, at man begrænser borgerne fra at gøre, som de gerne vil. Man skal ikke bare lægge nogle begrænsninger på, hvad folk må, bare fordi man synes, det er sjovt.

Der skal være en grund til at tro, at det skulle være problematisk, at køretøjerne kører lidt hurtigere, før man forbyder det. I det her tilfælde er jeg ikke overbevist om at der skulle være noget færdselssikkerhedsmæssigt problem ved, at vi lader campingvogne, hvis køretøjer er vurderet til at være i en forsvarlig stand, køre 100 km/t. på vejene, ligesom en lang række andre køretøjer gør. Vi har erfaringer fra Tyskland at trække på, og de siger, at der ikke, da de gjorde det samme, kom en stigning i antallet af ulykker. Vi har også gode erfaringer fra dengang, vi her i Danmark hævede hastighedsgrænsen for busser, som heller ikke har medført en stigning i antallet af ulykker.

Fordele er til at få øje på. Det er jo sådan, at det selvfølgelig er rart for borgerne, at de kan komme lidt hurtigere frem. Det er også rart for de andre, der befinder sig på vejene, at der ikke er nogen sten

på vejen, som de skal ligge og køre udenom – sådan føles det jo næsten, når man skal overhale trafikanter, som kører meget, meget langsomt. De samme betragtninger gør sig selvfølgelig også gældende i forhold til traktorer og de andre køretøjer, som vi hæver hastighedsgrænsen lidt for med lovforslaget her.

Kl. 11:07

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Det Konservative Folkepartis ordfører. Så er det transport- og bygningsministeren.

Kl. 11:07

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for den positive modtagelse, det her lovforslag har fået. Jeg synes, det er glædeligt, at vi med de foreslåede ordninger – Tempo 100-ordningen for personbiler med campingvogn eller trailer og ordningen for traktorer – kan imødekomme et ønske, som jo særlig campingbranchen og landbruget har haft i længere tid. Med de foreslåede godkendelsesordninger styrkes mobiliteten hos både campister, erhvervsdrivende og landbruget, uden at det går på kompromis med færdselssikkerheden.

Jeg ser frem til den videre behandling her i Folketinget og står naturligvis til rådighed for at besvare de spørgsmål, der måtte opstå i den forbindelse.

Kl. 11:08

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 11:08

Henning Hyllested (EL):

Transportministeriet er jo kendt for i den grad at holde sig til ekspertisen, om jeg så må sige, på området. Bekymrer det slet ikke transportministeren, hvad dem, man kan kalde ekspertisen i det her land, siger? Trafikforskere, både ved DTU og ved Aalborg Universitet, anbefaler direkte, at lovforslaget ikke nyder fremme, og Rigspolitiet siger overordnet, at man ikke vender sig imod forslaget, men – det tror jeg godt man kan tillade sig at sige – det er så indeholdt i deres høringssvar, hvor de gør opmærksom på en hel række problematiske forhold.

Kl. 11:09

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 11:09

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg har sådan set den grundholdning, at enten vender man sig imod et forslag, eller også vender man sig ikke imod det. Altså, jeg er ikke helt klar over, hvordan man kan gøre begge dele. Så derfor noterer jeg mig, at Rigspolitiet skriver: Vi vender os ikke negativt imod forslaget.

Så har jeg noteret mig, at der er forskere, der er ude at sige: Hvis vi sidder og vurderer, ved vi, hvordan vi oplever det kommer til at fungere. Det lytter jeg selvfølgelig til, men det overrasker mig alligevel, at det slet ikke gør indtryk på nogen, at man i Tyskland har kørt med det her i 17 år, uden at det har ført til flere trafikulykker. Det er, som om man siger, at det er ude i den virkelige verden, så det kan man ikke tage med. Altså, det må være noget med, hvad man sidder og beregner sig frem til, eller hvad man tror eller sådan noget. Hvad der virkelig er sket, kan vi ikke lægge til grund for det.

Er det slet ikke noget, der bekymrer hr. Henning Hyllested, som jo ellers tit taler om, at det gælder om at komme ud i den rigtige verden? Man har i Tyskland haft det her i 17 år, og det har ikke ført til

flere ulykker. Det kunne jo godt være, at der kom til at ske det samme i Danmark.

Kl. 11:10

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:10

Henning Hyllested (EL):

Nu rangerer Tyskland jo ikke højere end Danmark i de ratings, der laves, tværtimod – Danmark ligger som nr. 5, og Tyskland ligger, jeg ved ikke lige hvor, men et stykke under os. Og sådan som jeg også har forstået det på både høringssvar osv., er der jo ikke ret mange udenlandske erfaringer på det her område. Men det er jo rigtigt, at der så ligger nogle erfaringer fra Tyskland, som jeg også synes det ville være værd at granske lidt nøjere, end at vi bare får at vide, at det har fungeret i Tyskland: Hvor højt er ulykkesniveauet i Tyskland? Hvor kom man fra for 17 år siden osv. osv.?

Om det med Rigspolitiet vil jeg lige sige, at selv om de ikke vender sig imod lovforslaget, gør de jo opmærksom på nøjagtig de samme problemer som trafikforskere ved DTU og Aalborg Universitet, nemlig at der kommer flere vognbaneskift, flere overhalinger, og at det fører til flere uheld.

Kl. 11:10

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 11:11

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jamen jeg noterer mig, at det er rigtigt, at forskerne skriver, at vi nu vil få tre hastigheder. Det skal jeg bare gøre opmærksom på at vi har i dag. Altså, det har vi i dag. Altså, der er jo ikke noget nyt i det. Vi har 130 km/t., vi har 100 km/t., og vi har 80 km/t. Nogle vil så sige, at vi har 110 km/t., fordi der skiltes med det i nogle situationer. Men man har tre faste hastigheder, og det vil vi også have, efter at vi har vedtaget det her lovforslag.

Derfor er det bare, jeg siger: Lad os nu prøve at se, hvordan det her virker. Det er alligevel erfaringen, der ofte leder en til de bedste resultater.

Kl. 11:11

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:11

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det er i forhold til det her med lastbilernes kørsel i byerne. Nu taler ministeren jo meget om, at vi selvfølgelig skal læne os op ad de årelange erfaringer, der er, bl.a. i Tyskland. Så kan det jo undre mig, som ministeren tilkendegiver i høringsnotatet, at man nærmere vil vurdere muligheden for at lade lastbiler følge skiltene inde i bymæssig bebyggelse. Det vil man foretage en vurdering af her i 2016.

Nu er Danmark stort set det eneste land, hvor den her regel er gældende, så der har vel egentlig været nok mulighed for at trække på nogle erfaringer fra Norge, Sverige, Tyskland og andre europæiske lande, i øvrigt ligesom man har gjort med hele forslaget.

Kl. 11:12

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 11:12

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg synes sådan set, at ordføreren citerer det meget korrekt og loyalt, nemlig at det er noget, vi gerne vil se på i 2016. Det, der er problemet, er, at når man kører inde i en by og der er en meget tæt trafik, så ved vi, at ved de hastigheder, om det er 60 km/t. eller 50 km/t., er der endda en væsentlig længere bremselængde for de her tunge køretøjer. Men jeg vil ikke afvise i dag, at man også kan sige, at jamen der er også nogle fordele ved det, for hvis folk nu følger trafikken – hvis det flow er der – kan det godt være med til, at der ikke opstår så mange farlige situationer. Så altså, jeg vil sige til ordføreren: Man sparker en åben dør ind hos mig, for jeg vil meget gerne kigge det her igennem. Jeg vil bare godt have lidt mere sikker grund under fødderne, inden jeg går længere.

Kl. 11:13

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 11:13

Kim Christiansen (DF):

Jamen jeg er glad for, at jeg sparker en åben dør ind. Jeg kunne godt tænke mig, at jeg så måske kunne pille døren helt af, når nu vi kommer med det her ændringsforslag. For hvad er det, man ikke ved? Når nu man i så mange andre sammenhænge skeler til udlandet, må man jo også i det her tilfælde kunne se, om der har været trafikikkerhedsmæssige problemer eksempelvis i udlandet ved at lade lastbilerne følge skiltningen. Det må jo være meget nemt at finde ud af, så man ikke har nødig at lave store, forkromede løsninger. Og allerede i forvejen har politiet jo foretaget en vurdering, når de skilter op på f.eks. en fiersporet ringvej og siger, at her er det forsvarligt at køre 60 km/t. eller 70 km/t. Så har man vel foretaget den trafikikkerhedsmæssige vurdering.

Kl. 11:13

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ministeren.

Kl. 11:13

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg tror såmænd godt, at vi kunne fortsætte debatten her, og der kommer tit noget frugtbart ud af at tale med hr. Kim Christiansen, så det er kun godt. Men det, jeg bare vil sige til det, er, at der, hvor nogle har rejst flaget, har de sagt, at vi er nødt til at gå ind og kigge på, hvor meget og hvad det betyder, vejet op imod at vi fik et flow, der var bedre, og hvor store de her ulykker ville være – altså hvor meget er det, vi taler om? Så det er altså kun det, der gør det. Jeg vil bare godt have undersøgt de ting. Jeg tror, at den undersøgelse, der kommer, også kommer til at leve op til, at hr. Kim Christiansen kan vurdere det bagefter.

Kl. 11:14

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 85:**Forslag til lov om ændring af lov om DSB. (Vilkår for udlån af tjenestemænd og ophævelse af bestemmelser om DSB S-tog A/S).**

Af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt).

(Fremsættelse 10.12.2015).

Kl. 11:14

Forhandling**Tredje næstformand** (Stine Brix):

Forhandlingen er åbnet, og vi starter med Socialdemokraternes ordfører, hr. Erik Christensen. Værsgo.

Kl. 11:15

(Ordfører)

Erik Christensen (S):

Formålet med lovforslaget er at ophæve en række bestemmelser i lov om DSB. Det gælder dels ophævelsen af nogle bestemmelser, som med opløsningen af DSB S-tog A/S ikke længere har praktisk betydning – bl.a. ophæves bestemmelsen om særskilte økonomioplysninger vedrørende DSB S-tog – dels at bringe overensstemmelse mellem reglerne i tjenestemandsloven og retspraksis efter Højesterets dom i 2012.

Den tidligere regering havde også det her lovforslag på sit program, men på grund af valget blev det ikke fremsat. Meningen med lovforslaget er at give DSB de samme muligheder som andre offentlige virksomheder i processen med at forny virksomheden. DSB skal hermed have mulighed for at udbyde opgaver til private virksomheder med anvendelse af DSB's egne medarbejdere mod betaling.

Med vedtagelsen af dette lovforslag vil DSB få mulighed for at udlåne medarbejdere mod udbetaling ved eventuelle fremtidige udbud, men det skal selvfølgelig ske i respekt for medarbejdernes rettigheder, som de er beskrevet i tjenestemandsloven. Så vi skal med andre ord finde den rette balance mellem at give DSB muligheder for fornyelse af virksomheden og sikre de ansatte tjenestemænd.

Af høringssvaret fra Dansk Jernbaneforbund fremgår det, at der efterspørges en præcisering af samtlige kriterier, der skal være opfyldt, for at en tjenestemand er forpligtet til at lade sig udlåne til en anden virksomhed. Det vil nok ikke være muligt at beskrive samtlige muligheder eller detaljer vedrørende et eventuelt udlån af tjenestemænd, men i forbindelse med udvalgsarbejdet vil Socialdemokraterne dog gerne være med til at få belyst nogle af de problematikker, som Dansk Jernbaneforbund rejser i deres høringssvar. Med de bemærkninger kan jeg meddele, at Socialdemokraterne støtter forslaget.

Kl. 11:16

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er en kort bemærkning til hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 11:16

Henning Hyllested (EL):

Nu vil jeg sige, at jeg med det sidste, som ordføreren siger, sådan er lidt mere tryk, og at jeg måske var lidt hurtig på tasterne. For jeg har også bemærket høringssvaret fra Dansk Jernbaneforbund og fra Offentligt Ansattes Organisationer, som jo klart påpeger, at de faktisk ikke mener, at tjenestemandsloven giver den samme beskyttelse, som DSB's tjenestemænd i dag nyder, ved udleje til privat firma.

Kl. 11:17

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 11:17

Kl. 11:20

Erik Christensen (S):

Det er fuldstændig korrekt. Det var også det, jeg henviste til i mine slutbemærkninger, og det er også det, som vi gerne vil kigge yderligere på, når vi går til udvalgsarbejdet.

Kl. 11:17

Tredje næstformand (Stine Brix):

Der er ikke ønske om yderligere korte bemærkninger, og jeg siger tak til Socialdemokraternes ordfører. Så er det ordføreren for Dansk Folkeparti, hr. Kim Christiansen.

Kl. 11:17

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Jeg skal gøre det ganske kort: Vi synes i Dansk Folkeparti, det er et ganske fornuftigt lovforslag. Nu mangler vi så bare at få nogle udbud, hvor man kan gøre brug af det her udlån af tjenestemænd. Jeg tror måske, det kunne gavne bl.a. hele den danske jernbanesektor, at vi fik nogle af de udbud. Så dem venter vi på, så man også kan få mulighed for at udlåne nogle af de her tjenestemænd.

Der er et andet punkt i lovforslaget, som egentlig bekymrer mig mere. Som vi jo alle sammen ved, var vi med til at ændre det, således at vi faktisk nedlagde DSB S-tog A/S og lagde det ind under DSB, og det var vel en lille redningsaktion i forhold til DSB's samlede økonomi. Da vi så gjorde det, var det i hvert fald et af de udtrykkelige krav, jeg havde dengang, at man netop havde de her segmentregnskaber, så vi stadig væk kunne følge med i, hvad der var S-togs økonomi, og hvad der var DSB's øvrige økonomi, så vi ikke fik en eller anden sammenblanding af det. Hvis jeg ellers læser det her rigtigt – det er muligt, at jeg tager fejl, og det vil vi jo så få konstateret under udvalgsbehandlingen – så vil man altså lave det på en ny måde. Men jeg håber ikke, det er sådan, at det her vil være med til, at man fjerner segmentregnskabet fra DSB S-tog, og at det så bliver lagt ind og på en eller anden måde gemt inde i DSB. Det vil jeg i hvert fald være meget obs på at vi ikke får. Det er vigtigt, synes jeg, at vi har et overblik over de forskellige dele af DSB's økonomi.

Kl. 11:19

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten, for en kort bemærkning.

Kl. 11:19

Henning Hyllested (EL):

Der er ingen tvivl om, at Dansk Folkeparti igennem mange år har presset på for at få udlånt – udbudt – DSB's kørsel på alle niveauer og overalt. Er Dansk Folkepartis ordfører, hr. Kim Christiansen, i den forbindelse overhovedet ikke optaget af de tjenestemænd, som i dag arbejder ved DSB, og hvilken fremtid de skal bygges, og den beskyttelse de eventuelt skal nyde?

Kl. 11:19

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 11:19

Kim Christiansen (DF):

Det er vi absolut optaget af, og det fornemmer jeg også at det her lovforslag sikrer.

Kl. 11:19

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested? Han ønsker ikke yderligere bemærkninger, og dermed siger vi tak til Dansk Folkepartis ordfører. Så er det ordføreren for Venstre, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Formålet med lovforslaget her er at gøre bestemmelserne i lov om DSB mere tidssvarende, så DSB vil kunne udlåne tjenestemænd til private virksomheder. Det sker, med henblik på at DSB-loven bringes i overensstemmelse med reglerne i tjenestemandsløven, men også at vi får en samklang med den retspraksis, der er i kølvandet på en højesteretsdom fra 2012.

Tjenestemænd i DSB er i sagens natur omfattet af tjenestemandsløvgivningen, og det vil de fortsat være i en situation, hvor de måtte blive udlånt til en privat virksomhed. De pågældende er fortsat ansat i DSB, men kan udlånes til en privat virksomhed på nærmere definerede vilkår, der bl.a. sikrer opretholdelsen af tjenestemandshøjeste vilkår, der bl.a. sikrer opretholdelsen af tjenestemandshøjeste vilkår. De pågældende medarbejdere vil fortsat have ret til den samme løn og det samme arbejde, det vil sige den samme type arbejde. Det vil komme til at fremgå af en skriftlig aftale mellem DSB og den private virksomhed, hvor man definerer, hvilke vilkår der gælder for medarbejderne i forbindelse med udlånet. Det afgørende her er, at tjenestemændenes rettigheder ikke fortabes, hvilket DSB så er pligtig til at indestå for.

Med det her lovforslag vil jeg også sige at vi letter overgangen til mere konkurrence på banen. Det er jo noget, Venstre er optaget af – det har vi aldrig lagt skjul på – og jeg ser frem til, at vi fra 2020 og fremefter for alvor kommer i gang med at få mere konkurrence på banen, til gavn for både de danske togpassagerer og skatteyderne.

Så alt i alt er det her et godt lovforslag, som Venstre kan støtte. Og vi har noteret os bekymringerne fra Dansk Jernbaneforbund, men de skal selvfølgelig udbores og besvares i forbindelse med udvalgsbehandlingen.

Kl. 11:22

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 11:22

Henning Hyllested (EL):

Så kunne jeg godt tænke mig at høre, hvad det er for nogle overvejelser, man så har gjort sig, i forbindelse med de høringssvar, der ligesom kommer fra Dansk Jernbaneforbunds og OAO's side. En ting er tjenestemandsløven og den højesteretsdom, der er faldet på området; en anden ting er jo den beskyttelse, som tjenestemænd ved DSB i dag nyder godt af. Ifølge Dansk Jernbaneforbund og også OAO er der i hvert fald en forskel.

Kl. 11:22

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 11:22

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen det væsentlige er også det, der fremgår af lovforslaget, nemlig at deres grundlæggende rettigheder som tjenestemænd videreføres – det er det helt centrale. Hvad rettighederne mere præcist vil være, vil jo afhænge af den pågældende situation. Hvad er det for en virksomhed, de skal overføres til? Hvilke opgaver er det præcis, de skal lave? Men de grundlæggende rettigheder som tjenestemænd er garanteret med det her, og det finder jeg helt centralt.

Kl. 11:22

Tredje næstformand (Stine Brix):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:22

Henning Hyllested (EL):

Ja, de grundlæggende rettigheder. Men som sagt er der jo en forskel. Det er jo altså en medarbejdergruppe, som går fra én situation til en anden, hvis de udlånes til en anden virksomhed.

Jeg bemærker mig – det gjorde ordføreren også i sin ordførertale – at det jo er DSB, der skal indgå aftaler med den virksomhed, som tjenestemændene ved DSB skal udlejes til. Der er jo ikke i det indlagt nogen som helst garanti for, at tjenestemændene tages med på råd, tænker jeg. Og som bekendt er tilliden imellem DSB og DSB's medarbejdere i øjeblikket helt i bund. Hvad er det, der tilsiger, at der skulle tages hensyn til tjenestemændene?

Kl. 11:23

Tredje næstformand (Stine Brix):

Ordføreren.

Kl. 11:23

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil anse det for en naturlig del af moderne ledelse, at når der opstår sådan en situation, hvor man skal udlåne medarbejdere, så inddrager man selvfølgelig medarbejderne i en drøftelse. Men det er ikke sådan, at nogle har vetoret; det er et samspil og et samarbejde – det synes jeg er helt naturligt.

Jeg har noteret mig, at da der blev overdraget opgaver til Nordjyske Jernbaner, var der måske ikke en helt så stor inddragelse, som man kunne have ønsket. Men inddragelse er i min verden et led i moderne virksomhedsledelse, og det er ikke noget, vi skal lovgive præcist om. Så jeg synes, at den her lov danner de perfekte rammer for det her fremover.

Kl. 11:24

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Venstres ordfører. Så er det ordføreren for Enhedslisten, hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:24

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Man er jo så optaget af at spørge og deltage i debatten, at man helt glemmer, når det er ens egen tur.

Det er helt oplagt, at loven om DSB naturligvis skal ændres, i og med at DSB S-tog er ophørt som aktieselskab og jo nu indgår i DSB SOV. Jeg må sige, at jeg kunne forestille mig, at der sådan set skal ske en redigering af den eksisterende lov, hvor S-tog skrives ud af loven.

Men jeg må også sige, at jeg synes, at Transportministeriet skråstreg DSB – spørgsmålstegn! – benytter lejligheden til at forringe forholdene for DSB-tjenestemænd i forbindelse med udlån til anden, det kan være privat virksomhed, idet man jo altså tager paragrafferne 15, 15 a og 15 b og ophæver dem i det her lovforslag. Den redaktionelle ændring, som jeg havde forestillet mig der skulle ske af de her paragraffer, bliver nu til, at spørgsmålet helt overlades til tjenestemandsgivningen og til fortolkningen af den i form af bl.a. en højesteretsdom. Dommen blev i øvrigt afsagt under nogle meget specifikke forhold for nogle kommunale tjenestemænd ved Fynbus gældende for et værksted, så man må gå ud fra, at det er mekanikere, det handler om.

Transportministeriet argumenterer med, at det skaber usikkerhed – man må forstå nærmest konflikt – hvis DSB-loven indeholder nogle tjenestemandsbestemmelser og de samtidig findes i tjenestemandsgivningen, men hvorfor det? Altså, i praksis er der vel i virkeligheden tale om at udbygge den beskyttelse, som ligger i tjenestemandsgivningen, i forhold til hvad man kan bydes ved udbud og udlån til andre

virksomheder, hvis man har nogle udbyggende bestemmelser i DSB-loven. Det er nemlig ikke nok efter min mening, at løn og pension er sikret; også mange andre forhold spiller jo i virkeligheden ind, og dem kan man orientere sig om ved at læse høringssvarene fra henholdsvis Dansk Jernbaneforbund og Offentligt Ansattes Organisation.

Er det nu så galt, at man vil udbygge den beskyttelse, som er i DSB-loven i dag? Vi lever jo i meget omskiftelige tider, og der er ingen tvivl om, at DSB før eller siden står over for meget store ændringer med hensyn til udbud og også ændringer i organisationen. Gør det så meget, at vi forsøger at skabe lidt trykthed for dem, som sørger for, at togene kører til tiden hver eneste dag, altså lokomotiv- og togførere og togbetjente, ansatte ved trafikkontrollen, administrative medarbejdere, og hvad de her godt 7.000 ansatte, som er i DSB, hedder alle sammen?

Lad mig lige minde om, at medarbejderne ved DSB jo har måttet bære de allerstørste byrder ved genopretningen af økonomien i DSB, som jo var – undskyld udtrykket – kørt helt af sporet i årene forud, nemlig gennem »Et sundt DSB«, som betød, at der på ganske kort tid, i løbet af godt og vel et års tid, blev mellem 1.000 og 1.200 færre ansatte. Det er også en kendsgerning, at tilliden mellem DSB og personalet er helt i bund – det viser de personaleundersøgelser, der foretages i DSB – og jeg synes ikke, vi skal bidrage til at grave grøfterne dybere.

Til spørgsmålet om usikkerhed, som Transportministeriet er inde på, bemærker jeg selvfølgelig Dansk Jernbaneforbunds høringssvar, hvori det hedder, at ophævelsen af § 15 jo i virkeligheden tjener til at skabe usikkerhed om retstilstanden for tjenestemændene. Jeg bemærker også, at DSB jo – jeg vil næsten sige klogeligt – har valgt ikke at kommentere ophævelsen af paragrafferne 15, 15 a og 15 b i sit høringssvar. Jeg tror nemlig, at Transportministeriets høringsnotat, eller de bemærkninger, som Transportministeriet anfører i høringsnotatet, jo så nemt ville komme til at fremstå som partsindlæg til fordel for DSB. Jeg tror, at der ville blive meget, meget lille forskel på Transportministeriets bemærkninger og DSB's høringssvar i sådan et tilfælde.

Enhedslisten vil i udvalgsarbejdet fremkomme med ændringsforslag, der tilgodeser og betrygger tjenestemændene ved DSB. Skulle vi ikke komme igennem med de ændringsforslag, ser vi os nødsaget til at stemme imod lovforslaget.

Kl. 11:29

Tredje næstformand (Stine Brix):

Tak til Enhedslistens ordfører. Og så er det ordføreren for Liberal Alliance, hr. Villum Christensen.

Kl. 11:29

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

Tak for det. Liberal Alliance tror på, at vi får det rigeste samfund, hvis vi har et fleksibelt arbejdsmarked. Når vi nu i den nærmeste fremtid skal drøfte, hvorledes vi får udbudt nogle af DSB's hovedstrækninger, kan det naturligvis ikke hjælpe noget at have et forstokket tjenestemandssystem, som går ind og bliver den afgørende forhindring for de her vigtige skridt.

Vi anerkender naturligvis, at man skal bevare sine hidtidige vilkår, men det kan ikke være sådan, at bare fordi der står DSB på lønsedlen, skal man behandles helt anderledes end øvrige tjenestemænd i det offentlige. Lad os få gjort op med disse særhensyn og få vedtaget det her lovforslag i en fart; måske burde det være sket for længe siden.

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Nicolaj Amstrup.

Kl. 11:30

(Ordfører)

Nicolaj Amstrup (ALT):

Tak. Vi har som udgangspunkt ingen bemærkninger til den del af forslaget, der har med DSB's S-tog at gøre. Vi har haft overvejelser om den del, der omhandler vilkårene for udlån af tjenestemænd. Som udgangspunkt mener vi jo naturligvis, at den ansattes retsstilling i et ansættelsesforhold ikke skal kunne forringes ved sådan et udlån. Og efter at have taget lovforslagets bemærkninger om intentionen med loven og de kritiske høringssvar fra Dansk Jernbaneforbund og OAO i betragtning, er vi nået frem til at støtte dette forslag.

Vi mener, der er god grund til at opdatere og forenkle loven og til at samle lovreguleringen på tjenestemandsområdet ét sted og lade loven afspejle den retspraksis, der ligger efter højesteretsdommen. Vi mener desuden, at der i forbindelse med fremsættelsen og i beskrivelsen af højesteretsdommen er skabt tilstrækkelig klarhed om både lovens intention og ikke mindst tjenestemandenes retsstilling ved sådan et udlån. De udlånte tjenestemænd opretholder altså i henhold til tjenestemandsløven og i samklang med retspraksis deres tjenestemandsansættelse, deres løn- og pensionsforhold og i virkeligheden alle andre relevante forhold.

Vi mener altså, at der i tilstrækkelig grad er taget hensyn til tjenestemandene, og at loven bliver smidigere af denne lovændring, og derfor kan vi som sagt støtte forslaget.

Kl. 11:30

Kl. 11:31

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er foreløbig en, der har bedt om en kort bemærkning, og det er hr. Karsten Hønge.

Kl. 11:31

Karsten Hønge (SF):

Jeg skal bare lige være helt sikker på, hvad hr. Nicolaj Amstrup sagde. Jeg synes, jeg hørte ordføreren sige, at Alternativet ville støtte lovforslaget med henvisning til høringssvaret fra OAO, men de anbefaler jo netop, at vi ikke vedtager lovforslaget.

Kl. 11:32

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ordføreren.

Kl. 11:32

Nicolaj Amstrup (ALT):

Det, jeg sagde, var, at vi havde taget lovforslagets bemærkninger og intentionen med loven i betragtning, og at vi havde taget de kritiske høringssvar i betragtning, og i forhold til den balance, vi har fundet i det, kan vi støtte forslaget.

Kl. 11:32

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Andreas Steenberg.

Kl. 11:32

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Hvis man læser høringsnotatet og de svar, som transport- og bygningsministeren og Transport- og Bygningsministeriet giver, kan man se, at der fuldstændig klart står, at det her lovforslag ikke vil ændre på arbejdsvilkår såsom løn, pension og alt muligt andet for

tjenestemænd. Det synes vi fra Radikale Venstres side er det helt afgørende her. Og vi synes også, det en god idé – og det var Alternativets ordfører også inde på – at man viser rettidig omhu og får opdateret den her lov, så den passer med den dom, der har været i Højesteret, og i det hele taget forenkler det her område. For det vigtigste for de tjenestemænd, som er i DSB og andre steder, må jo være, at den regering, der sidder, overholder tjenestemandsløvgivningen og de goder og regler, der ligger deri.

Så vi kan støtte lovforslaget, som det ligger.

Kl. 11:33

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:33

Henning Hyllested (EL):

Ordføreren siger, at man har sikret løn og pension og alt muligt andet. Men hvis man tager høringssvaret fra OAO, er det jo mildest talt ikke tilfældet. For en tjenestemandsansættelse ved DSB indbefatter jo en hel masse andre ting. Tillad mig lige at læse op fra høringssvaret :

»... (sikring af avancementsmuligheder med bevarelse af tjenestemandsansættelsen), tjenestemandspension og tjenestemandspensionsvilkår, disciplinærsystemet, hæftelse for løn, pensionsbidrag, pension, rådighedsløn, til enhver tid gældende tjenestemandsaftaler samt fremtidige CFU-forlig, mulighed for at søge tilbage til ansættelsesvirksomheden, medarbejderrepræsentation, valgharhed til bestyrelser, tillidsrepræsentation, situationen såfremt den private virksomhed sælges/fusioneres herunder med udenlandsk virksomhed.«

Er alle disse forhold tilgodeset med tjenestemandsløven?

Kl. 11:34

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ordføreren.

Kl. 11:34

Andreas Steenberg (RV):

Det mener jeg ikke de alle sammen er, men jeg synes også, det var en lang liste, så hvis hr. Henning Hyllested vil have det fuldstændig korrekte svar, synes jeg, at hr. Henning Hyllested og Enhedslisten skal stille spørgsmålet til ministeren. Jeg bemærker bare, at de svar, Transport- og Bygningsministeriet giver, er, at hvis man ser på retten til f.eks. ikke at gå ned i løn, retten til at kunne spare pension op og retten til tjenestemandspension, bliver det i hvert fald ikke ændret. Det synes jeg er ret væsentligt at ministeriet går ind og garanterer, når nu de skriver det i svarene.

Kl. 11:35

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er yderligere en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:35

Henning Hyllested (EL):

Der er ingen tvivl om, at løn- og pensionsvilkår selvfølgelig spiller en kæmpemæssig rolle, men når jeg nævner den her lange række, er det jo netop for at præcisere, at det at være tjenestemandsansat – og der er forskel fra virksomhed til virksomhed – jo altså indebærer rigtig mange andre ting. Det her handler jo i et eller andet omfang om at skabe tryghed for dem, som i dag er ansat, dem, som har taget slæbet, som jeg sagde i min ordførertale, med at genoprette DSB's økonomi, og dem, som nu ved det kommende udbud og store forandringer i DSB jo i bund og grund er et truet folkefærd.

Kl. 11:36

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ordføreren.

Andreas Steenberg (RV):

Jeg er ikke enig i, at de er et truet folkefærd. Det kan man jo sige at de *måske* er, i og med at der ikke bliver ansat så mange tjenestemænd mere, men det her er jo netop til for at smidiggøre den proces, der er i gang, og sikre, at man får de samme pensions- og lønvilkår. Det er i hvert fald det, vi synes er det vigtigste.

Kl. 11:36

kler, som jeg i hvert fald gerne vil have lov til at sige hvordan jeg ser på.

Hovedformålet med lovændringen er, at DSB-loven bringes i overensstemmelse med tjenestemandsløvgivningen. Det er altså hovedformålet, at DSB-loven bringes i overensstemmelse med tjenestemandsløvgivningen. Baggrunden er en højesteretsdom fra 2012 og den retspraksis, som denne bygger på. Efter denne er det muligt at forpligtige tjenestemænd til udlån, også til virksomheder, som ikke ejes af det offentlige. Det kan f.eks. blive aktuelt i situationer, hvor DSB efter udbud ønsker, at en privat virksomhed udfører opgaver på vegne af DSB, men ved hjælp af DSB's hidtidige medarbejdere.

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Karsten Hønge.

Kl. 11:36

Kl. 11:36

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Lovforslaget bygger på en afgørelse fra Højesteret, men spørgsmålet er jo, om den overhovedet holder vand i den her sag. Højesteretsdommen handler jo om nogle konkrete forhold på det kommunale tjenestemandsområde. Dommen er afsagt på nogle helt særlige betingelser og kan jo ifølge flere høringssvar ikke direkte overføres til tjenestemænd i DSB.

Den nuværende lovgivning er jo ikke til hinder for frivilligt udlån af tjenestemænd gennem individuelle aftaler. SF er meget optaget af DSB-tjenestemændenes sikkerhed og beskyttelse i forhold til udlån til private virksomheder. Der er jo i forvejen en tradition for rammeaftaler for frivillige udlån – aftaler, som den enkelte tjenestemand derefter kan tilslutte sig gennem en individuel aftale.

Det offentlige lever jo en omskiftelig tilværelse med konstante omorganiseringer, og det stiller store krav om fleksibilitet fra de ansattes side. Tryghed er det bedste fundament, for at mennesker er positive over for at gå ind i nye arbejdsituationer. Desværre vil det her lovforslag rykke ved tjenestemændenes tryghed.

Vi vil se meget positivt på de ændringsforslag, der kommer fra Enhedslisten, og medmindre det vil medføre en fundamental ændring af lovforslaget, vil SF stemme imod lovforslaget.

Kl. 11:38

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Rasmus Jarlov.

Kl. 11:38

(Ordfører)

Rasmus Jarlov (KF):

Konservative kan støtte lovforslaget. Jeg tror ikke, at det kommer til at gå over i historien som et af de mest kontroversielle lovforslag. Der er tale om en teknisk ændring af noget lovgivning, så tjenestemænd i DSB får samme vilkår som andre tjenestemand. Det synes vi er ganske rimeligt og i virkeligheden ret ukontroversielt. Vi deler jo ikke den her frygt for, at man skulle komme til at få en anden arbejdsgiver. Vi har ikke den her opfattelse af, at det at arbejde for det offentlige skulle være det allerbedste i hele verden. Så vi ser ikke i den her forbindelse nogen stor fare for de ansatte i DSB.

Kl. 11:39

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Så giver vi ordet til transport- og bygningsministeren.

Kl. 11:39

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Tak til ordførerne for deres indlæg. Jeg vil gerne opsummere baggrunden for lovforslaget, for jeg synes måske, at selv om debatten har været intens og engageret, var det måske også med et par vin-

Jeg kan derfor nu konstatere, at den retstilstand, der er beskrevet i forarbejderne til § 15, stk. 1, i DSB-loven, ikke er i overensstemmelse med højesteretsdommen og den retspraksis, som dommen bygger på. Det er det essentielle, vi skal have fat i her. Altså, DSB-loven er ikke i overensstemmelse med den retspraksis, som højesteretsdommen bygger på. Med den her lovændring retter vi nu op på det, således at tjenestemænd kan udlånes til andre virksomheder, men bl.a. på den betingelse, at de bevarer deres nuværende løn- og pensionsvilkår.

Jeg hørte, at der var flere ordførere, og jeg synes med rette, der var optaget af tjenestemændenes løn- og pensionsvilkår. Man skal huske, og det er lidt i modsætning til det, en enkelt ordfører kom til at sige, at det, der nu sker – efter det, vi laver om nu – er, at der er tale om en ligestilling mellem tjenestemænd i staten i øvrigt og tjenestemænd i DSB. Det er helt legalt, hvis man siger, at man ikke kan støtte det her, men så kan det jo kun udlægges sådan, at man ikke ønsker, at der skal være en overensstemmelse mellem tjenestemænd i staten i øvrigt og tjenestemænd i DSB. Det vil jeg bare sige, hvis det er sådan, at det synes jeg man bør have en drøftelse af, for jeg håber da, at vi alle sammen synes, at der skal være ens vilkår for statens tjenestemænd. Sådan bør det i hvert fald være efter min mening.

Jeg vil understrege, for jeg er jo nok klar over, at jeg vil få spørgsmål om det, at formålet med lovændringen ikke er at stille tjenestemændene i DSB ringere end andre tjenestemænd i den offentlige sektor. Og jeg kan allerede nu advare om, at jeg kommer til at sige det samme; det er bare, så der ikke er nogen, der tror andet, for når vi nu sådan går ind i det, har det her jo fyldt noget, når man skal debattere det her, og når man skal forberede det. Så jeg vil allerede nu sige, hvis nogen forsøger på at sige, at det her betyder, at vi stiller DSB-tjenestemænd ringere end andre tjenestemand i staten, at det ikke kommer til at ske. Der sker derimod en ligestilling. Der er altså alene tale om, at vi fjerner en særregel, således at tjenestemænd i DSB behandles på lige fod med tjenestemænd andre steder inden for stat og kommune.

Endvidere indebærer lovændringen, at der ophæves en bestemmelse i lov om DSB om krav om indarbejdelse af segmentoplysninger fra DSB S-tog i DSB's årsregnskab. I bestemmelsen er der en henvisning til årsregnskabsloven, men reglerne for afgivelse af segmentoplysninger i årsregnskabsloven er imidlertid ændret, således at denne lov ikke længere stiller krav om segmentoplysninger af den type selskaber, som DSB i regnskabsmæssige forstand tilhører. Det

er det, der kaldes D-selskaber. Jeg er sikker på, at det her er meget teknisk, og det er nok også derfor, at vi ikke rigtig har været rundt om det. Men det er bare for at sige, at det er der. Den nuværende bestemmelse er derfor ikke meningsfuld, og det foreslås derfor, at den ophæves. Men offentligheden – vil jeg bare lige sige – vil i alle tilfælde kunne følge med i DSB S-togs økonomi, hvilket også er nærmere omtalt i lovforslaget.

Jeg vil altså med de bemærkninger bare henstille lovforslaget til Tingets velvillige behandling.

Kl. 11:44

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning, og det er fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:45

Henning Hyllested (EL):

Jeg er helt enig med ministeren i, at det her jo i høj grad handler om at stille DSB's tjenestemænd lige med andre tjenestemænd, men det kommer jo til at fremstå som en forringelse, hvis man i DSB-loven kan konstatere, og det kan man, at DSB's tjenestemænd måske har nogle bedre vilkår.

Det er jo nogle vilkår, som Dansk Jernbaneforbund i tidens løb har forhandlet sig frem til, og som så er blevet inkorporeret i DSB-loven. Derfor kommer det under alle omstændigheder, hvordan man end vender og drejer det, til at fremstå som en forringelse, så det, man kalder ens vilkår, som man i en eller anden sammenhæng kan have sympati for, i virkeligheden betyder, at man forringer vilkårene for nogle tjenestemænd, som har bedre vilkår i dag.

Jeg mener da ikke, at det er op til os i Folketinget at begynde at regulere på de forhold, som tjenestemændenes organisationer har forhandlet sig frem til, og det er jo også det, de gør opmærksom på her. DSB-loven, siger ministeren, skal være i overensstemmelse med tjenestemandsløven, men er der nogen modsætning i, at der i DSB-loven er nogle bedre vilkår end i tjenestemandsløven?

Kl. 11:46

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ministeren.

Kl. 11:46

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Ja, hvis man altså har det synspunkt – og jeg skal gøre opmærksom på, at det er staten, der ejer DSB – at tjenestemænd i hele staten bør have lige vilkår, ja, så er det sådan, at man må ændre det her. Jeg synes også, at man får signalet helt klart med højesteretsdommen. Men altså, jeg har også hørt mange ordførere udtrykke, at de støtter forslaget, og det er jeg selvfølgelig glad for, og jeg anerkender også, at nogle kan have en anden holdning, og det er også helt, som det skal være.

Kl. 11:46

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 11:46

Henning Hyllested (EL):

Jamen højesteretsdommen, som vi også er flere, der gør opmærksom på i vores ordførertale, er faldet på et meget specifikt område, og den handler om kommunale tjenestemænd, nemlig folk beskæftiget på et værksted under FynBus; som jeg sagde, må det være mekanikere, eller hvem det nu kan være, det er på et meget specifikt område. Og i høringssvarene fra både Dansk Jernbaneforbund og OAO siger de jo klart, at de ikke mener, at man bare kan overføre højesteretsdommen til området for statslige tjenestemænd og slet ikke for DSB's tjene-

stemænd, som måske nyder en bedre beskyttelse end andre statslige tjenestemænd. Men hvorfor skulle vi da have noget imod det?

Kl. 11:47

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ministeren.

Kl. 11:47

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Nej, altså, nu vil jeg kun sige – og jeg forstår, at hr. Henning Hyllested også ved det, for han har givet udtryk for det – at det, der kommer op nu, jo ikke er noget, der er kommet op, fordi vi har fået et regeringsskifte. Altså, det her var noget, der allerede var planlagt. Det er jo den heldige situation, man er i, når man er minister, så kan man bede om at få papirerne, der har ligget der hele vejen igennem. Så det er jo nemt at se, at der allerede er blevet nikked til det, og at det nu bliver ændret, fordi der, som den socialdemokratiske ordfører sagde, kom et valg.

Jeg mener, det er helt rigtigt. Og jeg må sige, at når det ikke er i overensstemmelse med den dom der, og det er jo altså det, der er den juridiske vurdering, ja, så retter vi ind efter det. Men jeg medgiver, at man kan have et andet synspunkt, og det respekterer jeg.

Kl. 11:48

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport- og Bygningsudvalget, og hvis ingen gør indsigelse mod det, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) 1. behandling af lovforslag nr. L 94:

Forslag til lov om ændring af selskabsloven, lov om visse erhvervsdrivende virksomheder, lov om erhvervsdrivende fonde og forskellige andre love. (Indførelse af register over reelle ejere).

Af erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen).
(Fremsættelse 16.12.2015).

Kl. 11:48

Forhandling

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Det er stillet af erhvervs- og vækstministeren, som ikke er i salen. Det håber vi at han kommer ganske snart, men vi åbner i hvert fald forhandlingerne. Ministeren er ikke til stede, og vi udsætter mødet i 5 minutter. Det skal være sådan, at ministeren er i salen.

Okay, det er så transportministeren, der dækker for erhvervs- og vækstministeren. Det er godt, at man kan hjælpe hinanden. Derfor udsætter vi ikke mødet i 5 minutter, men går videre som planlagt, og den første i rækken af ordførere er hr. Erik Christensen.

Kl. 11:49

(Ordfører)

Erik Christensen (S):

Lovforslaget L 94, som vi førstebehandler i dag, er jo en del af aftalen om en styrket indsats mod skattely fra december 2014. Helt over-

ordnet skal lovforslaget gøre det mere vanskeligt at sende formuer ud af landet i skattely ved at skabe mere og bedre information om selskaber, fonde og virksomheders reelle ejere.

Det anslås, at der hvert år sendes mellem 3 og 5 mia. kr. ud af landet i direkte skattely. Det er faktisk et temmelig svimlende beløb, som jo nogenlunde svarer til, hvad Danmark årligt ville kunne bygge et nyt supersygehus for. Det er altså et kæmpe tab for statskassen, men også for fællesskabet og velfærden i hele Danmark. Ikke nok med, at brugen af skattely forårsager et velfærdsmæssigt tab, det rammer også danske virksomheder, for når nogle virksomheder fuser med skattebetalingen, giver det dem en konkurrencemæssig fordel i forhold til de hæderlige virksomheder, som gør alt efter bogen og bidrager til fællesskabet gennem skattebetaling. Det er ganske simpelt ikke acceptabelt. Den slags unfair konkurrence har vi et politisk ansvar for at gardere os imod, så det ikke er muligt for kyniske virksomhedsejere at unddrage sig skattebetaling.

Når man driver virksomhed i Danmark, skal man konkurrere på lige vilkår. Det skal ikke være et kapløb om, hvem der er bedst til at unddrage sig skattebetaling. Det er vores opgave at sikre, at lovgivningen sikrer en fair konkurrence, og at virksomhedsejere, der snyder på vægten med hensyn til skattebetalingen, bliver afsløret. Indtil nu må vi jo konstatere, at unddragerne har haft for let spil, bl.a. fordi det har været for let for de reelle ejere af selskaber og fonde at gemme sig bag uigennemskuelige selskabskonstruktioner. Det betyder, at det har været så godt som umuligt at drage nogen til ansvar for at have benyttet sig af skattely.

Med det her forslag forpligtes virksomheder og fonde og visse foreninger til at indhente og opbevare oplysninger om deres reelle ejere. De oplysninger skal registreres og offentliggøres i Erhvervsstyrelsens it-system, og den her lovændring indarbejdes derfor i selskabsloven, i lov om visse erhvervsdrivende virksomheder og fondslovgivningen samt andre love. Manglende registrering skal endvidere kunne straffes med bøder.

Samtidig foreslås en ændring af lov om det centrale virksomhedsregister, også kaldet cvr-loven. Ændringen medfører, at de juridiske personer, som har til opgave at registrere de reelle ejere, også skal registreres med grundlæggende oplysninger såsom cvr-nummer, virksomhedsform, starttidspunkt, adresse og virksomhedsnavn. Der ved øger vi rent faktisk også gennemskueligheden og sikrer, at det bliver langt mere vanskeligt for juridiske personer, som er reelle ejere, at gemme sig bag selskabskonstruktioner. Det betyder, at det bliver lettere at drage de reelle ejere til ansvar for skattesvindel og at straffe den slags kriminalitet.

I det forestående udvalgsarbejde mener jeg dog, at vi skal være rimelig opmærksomme på, at vi finder en passende definition af begrebet reelle ejere, så vi sikrer, at ånden i forslaget rent faktisk også efterleveres. Men det er også vigtigt, at vi samtidig sikrer, at vi ikke udsætter landets virksomheder for unødigt bureaukrati.

Når det er sagt, vil jeg sige, at der ingen tvivl er om, at Socialdemokraterne anser kampen mod skattely og kampen for at sikre danske virksomheder fair konkurrence for at være en særdeles vigtig opgave. Det er vigtigt for fællesskabet, men det er også vigtigt i bestræbelserne på at styrke væksten i Danmark. Danmark går med det her forslag foran i bestræbelserne for at få skovlen under de firmaer, der helt bevidst forsøger at unddrage sig skattebetaling. Næste skridt må være, at vi via det internationale samarbejde får arbejdet bredt ud over Danmarks grænser, så det bliver en fælles international kamp.

På den baggrund kan Socialdemokraterne støtte forslaget, og vi ser frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 11:53

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Hans Kristian Skibby.

Kl. 11:53

(Ordfører)

Hans Kristian Skibby (DF):

Hvis man prøver at kigge bare lidt tilbage i danmarkshistorien, vil man mange gange kunne opleve, at der i de danske medier har været omtalt nogle meget graverende eksempler på, at der er virksomheder, som har været ekstreme i deres tilgang til, hvordan man kunnet forholde eller tilbageholde oplysninger om de reelle ejere af danske virksomheder eller virksomheder, som agerer på dansk område. Ofte har vi jo kunnet se det i forbindelse med sager, hvor der har været tale om bevidst, culpøs, skattesvindel, omgåelse af danske afgifter, omgåelse af dansk momslovgivning og alt muligt andet. Vi har også set det i forhold til almindelig indberetning af forskudsskatter og alt muligt andet.

Derfor var det jo også befriende, at vi trods alt kunne finde et stort flertal i Folketinget, der i december måned 2014 kunne gå sammen om et initiativ, som skulle være med til at bekæmpe det omfang, der er, af bl.a. skattely, herunder bl.a. de informationer, som virksomheder, der agerer på dansk jord, er pålagt at offentliggøre enten direkte eller indirekte ved at gøre det til Erhvervsstyrelsens register.

Der bliver en lille administrativ skærpelse her. Det betyder også, at der bliver en lille byrde – det må vi erkende – men vi synes i Dansk Folkeparti, at den lille byrde, som kommer til de virksomheder, som nu bliver pålagt at indberette de reelle ejere af deres virksomheder mere detaljeret, end man har gjort det tidligere, faktisk er en rigtig god indsats. Det, der bliver spændende at se, er så, om dem, der har mindre rent mel i posen, er i stand til at finde andre genveje til at komme igennem med hensyn til unddragelse af danske skatter og afgifter. Vi har så sent som i den her uge set meget grove eksempler på det i forbindelse med eksempelvis vej selv-slik, hvor vi jo så, at man i løbet af nul komma fem kunne finde en rumænsk sælger af avisen Hus Forbi, som var gjort til direktør i et dansk registreret cvr-selskab.

Det er med andre ord stadig væk muligt for dem, der ønsker at begå forsætlig økonomisk svindel i Danmark, også at gøre det fremadrettet. Selv med en meget mere omfangsrig lovgivning vil der stadig væk kunne findes huller.

Det, der så er vores opgave som politikere, som Folketing, som lovgivende forsamling, er selvfølgelig at sikre, at de måder, man gør det på, bliver færre og færre. Og det skal vi gøre alt, hvad vi kan, for, også rent lovgivningsmæssigt. Hr. Erik Christensen fra Socialdemokraterne var også var inde på det ved at sige, at det faktisk er meget grundlæggende, for når nogle virksomheder på den her måde gør det for et svimlende beløb, betyder det jo også, at de reelt er med til at udkonkurrere de hæderlige danske virksomheder, som gør det ud fra dansk retspraksis, revisionspraksis, skattepraksis, danske momsregler og alt muligt andet. Så bliver man reelt udkonkurreret på et ulovligt grundlag.

Det er Dansk Folkepartis klare vurdering, at det her lovforslag i hvert fald er et skridt i den rigtige retning.

Der er forskellige ejertyper, hvis man kigger på det juridisk. Der er reelle ejere, og der er formelle ejere, og der er også et begreb som legale ejere af virksomheder eller dele af virksomheder.

Men som sagt er lovforslaget her, som udmønter den sidste del af det, som ligger bag skattelyaftalen på det erhvervsretlige område, et, vi naturligvis støtter fra Dansk Folkepartis side.

Kl. 11:56

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Torsten Schack Pedersen.

Kl. 11:56

Kl. 12:00

(Ordfører)

Torsten Schack Pedersen (V):

Venstre synes, at det er fint, hvis vi har nogle attraktive skattevilkår for vores virksomheder, men det skal jo være noget, man vedtager herinde. Det skal ikke være noget, man selvbetjener sig til. For som de to foregående har sagt, skaber det jo en urimelig konkurrencesituation, og det må være sådan, at virksomhederne betaler den skat, de skal, den skat, som følger af dansk lovgivning, og lavere skat skal ikke være noget, man selvbetjener sig til. Derfor skal dem, der gør det, selvfølgelig vide, at vi tager de initiativer, der er nødvendige, for at dæmpe op for skattesvind.

Det var også årsagen til, at vi fra Venstres side i december 2014 indgik en aftale med den daværende regering og stort set alle andre partier i Folketinget om en styrket indsats mod skattely på erhvervsområdet. Og det lovforslag, som vi behandler nu, udmønter så en del af den aftale.

Grundlæggende handler lovforslaget om, at vi skal gennemføre EU's fjerde hvidvaskdirektiv, som har til formål at bekæmpe hvidvaskning og finansiering af terror. Vi gør det egentlig på en meget direktivnær måde. Vi følger de ting, der er aftalt i EU, og det er klogt, at vi ikke laver en særlig dansk udgave, der gør det mere bøvellet og besværligt, men selvfølgelig lever op til det, vi har aftalt, fordi det tjener et godt formål.

Vi laver så, som vi har aftalt, en enkelt ændring af det register, som de reelle ejere skal registreres i, og det lader vi være åbent, så det er muligt at kigge nogle af de, som andre har beskrevet dem, spidsfindige selskabskonstruktioner lidt ekstra i kortene. Og vi har reelt lettere mulighed for at se, hvem det faktisk er, der står bag de pågældende virksomheder, så det ikke er kreativitet i selskabskonstruktioner og alt mulig andet, der gør, at man kan skjule sin sande identitet.

Det giver rigtig god mening, at vi sørger for, at der bliver fælles spilleregler, så det bliver virksomhedernes evne til at drive virksomheder og til at være dygtige, der er afgørende, og ikke, hvem der har fundet en spændende skattedetalje, der gør, at de er mere konkurrencedygtige end andre.

Som det er nævnt i både aftalen og tidligere, er vurderingen jo, at det er et beløb på omkring 3-5 mia. kr. årligt, der er tale om, i forhold til tabte skatteindtægter. Jeg tror ikke, at det vil tage lang tid at blive enige om, at de penge kunne vi bruge på mange andre spændende ting. Det kunne jo eksempelvis være på at sænke skatten for dem, der følger spillereglerne, således at det blev endnu bedre at drive virksomhed i Danmark. Vi får desværre ikke pengene ind direkte med det her lovforslag, så glæden over forhåbentlig at kunne styrke indsatsen betyder desværre ikke, at vi med glæde kan påbegynde at fordele pengene. Men det her er i hvert fald et skridt til at bekæmpe svindel i det danske skattesystem. Det skaber en åbenhed og en klarhed. Det sikrer, at vi lever op til vores internationale forpligtelser i forhold til EU's hvidvaskningsdirektiv. Og så har det selvfølgelig den positive effekt, at det forhåbentlig også gør finansieringen af terroraktiviteter vanskeligere – og lettere at optræfle.

Så fra Venstres side støtter vi naturligvis forslaget, og jeg har lovet at meddele, at det gør Det Konservative Folkeparti også.

Kl. 12:00

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Pelle Dragsted.

(Ordfører)

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det. Skatteunddragelse koster hvert år danskerne og vores samfund milliarder af kroner. Virksomheder og personer har i årevis unddraget sig skat ved at gemme formuer og indkomster i skattely eller ved at foretage aggressiv skatteplanlægning. Det er urimeligt, og det er uacceptabelt, at der er nogle, der på den måde unddrager sig at bidrage til det fællesskab, som de samtidig lever godt af ved f.eks. at drive virksomhed i Danmark. Det er også usolidarisk over for de mange borgere og virksomheder, som betaler deres bidrag til vores fællesskab.

I Enhedslisten har vi i årevis, særlig med den tidligere skatteordfører hr. Frank Aaen i spidsen, forsøgt at sætte de her spørgsmål på den politiske dagsorden og få grebet ind over for det, og vi har rejst problemerne igen og igen over for skiftende skatteministre i mange år uden de store, nævneværdige resultater.

I de seneste år er der heldigvis kommet en øget international fokus på det her spørgsmål, særlig i OECD, men også i EU, og det har så sat skub i tingene herhjemme. Og under den seneste socialdemokratiske ledede regering lykkedes det så at få forhandlet en række fornuftige aftaler på plads på det her område om en indsats mod skattely, som et flertal i øvrigt har tilsluttet sig, hvilket jeg synes er rigtig positivt. Så tak for det. Og det er ikke længe siden, vi vedtog et lovforslag om land for land-rapportering for de store virksomheder, altså hvor det bliver offentliggjort, hvad det er for nogle indtægter, man har i hvilke lande, osv.

Med det lovforslag, vi behandler i dag, gennemføres en anden vigtig del af de aftaler, vi indgik under den tidligere regering, nemlig den, der vedrører et register over selskabernes reelle ejere. Muligheden for at sløre det reelle ejerskab har været et vigtigt redskab for de virksomheder og personer, der har gemt værdier og formuer i skattely. Indviklede virksomhedskonstruktioner har i nogle tilfælde gjorde det nærmest umuligt at fastslå, hvilke personer der egentlig ejede virksomheden og var skattepligtig af indkomsterne.

Den gennemsigtighed og offentlighed, der nu sikres med det her forslag, kan derfor blive et vigtigt redskab for SKAT og for myndighederne til at afsløre og bekæmpe ulovlig skatteunddragelse, og derfor støtter vi selvfølgelig forslaget. Vi ser det som en rigtig god dag for vores fællesskab, og vi er selvfølgelig også stolte af, at Enhedslisten har spillet en vigtig rolle i at få sat det her spørgsmål på dagsordenen igennem mange år.

Samtidig er det også vigtigt, at vi ikke stopper op nu, for der kan tages mange flere vigtige initiativer for at bekæmpe den her asociale skatteunddragelse. Vi skal tage fat på at bruge den offentlige indkøbspolitik og udbudspolitik offensivt til at bekæmpe skattely. Virksomheder, der opererer fra skattely, skal afskæres fra at byde på og drive offentlige serviceopgaver. Man skal ikke kunne udføre velfærdsopgaver og samtidig spekulere sig fra at betale skat til det samfund, der betaler for velfærden. Og vi skal selvfølgelig aldrig mere gentage fadæser som den, vi så, da Goldman Sachs købte sig ind i DONG ved at benytte et skattely.

Vi skal også overveje, om vi skal tage nogle skridt i retning af det, man har gjort i Frankrig, ved at få en egentlig sortlistning af skattelylandene, altså at vi får en mere klar definition af, hvad vi egentlig mener, når vi snakker skattely.

Så bør vi også se på den rådgivning, som gives af banker. Der er jo kommet ret bemærkelsesværdige, synes jeg, historier frem om, hvor aggressivt bankerne rådgiver deres kunder i anvendelse af skattely. Det er et område, som vi i den grad også har brug for at tage fat på.

Så skal vi skærpe den internationale indsats for at få sat ind mod de her usolidariske skattelylande, som jo desværre omfatter flere EU-medlemslande. Her er det rigtig vigtigt, at indsatsen ikke bare

sker i OECD, der jo kun omfatter de mere velhavende lande. Det er rigtig godt, hvad der bliver gjort i OECD, men meget af den skatteunddragelse, der foregår, rammer jo særlig udviklingslandene, og derfor er det afgørende, at der også i FN gøres en større indsats på det her område.

For at den her indsats kan blive effektiv, for at vi kan få stoppet det her misbrug, det her snyderi og den her usolidariske unddragelse, er det også vigtigt, at vi har et skattevæsen, som faktisk er i stand til at udfylde den opgave, og vi ved jo, at der er store problemer i SKAT i de her år, og derfor er det svært at se den her diskussion adskilt fra diskussionen om ressourcer til SKAT.

Men jeg vil slutte og bare rose regeringen, den tidligere regering først og fremmest, som lavede aftalen, for, at vi er kommet hertil, hvor vi er kommet i dag, og jeg håber, vi kan blive enige om at tage nye skridt mod skattely.

Kl. 12:05

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Villum Christensen.

Kl. 12:05

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

I fravær af vores ordfører på området skal jeg oplyse, at Liberal Alliance naturligvis deler ambitionen om at bekæmpe skattely. Det er selvfølgelig vigtigt og rimeligt, at den danske skattelovgivning overholdes.

Men når det kommer til de her konkrete initiativer, må man jo altid afveje tingene. Står risikoen for skattesnyd, som man håber at forhindre, mål med den administrative byrde, som nye kontrolforanstaltninger naturligvis altid medfører? Den balance synes vi måske ikke er helt til stede i det her tilfælde.

Forslaget forventes at koste omkring 20 mio. kr. i omstillingsomkostninger, 3 mio. kr. årligt for erhvervslivet samt 7-8 mio. kr. årligt for staten. Det er selvfølgelig relativt små beløb, men det skal sættes i forhold til, at ministeriet jo ikke forventer at inddrive en eneste ekstra skattekrone. Og da det som sagt altid er et spørgsmål om den indsats, man gør, og de besværligheder, man giver virksomhederne, står mål med den effekt, så synes vi balancen er for skæv i det her forslag, og vi er derfor kritiske over for det.

Kl. 12:07

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Nicolai Amstrup.

Kl. 12:07

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Tak. Her har vi endnu en gang at gøre med et lovforslag, som udmønter en politisk aftale fra før Alternativets tid. Det er en aftale, som har bred opbakning i salen, og det er der god grund til. Aftalen lægger op til en styrket indsats mod skattely på erhvervsområdet, og det kan vi selvfølgelig bakke op om. Det register, lovforslaget lægger op til at indføre, har til formål at skabe større åbenhed om og gennemsigtighed i de reelle ejere af selskaber og giver dermed svære betingelser for skatteunddragelse, og det er vi selvfølgelig også positive over for. Derudover gennemfører lovforslaget dele af EU's fjerde hvidvaskdirektiv, som styrker rammerne for en bekæmpelse af hvidvask og finansiering af terror. Det er et direktiv, som vi selvfølgelig gerne ser gennemført så hurtigt som muligt.

Med lovforslaget bekæmper vi altså både skattely, hvidvask og terrorfinansiering ved at skabe større åbenhed og gennemsigtighed på området, og det kan Alternativet støtte hundrede procent.

Kl. 12:08

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er fru Ida Auken.

Kl. 12:08

(Ordfører)

Ida Auken (RV):

Tak. I dag sørger vi for, at en aftale, vi lavede i den tidligere regerings tid og den tidligere statsministers tid, bliver indført i dansk lovgivning, samtidig med at vi implementerer det fjerde hvidvaskdirektiv. Det, vi sørger for i dag, er jo at tage nogle ekstra skridt i retning af at prøve at undgå, at virksomheder kan komme i skattely, og at der kan ske terrorfinansiering eller hvidvask via f.eks. danske selskaber. Det er vigtigt for Radikale Venstre at sikre, at man kan have den her gennemsigtighed.

Jeg synes, der er noget meget interessant, når man læser høringsvarene til dagens lovforslag. Der er en diskussion om overimplementering. Det her er jo et meget godt eksempel på, at overimplementering ikke altid er af det onde, men at det handler om politiske prioriteringer – at man f.eks. gerne vil have højere standarder i dansk lovgivning. Der kan man vælge at sige, at i Danmark vil vi gerne sikre, at vores virksomheder ikke kan bruges på den her måde, at de skal registreres, og at vi skal have en ordentlig viden om, hvem der ejer selskaberne. Ja, så kan man jo godt hive et ondt ord op og sige, det er overimplementering, men det kunne også bare være at sige, at i Danmark vil vi også have lov til at lave vores egen lovgivning, sæt vores egne standarder. Det er ikke kun en EU-ramme, der skal bestemme alting.

Så jeg synes sådan set, det her er et godt eksempel på, at man godt kan gøre ting i Danmark, som går videre og sætter højere standarder end EU, og have gode politiske grunde til det. Så det var bare en lille bemærkning til de meget interessante diskussioner i høringsvarene. Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget.

Kl. 12:10

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er fru Lisbeth Bech Poulsen.

Kl. 12:10

(Ordfører)

Lisbeth Bech Poulsen (SF):

Tak. Lovforslaget er jo blevet gennemgået rigtig godt. Det udmønter en aftale fra december 2014, som vi i SF var rigtig glade for at indgå. Og vi var rigtig glade for, at det var en bred aftale, som både SF og Enhedslisten kunne se sig selv i – specielt i forbindelse med en række af de kritikpunkter, der har været. Hvis vi skal være helt ærlige, var det måske heller ikke alene alle salens partiers velvillighed, der resulterede i den her aftale, men også det, at vi ser et øget pres fra både OECD og Europa-Kommissionen i forhold til at få lavet fælles regler.

Når kapitalen er grænseoverskridende, som vi ser det mere og mere i de her år, er det også vigtigt med internationale regler. Og der synes jeg der er grund til at rose specielt OECD, Kommissionen og faktisk også den danske konkurrencekommissær for at sætte øget fokus på det her område.

Vi bliver nogle gange som nationale parlamenter sat skakmat, fordi de danske regler eller reglerne i de andre EU-lande er fyldt med huller, og hver eneste gang vi prøver at lukke et hul, dukker der et nyt hul op. Der er eksempler på klokkeklare regler, hvor noget er lovligt, og hvor noget er ulovligt, men den store udfordring er jo gråzonen indimellem.

Med hensyn til nærværende lovforslag om register over reelle ejere har vi jo set en myriade af selskaber, hvor det er svært at se, hvem der er de reelle ejere. Der har også været adskillige rigtig gode dokumentarer, der har vist, at når man følger pengestrømmene – det er jo altid en god regel at følge pengene – kan man se, at man til sidst ender ved en postboks et eller andet eksotisk sted. Og hvem er det egentlig, der er de reelle ejere? Det er også en af grundene til, at vi fra SF's side prøvede at stramme op på reglerne om kommanditselskaber, som det også er rigtig svært at se hvem der står bag.

Så det er en rigtig god dag. Det er et rigtig, rigtig vigtigt skridt i kampen mod skatteunddragelse og det, nogle vil kalde aggressiv skatteplanlægning – hvilket jo også er udtryk for, at vi hele tiden er et skridt bagefter de kapitalstrømme, der flyder både i Europa og på landsplan. Og så håber jeg, at den tilstedeværende minister, på trods af at det ikke er hans ressortområde, alligevel vil svare på nogle spørgsmål. For det her er så vigtigt, at jeg desværre ikke kan holde det tilbage, selv om ministeren er minister på et andet område.

Et af de spørgsmål er, at der i lovforslaget står, at der gives – det vedrører så erhvervs- og vækstministeren – hjemmel til at udstede nærmere regler om de tekniske forhold vedrørende registrering og offentliggørelse af oplysninger om de reelle ejere. Bag det kan der selvfølgelig ligge en bekymring for, hvad de nærmere tekniske omstændigheder betyder i forhold til det. Vi er fra SF's side rigtig glade for, at der bliver fuld offentlighed. Det kunne vi ikke få fuldstændig klarlagt, da vi lavede skatteaftalen: Hvad betød det? Men det er rigtig vigtigt for os, at der er fuld offentlighed, og derfor vil vi også gerne have svar på, hvad det betyder: Er det hundrede procent offentlighed? Hvis ministeren ikke kan svare på det, er det også rimeligt, men så vil vi selvfølgelig stille nogle spørgsmål i udvalgsbehandlingen.

Et andet spørgsmål, som min gode kollega fra Enhedslisten også var inde på, vedrører, at noget af det, som vi har rigtig meget brug for i kampen mod kapitalflugt, jo er viden og gennemsigtighed. Og der har været en lang diskussion om de åbne skattelister, som den tidligere regering indførte, og som både regeringen, Venstre og andre partier har været meget imod – men der kunne det også være interessant at høre, om det er lagt på hylden, altså så man ikke vil droppe det.

Men alt i alt vil jeg sige, at det er en rigtig god dag. Det er et rigtig godt lovforslag. Jeg synes egentlig også, at regeringen meget loyalt har fremsat det lovforslag, som både omfatter det, vi blev enige om i ånd og bogstav for godt 1 år siden, men også de henvendelser, der er kommet fra OECD, og de konkrete krav, der er i hvidvaskdirektivet, og de ønsker, der har været fra Kommissionens side.

Fremadrettet mener jeg også at vi skal se på de 28 eller 29 punkter, som Kommissionen kom med – jeg tror, det var helt tilbage i december 2012 – hvor der var en række forslag til, hvad medlemslandene kunne gøre, uden at man kunne påbyde de forskellige medlemslande at gøre det, men også, som min kollega fra Enhedslisten var inde på, se på blacklistning, sortlistning, af forskellige virksomheder.

Så mener jeg også, at man i dag må nævne den pressekonference, der var forleden dag, hvor konkurrencekommissær Vestager var ude at fortælle om endnu et fremskridt på det her område. Så jeg er faktisk optimistisk for første gang i mange år, med hensyn til at vi går den rigtige vej, og jeg vil også sige tak til regeringen for at fremsætte det her lovforslag og have understreget, at der skal være fuld offentlighed om reelle ejere.

KL 12:15

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen, der har bedt om korte bemærkninger. Så vil jeg give ordet til transport- og bygningsministeren, som tager denne sag for erhvervs- og vækstministeren.

(Erhvervs- og vækstministeren)

Hans Christian Schmidt (fg.):

Jeg vil gerne starte med at sige tak til ordførerne for bemærkningerne. Selv om det ikke er normalt, at jeg har lovforslag sammen med ordførerne her, så har det været en god oplevelse. Det vil jeg bare kvittere for.

Det lovforslag, vi behandler i dag, gennemfører initiativet vedrørende registrering af reelle ejere fra aftalen om en styrket indsats mod skattely på erhvervsområdet, som størstedelen af Folketingets partier indgik i december 2014. Derudover er det jo sådan, at her gennemføres EU-lovgivningen i form af de enkelte bestemmelser fra fjerde hvidvaskdirektiv, som skal medvirke til at forebygge misbrug af selskaber af enhver art til hvidvask af udbytte fra en økonomisk kriminalitet eller terrorfinansiering.

Lovforslaget skal i overensstemmelse med skattelyaftalen være med til at skabe større åbenhed om ejerskabet af danske virksomheder. Gennemsigtighed er et vigtigt redskab til at sikre, at virksomheder ikke misbruges til skatteunddragelse eller lignende, og med det foreslåede register over reelle ejere sikrer vi gennemsigtighed og offentlighed omkring de væsentlige ejerforhold i danske selskaber og i en lang række virksomheder og fonde.

Her var der jo et spørgsmål fra fru Lisbeth Bech Poulsen, og jeg forstod, at det gik på, om der kunne være nogle juridiske hensyn, man skulle tage i den formulering, der lå. Og jeg kan kun sige, at jeg tror, at hvis ikke fru Lisbeth Bech Poulsen har kunnet få det afklaret i selve forhandlingerne, så jeg vil sige, at så er det nok klogt af mig ikke at begynde at give et bud herfra på, hvordan jeg tror det skal strikkes sammen. Jeg vil sige, at jeg synes, det ville være en god idé – det var også det, fru Lisbeth Bech Poulsen selv lagde op til – at man kunne stille det som et spørgsmål, og det synes jeg man skal. Men meningen er, som jeg sagde her, at der er offentlighed og gennemsigtighed i forslaget.

Omkring det at være en reel ejer, er det kort sagt en, der i sidste ende udøver kontrol over et selskab, en fond eller en anden af de omfattede virksomhedstyper. De foreslåede ændringer medfører, at selskaber m.v. skal vide, hvem deres reelle ejere er, og de skal registrere det hos Erhvervsstyrelsen. Oplysningerne i registeret vil være offentligt tilgængelige. Det betyder, at der er en gennemsigtighed for alle om, hvem der er en reel ejer i et givent selskab. Det betyder så også, at Statsadvokaten for Særlig Økonomisk og International Kriminalitet og andre offentlige myndigheder nemt og hurtigt kan få adgang til oplysninger i varetagelsen af deres tilsyns- eller kontrolopgaver. Registeret er jo på den måde et godt redskab, som gør det langt sværere for dem, der ikke har rent mel i posen, og som gemmer sig bag forskellige selskabskonstruktioner for at sløre deres ejerskab af en virksomhed.

Så jeg vil gerne understrege, at lovforslaget – og det var til fru Ida Auken, som var inde på, om lovforslaget gik videre end fjerde hvidvaskdirektiv kræver – ikke går videre, med undtagelse af at registeret gøres offentligt tilgængeligt. Og den offentlige tilgængelighed er en direkte følge af skattelyaftalen, som skaber øget gennemsigtighed og ikke medfører erhvervsøkonomiske konsekvenser for virksomhederne. Så det her medfører altså ingen erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Jeg er af den opfattelse, at vi med skattelyaftalen og dette forslag om registrering af reelle ejere skaber mere gennemsigtighed og gør det sværere at udnytte Danmark til f.eks. skattely. Jeg mener også, at vi gennemfører reglerne på en måde, som tager højde for, at det stadig skal være nemt at drive virksomhed i Danmark med så få administrative byrder for erhvervslivet som muligt.

Med de ord ser jeg frem til den videre behandling af lovforslaget og håber på en konstruktiv drøftelse i udvalget.

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning. Den er fra hr. Pelle Dragsted.

Kl. 12:19

Det sidste punkt på dagsordenen er:

7) 1. behandling af lovforslag nr. L 77:

Forslag til lov om kollektiv forvaltning af ophavsret.

Af kulturministeren (Bertel Haarder).

(Fremsættelse 09.12.2015).

Kl. 12:19

Kl. 12:21

Pelle Dragsted (EL):

Tak for besvarelsen, og tak for anerkendelsen af bemærkningerne. Jeg har et enkelt spørgsmål, som vedrører en lidt anden diskussion, nemlig den om de åbne skatteminister, som fru Lisbeth Bech Poulsen også var inde på. Her i december måned valgte skatteministeren jo igen at implementere den aftale, som ligger, altså en offentliggørelse af danske virksomheders skattebetaling. Det synes jeg jo var rigtig, rigtig positivt, både fordi der ligger en aftale, og fordi det er klogt. Formålet er ikke, at det skal være en gabestok, men formålet er, at det skal være en indsigt, som jo også kan give indsigt i virksomheder, som rent faktisk bidrager. Men der er lidt uklarhed, synes jeg, om, hvad det egentlig er regeringen vil nu. Skatteministeren var ude at sige, at joh, man ville fortsætte, men måske ville man tilpasse dem på en anden måde, at nu skulle man også snakke med Dansk Folkeparti og andet.

Så kan man få en status på det her? Er der stadig planer om at ændre eller afskaffe de er skatteminister, eller har regeringen ligesom accepteret, at der er et flertal i Folketinget, der har vedtaget, at det vil man fortsætte med?

Kl. 12:20

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ministeren.

Kl. 12:20

(Erhvervs- og vækstministeren)

Hans Christian Schmidt (fg.):

Jamen jeg føler mig fuldstændig dækket ind af både skatteministeren og erhvervsministeren, og de ting, som de har fremført – sådan er jeg også blevet oplyst om det – er vedrørende sager, som de undersøger. Og jeg tror ikke, at vi kommer det nærmere i dag. Ved et efterfølgende spørgsmål vil man måske kunne komme det, men ikke på nuværende tidspunkt.

Kl. 12:21

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Forhandling

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Forhandlingen er åbnet. Den første i rækken af ordførere er hr. Mogens Jensen.

Kl. 12:21

(Ordfører)

Mogens Jensen (S):

Det her lovforslag har til formål at gennemføre et EU-direktiv om kollektiv forvaltning af ophavsret, som blev vedtaget af Ministerrådet og Europa-Parlamentet i 2014, og det skal være implementeret i dansk ret senest den 10. april i år.

Ophavsretten, herunder forvaltningen af ophavsretten, er jo utrolig vigtig for danske kunstnere og dansk kulturindhold og produktion. Derfor er det også for Socialdemokraterne afgørende, at gennemførelsen af det her direktiv i dansk lovgivning tager hensyn til den særlige og gode måde, vi i Danmark igennem mange år har formået at forvalte ophavsretten på, og det er ikke mindst via vores kollektiv forvaltningsorganisationer som bl.a. KODA, Gramex, Copydan og deres medlemsorganisationer. Og det giver direktivet efter et langt forarbejde og også efter påvirkning af Europa-Kommissionen og Europa-Parlamentet også mulighed for.

Gennemførelsen af direktivet medfører, at kollektiv forvaltningsorganisationer i hele EU og altså også i Danmark med det her lovforslag skal opfylde en række minimumskrav i forbindelse med forvaltningen af ophavsrettighederne. De vil skulle leve op til en række krav til bl.a. afholdelse af generalforsamling, forvaltning af rettighedsvederlag og også gennemsigtighed. Der skal også fastsættes regler om, hvordan rettighedsvederlag skal håndteres, herunder en fastsættelse af frister for, hvornår vederlag skal fordeles til rettighedshaverne. Det betyder også, at kollektiv forvaltningsorganisationer skal offentliggøre en årlig gennemsigtighedsrapport.

Herudover indeholder lovforslaget også regler, der medfører forpligtigelser for de medlemsorganisationer, som er under de kollektiv forvaltningsorganisationer. Endelig fastsætter lovforslaget regler om licenser for rettigheder til musikværker, der gælder for flere lande, og det er med henblik på levering af onlinetjenester. Formålet med de regler er at gøre det nemmere for musiktjenester på internettet at få licenser, der dækker mere end en medlemsstat.

Socialdemokraterne mener, at det her lovforslag skaber en god ramme for at gennemføre direktivet på en måde, som er i overensstemmelse med dansk praksis og danske traditioner, når det gælder forvaltningen af ophavsret. Det kan jeg også se generelt er holdningen blandt de mange aktører, som har afgivet høringssvar til lovforslaget. Der er dog mange organisationer, som understreger, at forslaget også i forhold til i dag medfører forøget bureaukrati og administrative omkostninger. Det er vigtigt for Socialdemokraterne, at det holdes på det lavest mulige niveau i forhold til at gennemføre lovens bestemmelser.

Der er nogle få punkter, som jeg håber ministeren er villig til at se på i løbet af lovbehandlingen. Det første er, om det ikke ville være fornuftigt allerede fra starten at inddrage de forvaltningsorganisationer, som er etableret uden for EØS-området, til at være omfattet af loven. Det signal synes jeg lige så godt man kan sende med det samme, så ingen er i tvivl om, at alle forvaltningsorganisationer, som opererer på dansk jord, er omfattet af dansk lov. Det andet

handler om, at der skal gives foreninger og organisationer en fornøftig tid til at implementere loven i deres vedtægter og i deres organisation, for det kræver nye vedtægter og afholdelse af generalforsamling og ordentlig information til medlemmerne samt måske indførelse af nye it-systemer. Derfor synes jeg, det er rimeligt, at man fastsætter en rimelig tid til, at organisationer kan gennemføre lovens bestemmelser i deres organisationer. Det kunne f.eks. være 1 år efter lovens ikrafttræden.

Endelig handler det sidste om, at der jo sådan set gennem lovbemærkningerne gives muligheder for, at en bestyrelse i en forvaltningsorganisation både kan bestå af medlemmer valgt direkte på generalforsamlingen, men også af medlemmer udvalgt af medlemsforeningerne. Det er vigtigt i forhold til den tradition, vi har haft i Danmark på det her område. Derfor synes jeg også, at det burde fremgå direkte af lovforslagets § 6 frem for kun at stå i bemærkningerne. Men jeg håber, at det er noget, ministeren vil kigge på, når vi nu skal i gang med udvalgsbehandlingen.

Med de bemærkninger vil Socialdemokratiet kunne støtte lovforslaget.

Kl. 12:26

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Alex Ahrendtsen.

Kl. 12:26

(Ordfører)

Alex Ahrendtsen (DF):

Det Kongelige Bibliotek udsendte sidste år en fin lille bog om ophavsret med titlen »Ophavsret og kulturarv«, og i den fortæller professor Morten Rosenmeier om et besøg af to professorer fra Kosovo, som fortalte, at de ikke længere havde lærebøger på universitetet i Priština, fordi domstolene ikke håndhævede ophavsretten, hvilket så havde ført til, at så snart der blev udgivet en bog, blev den solgt i en kopibutik få dage efter.

Den lille historie siger noget om, hvorfor det er så vigtigt at have ophavsret og at beskytte den, for den er under pres, ikke bare i bananstater som Kosovo, men overalt i verden. Sådan er det heldigvis ikke i Danmark, for her har vi en fin lille lov om ophavsret, der bliver håndhævet nidkært.

Nu skal vi så have en lov om kollektiv forvaltning af ophavsretten, selv om vi igennem mange år har haft en god ordning gennem det smidige aftalelicenssystem. I Danmark, i Sverige, i Norge har vi aftalelicens, som forvalter brug af værker for alle, både dem, der er medlem af en kollektiv forvaltningsorganisation, og dem, der ikke er det. Det er noget, man ikke kender uden for Norden. I resten af EU forvalter organisationerne kun medlemmernes penge. England er dog på vej efter inspiration fra Norden, og så vidt jeg har ladet mig fortælle, har Ungarn også noget, der minder lidt om vores.

Eksempler på kollektiv forvaltningsorganisationer er KODA, Gramex, Filmex, Copydan osv. KODA er nok det mest kendte. Hvis et værtshus eller en radiokanal vil spille musik, kan man nøjes med at betale beløb til KODA, der så afregner med musikerne. Copydan er så til gengæld en paraplyorganisation, der afregner til medlemsorganisationer, der igen afregner til deres medlemmer. Men alt i alt er alle parter jo tilfredse med systemet.

Så kan man jo med fuld ret, når systemet er så velfungerende i Danmark, spørge, hvorfor i alverden vi så skal have en ny lov. Det skal vi på grund af et direktiv fra EU, der vil skabe ensartede regler for kollektiv forvaltningsorganisationer i EU.

Der var stor bekymring i Danmark, da direktivet blev kendt for nogle år siden, fordi det ikke tog højde for den nordiske aftalelicens. Efter flere års arbejde af de danske kollektiv forvaltningsorganisationer og danske MEP'er, bl.a. af Venstres Morten Løkkegaard, blev aftalelicensen skrevet ind som en mulighed.

Nærværende lov omsætter ikke hele direktivet, men kun dele af det. Loven var egentlig færdigskrevet før valget den 18. juni med god bistand fra kollektiv forvaltningsorganisationerne, men den nye Venstre-regering ville undgå overimplementering, så de mange gode ting, der retter op på EU's direktiv, blev skrevet ud igen. Det er normalt en god ting at undgå overimplementering, og det skal regeringen jo have ros for, men lige netop i den her situation var det måske en smule til skade for de danske ophavsretshavere. Efter høringsvarerne er forbedringerne så blevet skrevet ind igen, og det er det, der i lovbemærkningerne så bliver kaldt præciseringer, og det er jo ganske udmærket, og det er vi meget tilfredse med.

Loven gør det også lettere for onlinetjenester som Spotify, Apple Music og mange flere at indgå aftaler med kollektiv forvaltningsorganisationer, så de kan tilbyde musik i hele EU. Nu kommer der et svært ord, og det er den såkaldte multiterritorialitet, altså licens til flere områder på en gang. Loven sørger også for, at kun selskaber, der har den rette kapacitet, kan komme i betragtning til at lave licenser. Det beskytter både brugere og rettighedshavere, idet det skaber ordentlige kontraktforhold for begge. Loven forhindrer også, at selskaber, som i princippet ikke er i stand til at håndtere disse licenser, gør det alligevel, og det vil jo betyde stor usikkerhed for brugerne. Organisationerne skal så holde øje med, at tjenesterne overholder loven og fakturerer rigtigt.

Der er dog nogle småting, vi vil have kigget på under udvalgsbehandlingen – Socialdemokraterne har allerede nævnt det – og det er lovforslagets § 6, stk. 3, for nogle er bekymrede for, at den åbner op for direkte valg til alle pladser i bestyrelsen. Så er der spørgsmålet om lovens ikrafttrædelse, som en række hørings svar har peget på. Direktivet siger, at loven skal træde i kraft i april 2016, men det skaber altså en masse bøvl for organisationerne, så Dansk Folkeparti mener, at loven først bør indarbejdes i organisationen senest 1 år efter ikrafttrædelsen, sådan som mange har ønsket. Folketinget er jo til at for at hjælpe og ikke for at gøre livet besværligt. Det sidste har vi jo EU til.

Til sidst vil Dansk Folkeparti sige, at vi er positive over for lovforslaget, men vi vil dog lige afvente vor endelige stillingtagen på grund af førnævnte problemer, og derfor glæder vi os til behandlingen i udvalget.

Kl. 12:31

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er ingen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er fru Britt Bager.

Kl. 12:32

(Ordfører)

Britt Bager (V):

Vi førstebehandler i dag forslaget til lov om kollektiv forvaltning af ophavsret, et lovforslag, der udspringer af et EU-direktiv. Forslaget har til formål at regulere kollektiv forvaltningsorganisationer i Danmark, f.eks. KODA og Copydan. Det har desuden til formål at fremme udstedelsen af licenser for rettigheder til musikværter med henblik på levering af onlinetjenester på tværs af EU's grænser.

Som de to foregående ordførere nævnte, kommer det både rettighedshaverne og onlinemusiktjenesterne til gode, ligesom lovforslaget medfører øget fokus på gennemsigtighed i de kollektiv forvaltningsorganisationer. Forslagets lovændringer medfører således fordele til en bred vifte af de parter, der berøres af den nuværende lovgivning. Desuden er der tale om en minimumsimplementering, idet lovforslaget ligger tæt op ad EU-direktivets ordlyd og struktur.

På denne baggrund støtter Venstre naturligvis forslaget. Og på vegne af hr. Naser Khader skal jeg meddele, at Konservative også støtter forslaget.

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Søren Søndergaard.

Kl. 12:33

bende og udøvende kunstnere får bedre indsigt og mulighed for direkte demokratisk indflydelse i deres forvaltningsorganisationer. Det bør dette lovforslag bidrage til, og vi ser frem til at afsøge mulighederne for det i det kommende udvalgsarbejde.

Kl. 12:37

Kl. 12:33

(Ordfører)

Søren Søndergaard (EL):

For Enhedslisten er det vigtigt og afgørende, at skabende og udøvende kunstnere sikres en rimelig indtægt for deres arbejde. Det er bare lettere sagt end gjort, og det er endnu vanskeliger i en tid, hvor kunstnerisk frembringelse ofte bliver formidlet på hjemmesider, på Facebook, på Twitter, uden at kunstnerne får så meget som en rød reje. Til gengæld tjener selskaber som Google styrtende på annoncer, som omkranser den gratis kunst. Det problem løser det foreliggende forslag til lov om kollektiv forvaltning af ophavsret ikke. Men lovforslaget er alligevel et skridt i den rigtige retning, fordi det betyder, at kollektiv forvaltningsorganisationer i hele EU skal opfylde nogle minimumskrav i forbindelse med deres forvaltning af ophavsrettigheder.

Grundlaget for lovforslaget er, som det er nævnt, et EU-direktiv, som Danmark er pålagt at implementere. Vi har med tilfredshed noteret, at ministeren i forbindelse med den implementering har lyttet til forslag fra diverse interessenter på området. F.eks. er det godt, at lovforslaget åbner op for, at kollektiv forvaltningsorganer, som er etableret uden for EU/EØS, nu også kan blive pålagt at opfylde nogle minimumskrav, hvis de ønsker at være aktive i Danmark. Vi ville sådan set godt i forlængelse af det, hr. Mogens Jensen sagde, gå et skridt videre og allerede nu pålægge dem, at sådan skal det være. F.eks. er det godt, at fuldmagter kun er gyldige for en enkelt generalforsamling, og at der ikke kan gives løbende fuldmagter, som kan gælde i årevis.

Men vi undrer os alligevel over, at ministeren har så travlt med at understrege, at han ikke ønsker at overimplementere direktivet. Hvad menes der egentlig med det? Det ligger i den forpligtelse, som regeringen og et flertal i Folketinget har påtvunget os gennem medlemskabet af EU, at direktiver skal omsættes til og implementeres i dansk lov. Men om de skal overomsættes eller overimplementeres, bør vel alene afhænge af, om de er fornuftige. For hvorfor skulle vi dog undlade at gøre noget fornuftigt, bare fordi det ikke lige er udtrykkeligt påkrævet i et eller andet tilfældigt EU-direktiv?

Set med vores øjne er der på nogle områder snarere tale om, at forslaget underimplementerer end det modsatte, f.eks. når det gælder direktivets krav om, at forvaltningsorganisationers bestyrelse skal vælges på generalforsamlingen. Hvorfor lægger lovforslaget så op til, at nogle af bestyrelsesmedlemmerne kan vælges i andre fora? Og når direktivet f.eks. indeholder et krav om, at tilsyn og kontrol ikke kan udføres af forvaltningsorganisationernes egne organisationer, hvorfor lægger lovforslaget så op til, at det faktisk kan ske?

I det hele taget er det spørgsmålet, om lovforslaget garanterer den enkelte rettighedshaver tilstrækkelig indsigt i, indflydelse på og kontrol med kollektiv forvaltningsorganisationerne.

Apropos kontrol og indsigt står vi jo – som noget andet – midt i en gigantisk skandale, hvor en producentforening over en 4-årig periode tilsyneladende er blevet snydt for et trecifret millionbeløb. Det er penge, som altså ikke kom de egentlige rettighedshavere til gode. Derfor er det også kun naturligt, at vi i forbindelse med behandlingen af det her lovforslag diskuterer, om der kan gøres noget lovgivningsmæssigt for at undgå fremtidige sager, hvor rettighedshaverne ikke får det, som de retligt bør have krav på.

Afslutningsvis vil jeg sige, at vi står i den efter vores opfattelse lidt absurde situation, at forvaltningsselskabernes indtjening vokser år for år, mens mange kunstnere og rettighedshavere får mindre og mindre. Ikke mindst i den situation er det helt afgørende, at de ska-

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i rækken af ordførere er hr. Villum Christensen.

Kl. 12:38

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

I fraværet af vores ordfører på området skal jeg oplyse, at vi støtter lovforslaget, som det ligger her. Med indførelsen af lov om kollektiv forvaltning af ophavsrettigheder implementerer vi jo EU-direktivet på området.

Liberal Alliance finder, at forvaltningen af ophavsrettigheder fungerer ganske udmærket i Danmark i dag. Derfor er vi tilfredse med, at man har valgt et implementeringsniveau, der i høj grad bevarer status quo i Danmark. Samtidig kan vi naturligvis godt se de fordele, der er ved at have et fælles europæisk regelsæt, så det er lettere at håndhæve sine rettigheder i udlandet. Men som sagt: Vi støtter det her forslag.

Kl. 12:38

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Den næste i rækken af ordførere er hr. Nicolai Amstrup.

Kl. 12:38

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Lovforslaget har til formål at gennemføre et EU-direktiv om kollektiv forvaltning og vil medføre, at kollektiv forvaltningsorganisationer i hele EU skal opfylde en række minimumskrav i forbindelse med kollektiv forvaltning af ophavsrettigheder. Vi stiller os helt generelt positive over for lovforslaget. Det vil forbedre vilkårene for hele industrien, og med de kommentarer, ministeriet giver til høringssvarene i det kommenterede høringsnotat, synes jeg, at vi er ved at nå hen til en rigtig fornuftig implementering af direktivet i en dansk kontekst.

Der er selvfølgelig også nogle tidsler i lovforslaget. Det vil der altid være, når vi har at gøre med så stort et lovforslag, og når det fødes ud af et EU-direktiv. Et eksempel er Samrådet for Ophavsret, der i deres høringssvar bekymrer sig for den liberalisering af rettighedsforvaltningen, direktivet vil medføre. Ifølge Samrådet for Ophavsret vil liberaliseringen udfordre det, man kan kalde den danske model på området, og skabe kulturpolitiske udfordringer ikke mindst for den kulturelle mangfoldighed. Det kan rykke ved den danske tilgang, der hidtil har været præget af en kollektiv og solidarisk tilgang.

Jeg er helt enig, når samrådet betyder, at det er en problemstilling, vi skal være yderst opmærksomme på fremadrettet både blandt organisationerne, hos politikerne og i ministeriet. Det håber jeg også der er bred enighed om. Derudover ser jeg frem til det videre udvalgsarbejde med lovforslaget, for jeg er sikker på, at eventuelle problemer, vi måtte støde på, nok skal blive håndteret i en god dialog mellem alle parter.

Kl. 12:40

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere ordførere, der har bedt om ordet. Derfor vil jeg give ordet til kulturministeren.

Kl. 12:40

Kulturministeren (Bertel Haarder):

Tak, fru formand.

Kollektiv forvaltnings-organisationerne har i mange år spillet en meget vigtig rolle i forbindelse med at sikre en velfungerende håndtering af ophavsrettigheder i Danmark. Og man må sige, at hvis ikke vi havde dem, så måtte vi opfinde dem lige med det samme. Hvis man f.eks. er en skole, som gerne vil bruge musik, film eller tekster, så er det jo altså ret besværligt at skulle bede om tilladelse hos hver eneste producent. Derfor har vi kollektiv forvaltnings-organisationer. De er mangfoldige, og deres struktur og form er vidt forskellige. Det kan give anledning til udfordringer i en verden, hvor f.eks. musik og film jo ikke bare anvendes bredt i det enkelte land, men også i høj grad på tværs af grænser. Det betyder jo, at rettighedshaverne risikerer at være i en meget forskellig situation i de forskellige lande.

Det tager lovforslaget højde for, da det fastlægger et fælles sæt spilleregler på tværs af EU. Komponister, forfattere, skuespillere og andre rettighedshavere sikres derved samme minimumsbeskyttelse i alle medlemslande. Man kan ikke snyde sig igennem ved at vælge det land, hvor man kan betale mindst eller undgå at betale. Der kommer således klarhed over, hvornår vederlag skal udbetales til rettighedshaverne, og hvilke fradrag der kan tages.

Samtidig medfører implementeringen af direktivet, at der kommer fokus på gennemsigtheden i kollektiv forvaltnings-organisationerne. Det vil også være til fordel for rettighedshaverne, for brugerne og for andre kollektiv forvaltnings-organisationer, som jo så kan kigge hinanden over skuldrene. Lovforslaget indfører også mekanismer, der skal gøre det lettere at være udbyder af musik på internettet og gøre det lettere at få licenser, der dækker mere end en medlemsstat.

Lovforslaget er udarbejdet med to overordnede hensyn. For det første er lovforslaget udtryk for en minimumsimplementering, som det også blev nævnt. Der pålægges således ikke kollektiv forvaltnings-organisationerne strengere krav end dem, der følger af det bagvedliggende direktiv. For det andet sikres det, at kollektiv forvaltnings-organisationerne og deres medlemsorganisationer inden for direktivets rammer får den størst mulige fleksibilitet til at indrette sig på den måde, der passer dem bedst, sådan at den velfungerende danske rettighedsmodel kan fortsætte. I den forbindelse har jeg det ligesom flere ordførere rigtig godt med lovforslagets løsning, som sikrer, at den nuværende struktur for medlemmer af forvaltningsorganisationer kan opretholdes. Og det er en del af svaret til hr. Søren Søndergaard.

Jeg er i øvrigt i allerhøjeste grad beredt på at besvare alle tænkelige spørgsmål fra udvalget så godt, jeg kan, for det er jo meget kompliceret stof. Derfor sendte jeg også ret meget informationsmateriale til samtlige ordførere, for med hensyn til kompleksiteten tror jeg at vi har brug for at hjælpe hinanden, og også med forståelsen. Jeg har hørt ønsket fra både hr. Mogens Jensen og hr. Alex Ahrendt om bedre tid til implementeringen. Jeg er ikke sikker på, at det er så let, men lad os se på det og gå så langt, vi kan.

Så kan jeg også forstå, at flere ordførere synes, at det er for lidt, at det kun står i bemærkningerne, at bestyrelserne for forvaltningsorganisationerne kan rumme nogen, som vælges af underorganisationerne, eller hvad vi nu skal kalde det. Men jeg vil bare sige, at det, der står i bemærkningerne, altså er lige så godt som det, der står i lovteksten, så når der står i bemærkningerne, at bestyrelserne kan sammensættes på den måde, så gælder det.

Kl. 12:45

Så kan jeg forstå på hr. Søren Søndergaard, at han i virkeligheden synes, at vi har underimplementeret, og det er jo dejligt at høre fra et medlem af et EU-modstanderparti, det er virkelig dejligt at høre, men jeg vil altså godt holde tungen lige i munden og sige, at for os EU-tilhængere er det altså vigtigt, at EU ikke får skyld for mere, end

EU faktisk har skyld for. Så hvis der er et eller andet, som nogle organisationer støder imod og spørger: Hvad er nu det for noget? så er det en stor fordel, hvis det fremgår klart, hvad der kommer fra EU, og hvad der kommer fra Danmark. Og det, der kommer fra Danmark, er jo altså lidt lettere at ændre end det, der kommer fra EU. Så det er endnu et argument for ikke at lave overimplementering. Og mon ikke også det er et argument, som hr. Søren Søndergaard inderst inde forstår.

Jeg ser som sagt frem til et grundigt udvalgsarbejde, hvor vi får kastet klarhed over alle tvivlsspørgsmål og forhåbentlig ender med at få meget bred enighed.

Kl. 12:46

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Der er flere med korte bemærkninger, og vi starter med hr. Søren Søndergaard.

Kl. 12:46

Søren Søndergaard (EL):

Først vil jeg godt sige tak til ministeren for det materiale, vi har fået på forhånd. For ministeren har jo fuldstændig ret i, at det er et meget kompliceret stof, og vi skal også have en teknisk gennemgang, og det er godt, fordi det er indviklet, og derfor er der jo heller ingen grund til at tage de indviklede spørgsmål nu, men det kan vi komme tilbage til. Men jeg vil godt hæfte mig ved det der med overimplementeringen, for jeg forstår faktisk ikke, hvad ministeren siger. Når man fremsætter det her lovforslag, kan man jo lægge det i det, man synes er rigtigt at gøre. Altså, det har jo sådan set ikke noget med EU-direktivet gøre. Det er klart, at man ikke kan bryde med EU-direktivet – det siger sig selv, et flertal har påtaget sig den forpligtelse, at det skal være i overensstemmelse med EU-direktivet – men hvis man mener, det er fornuftigt, kan man gå længere. Hvorfor er der så den der generelle modstand mod at gå længere? Kan det ikke være meget rimeligt at gå længere i en række tilfælde?

Kl. 12:47

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ministeren.

Kl. 12:47

Kulturministeren (Bertel Haarder):

Det er jo som bekendt regeringens politik, at vi vil være mere tydelige med hensyn til, hvad der kommer fra EU, og hvad vi selv har lagt ovenpå. I det her tilfælde er der jo lagt lidt ovenpå, men det er rigtigt, at vi godt kunne have lagt mere ovenpå, og der ligger tidligere skitser, hvor der var flere ting som var sat i lovparagraffer. Men jeg tror altså, det er inderligt fornuftigt, at vi får den størst mulige fleksibilitet, så vi kan indrette os på den måde, der passer bedst, så rettighedsmodellen kan fortsætte. Men hr. Søren Søndergaard har da ret i, at vi godt kunne have opfyldt flere ønsker i forbindelse med denne lovgivning – selvfølgelig kunne vi det – men vi har altså valgt at være meget tydelige med hensyn til, hvad der kommer fra EU.

Kl. 12:48

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Hr. Søren Søndergaard.

Kl. 12:49

Søren Søndergaard (EL):

Ja, og ministeren har jo fuldstændig ret i, at man i forslaget faktisk går længere end i direktivet. Så skynder man sig bare at understrege, at det her ikke er overimplementering. Men jeg forstår ikke hvorfor. For man går altså længere end direktivet, og det er da helt i orden at gå længere end direktivet, hvis det er fornuftigt, og derfor må vi diskutere indholdet i stedet for at diskutere, om det er en overimple-

mentering. For det er sådan nogle besværgelser, som jeg ikke rigtig synes kan bruges til noget, men som mere kan forvirre end gavne. I den forbindelse vil jeg bare spørge ministeren til den sag, vi har haft om en rettighedshaver, som tilsyneladende har mistet rigtig mange penge, og om det er et aspekt, som man i ministeriet overhovedet har overvejet skal indgå i udformningen af detaljerne i den her lovgivning.

Kl. 12:49

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):
Ministeren.

Kl. 12:49

Kulturministeren (Bertel Haarder):

Jeg kan ikke redegøre i detaljer for, hvad der har været af overvejelser i ministeriet, også fordi jeg er en ret ny minister på området, men det kan vi da bestemt oplyse udvalget om, og dette med overimplementeringen skal slet ikke skille os ad. Jeg nævnte jo selv, at jeg på et punkt havde imødekommet et ønske fra organisationerne, som førte til noget, som man godt kan kalde overimplementering – man skal jo ikke være mere katolsk end paven – og selv om regeringen ikke vil have overimplementering, så er vi jo til at snakke med, når der er rigtig gode grunde til det.

Kl. 12:50

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):
Hr. Mogens Jensen.

Kl. 12:50

Mogens Jensen (S):

Tak. Der var lige et enkelt spørgsmål, som jeg ikke – medmindre jeg har været uopmærksom et øjeblik – hørte at ministeren kommenterede, og det er det her spørgsmål om, hvorvidt de her regler, som man nu opstiller i loven, ikke med det samme også bør gælde forvaltningsorganisationer, som opererer på dansk grund, men som befinder sig uden for EØS-området. Jeg er med på, at der er givet en bemyndigelse til, at ministeren kan fastsætte en regel om, at de med tiden er omfattet, men hvorfor ikke med det samme sige, at alle forvaltningsorganisationer, som opererer i Danmark, skal være omfattet af loven?

Kl. 12:51

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):
Ministeren.

Kl. 12:51

Kulturministeren (Bertel Haarder):

Jeg hørte godt, at hr. Mogens Jensen nævnte det faktisk som det første i indlægget, og når jeg ikke svarede, var det, fordi jeg ikke er helt klar over, hvad svaret er, men det vil jeg fremskaffe. Jeg vil først og fremmest ikke gøre mig klogere, end jeg er. Hvis det er muligt at inddrage dem tidligere, skal vi da gøre det. Men jeg vil godt lige have lov at overveje for og imod, før jeg tager stilling.

Kl. 12:51

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):
Hr. Mogens Jensen.

Kl. 12:51

Mogens Jensen (S):

Det er spørgeren meget tilfreds med.

Kl. 12:51

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):
Ministeren.

Kl. 12:51

Kulturministeren (Bertel Haarder):
Jamen så sluttede dagen jo godt.

Kl. 12:51

Forhandling

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Ja, det gjorde den bestemt.

Der er ikke flere, der har bedt om korte bemærkninger. Tak til kulturministeren.

Der er i det hele taget ikke flere, der har bedt om ordet, og det betyder, at forhandlingen er sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Kulturudvalget, og hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 12:52

Meddelelser fra formanden

Første næstformand (Helle Thorning-Schmidt):

Det betyder også, at der ikke er mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 19. januar 2016 kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der fremgår af Folketingets hjemmeside, og jeg skal i øvrigt henviser til ugeplanen, der fremgår af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 12:52).