



Onsdag den 27. april 2016 kl. 13.00

1

82. møde

Onsdag den 27. april 2016 kl. 13.00

Dagsorden

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

2) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 156:

Forslag til folketingsbeslutning om en national handlingsplan mod radon i bygninger.

Af Lisbeth Bech Poulsen (SF) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

3) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 90:

Forslag til folketingsbeslutning om overdragelse af den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremsættelse 15.03.2016).

4) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 159:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via omstilling af transportsektorens energiforsyning.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

5) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 160:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af bustransport og andre trafikale tiltag.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

6) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 161:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag ved begrænsning i transportvæksten via planlægning og kørselsafgifter.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 162:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af transportens energiforbrug.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

(Spm. nr. S 1029. Medspørger: Simon Kollerup (S)).

2) Til finansministeren af:

Morten Bødskov (S)

Hvad mener ministeren om formanden for Dansk Folkeparti, Kristian Thulesen Dahls, afvisning af skattelettelse i denne valgperiode?

(Spm. nr. S 1031. Medspørger: Simon Kollerup (S)).

3) Til uddannelses- og forskningsministeren af:

Kasper Roug (S)

Hvad vil ministeren i forlængelse af sit afslag på Kalundborgs ansøgning om en ny diplomingeniøruddannelse anbefale de landdistrikter at gøre, f.eks. Lolland-Falster, som måtte have samme planer som Kalundborg om at tiltrække nye uddannelses- og forskningspladser, men som risikerer at få afslag med samme begrundelse, nemlig at der ikke i forvejen er et fagligt miljø?

(Spm. nr. S 1026).

4) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Peter Hummelgaard Thomsen (S)

Er ministeren enig i den kritik, ministerens kollega, kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder, fremfører i debatindlægget »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016, særlig i forhold til Nordeas mangelfulde etiske optræden og manglende gennemsigtighed i forhold til selskabets optræden i OW Bunker-sagen?

(Spm. nr. S 1021).

5) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Peter Hummelgaard Thomsen (S)

Er ministeren enig med sin kollega, kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder, i, at »etikken bliver et vigtigt konkurrenceparameter i fremtiden«, jf. artiklen »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016?

(Spm. nr. S 1022).

6) Til udlændinge-, integrations- og boligministeren af:

Claus Kvist Hansen (DF)

Hvor længe mener ministeren, at Danmark skal afvente en samlet europæisk løsning, før det anses som ikke muligt at finde en sådan og man i stedet iværksætter en egen løsning på migrantpresset i Danmark?

(Spm. nr. S 1025).

7) Til energi-, forsynings- og klimaministeren af:

Jens Joel (S)

Står regeringen stadig bag energiforliget, herunder de aftaler, som private virksomheder har investeret i tillid til?

(Spm. nr. S 1028).

8) Til energi-, forsynings- og klimaministeren af:

Jens Joel (S)

Hvad kan ministeren oplyse om inddragelsen af parterne bag MEC-konsortiet i udarbejdelsen af den rapport, som ifølge regeringen skal bruges som grundlag for at træffe beslutning om iværksættelse af

1) Til finansministeren af:

Morten Bødskov (S)

Mener ministeren, at skatten for Danmarks rigeste skal lettes?

projektet, der ventes at skabe op mod 1.000 arbejdspladser omkring Holstebro?

(Spm. nr. S 1032).

9) Til miljø- og fødevareministeren af:

Lisbeth Bech Poulsen (SF)

Vil ministeren overveje at ændre praksis om, at universitetsforskere skal tilbageholde tal inden offentliggørelse af politiske forlig, så vi kan få de bedste rammer for en gennemsigtig og oplyst politisk debat?

(Spm. nr. S 918 (omtrykt)).

10) Til miljø- og fødevareministeren af:

Pia Adelsteen (DF)

Hvad mener ministeren om, at danske fiskere har forbud mod at fiske i dele af Kattegat, mens tyske fiskere gerne må fiske der, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 6. april 2016 med overskriften »Tyskerne fanger fisk for næsen af os«?

(Spm. nr. S 941, skr. begr.).

11) Til miljø- og fødevareministeren af:

Pia Adelsteen (DF)

Er det ministerens vurdering, at danske fiskere er udsat for ulige konkurrencevilkår, når tyske fiskere må fiske i et område, som danske fiskere ikke må, og hvad vil ministeren gøre ved det?

(Spm. nr. S 942, skr. begr. (omtrykt)).

12) Til miljø- og fødevareministeren af:

Jan Erik Messmann (DF)

Mener ministeren, at det er problematisk, som det fremgår af en artikel fra TV 2 NEWS den 5. april 2016 med overskriften »Højesteretsdom: Fiskeriforbud var ikke i strid med EU-retten«, at så mange fiskere i Nordsjælland må oplægge deres skibe, fordi de ikke må fiske i områder af Kattegat?

(Spm. nr. S 947 (omtrykt)).

13) Til miljø- og fødevareministeren af:

Jan Erik Messmann (DF)

Mener ministeren, at det er rimeligt, at man som fisker bliver idømt en bøde for at fiske f.eks. jomfruhummere i et område, hvor der er forbud mod at fiske torsk, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 3. april 2016 med overskriften »Nu afgøres skæbnen for Gilleleje-fiskere: En katastrofe hvis vi taber«?

(Spm. nr. S 948 (omtrykt)).

14) Til miljø- og fødevareministeren af:

Simon Kollerup (S)

Mener ministeren stadig, at Natura 2000-områderne »er en hæmsko for udvikling og vækst under dække af at være naturbeskyttende«, som ministeren skrev i et læserbrev til Herning Folkeblad i 2011?

(Spm. nr. S 1030. Medspørger: Lea Wermelin (S)).

15) Til beskæftigelsesministeren af:

Karsten Hønge (SF)

Hvad er ministerens holdning til, at man på en offentligt finansieret arbejdsplads som BIOS går så meget på kompromis med arbejdsmiljøet og udsætter medarbejdere i beredskabet for 17 dobbeltvagter på en måned – herunder dobbeltvagter 4 dage i træk – med fare for stress og overbelastning?

(Spm. nr. S 1019, skr. begr.).

16) Til beskæftigelsesministeren af:

Karsten Hønge (SF)

Hvilke initiativer mener ministeren at Arbejdstilsynet og Region Syddanmark bør foretage, så man fremadrettet dels har sikkerhed

for, at BIOS ikke arbejder med så store mængder overarbejde på et så følsomt område, som beredskabet, dels undgår, at de skjuler omfanget af overarbejde ved at udstationere redderne på flere forskellige stationer?

(Spm. nr. S 1020, skr. begr.).

Kl. 13:00

Meddelelser fra formanden

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Social- og indenrigsministeren (Karen Ellemann):

Lovforslag nr. L 179 (Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. (Nedsættelse af færgetakster for biler, passagerer m.v. til og fra visse øer)) og

Lovforslag nr. L 180 (Forslag til lov om ændring af lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner. (Nedlæggelse af den sociale særtilskudspulje)).

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Lovforslag nr. L 181 (Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsløshedsforsikring m.v., lov om en aktiv beskæftigelsesindsats og forskellige andre love og om ophævelse af lov om akutjob og jobpræmie til arbejdsgivere og lov om uddannelsesordning for ledige, som har opbrugt deres dagpengeret. (Fleksibelt og indkomstbaseret dagpengesystem, månedsudbetaling af dagpenge m.v.)) og

Lovforslag nr. L 182 (Forslag til lov om ændring af lov om sygedagpenge, lov om aktiv socialpolitik, lov om organisering og understøttelse af beskæftigelsesindsatsen m.v., lov om social pension og lov om en aktiv beskæftigelsesindsats. (Forlængelse af forsøg med ret til at afvise lægebehandling uden ydelsesmæssige konsekvenser m.v.)).

Justitsministeren (Søren Pind):

Lovforslag nr. L 183 (Forslag til lov om ændring af lov om ændring af straffeloven, retsplejeloven, lov om konkurrence- og forbrugerforhold på telemarkedet, våbenloven, udleveringsloven samt lov om udlevering af lovovertrædere til Finland, Island, Norge og Sverige. (Ændring af revisionsbestemmelse)).

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

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

Energipolitisk redegørelse 2016.

(Redegørelse nr. R 16).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil fremgå af www.folketingstidende.dk.

Redegørelsen vil komme til forhandling torsdag den 12. maj 2016.

Jeg skal meddele, at det under punkt 2 opførte beslutningsforslag nr. B 156 af Lisbeth Bech Poulsen SF m.fl. udgår af dagsordenen efter ønske fra forslagsstillerne.

Jeg skal meddele, at de af Pia Adelsteen under nr. 10 og 11 opførte spørgsmål til miljø- og fødevareministeren, spørgsmål nr. S 941 og S 942, udgår af dagsordenen efter ønske fra spørgeren.

Det første punkt på dagsordenen er:

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

Kl. 13:01

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Det første spørgsmål er til finansministeren af hr. Morten Bødskov, Socialdemokratiet, og der er plads til en oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 13:02

Spm. nr. S 1029

1) Til finansministeren af:

Morten Bødskov (S) (medspørger: **Simon Kollerup (S)**):

Mener ministeren, at skatten for Danmarks rigeste skal lettes?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 13:02

Morten Bødskov (S):

Tak for det, formand, og tak til finansministeren. Spørgsmålet er meget enkelt, og det er: Mener ministeren, at skatten for Danmarks rigeste skal lettes?

Kl. 13:02

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til finansministeren.

Kl. 13:02

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Regeringens ambitioner er godt og klart beskrevet i regeringsgrundlaget, og her fremgår det, at regeringen vil sænke skatten på de laveste arbejdsindkomster, så gevinsten ved lavtlønnet arbejde bliver større. Derudover har regeringen en ambition om at sænke skatten på den sidst tjente krone med 5 procentpoint, så flere vil arbejde mere, og så danske virksomheder får nemmere ved at rekruttere og fastholde også vellønnede medarbejdere.

Regeringen vil indkalde til forhandlinger om en jobreform efter sommerferien. Samlet set vil jobreformen øge gevinsten ved at arbejde. Det vil få flere i beskæftigelse gennem et øget arbejdsudbud, og det betyder færre udgifter til overførselsindkomster, flere skatteindtægter og en bedre livskvalitet for mange mennesker.

Kl. 13:03

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren.

Kl. 13:03

Morten Bødskov (S):

Tak for det. Det var ikke rigtig et svar på spørgsmålet, om ministeren mener, at skatten for Danmarks rigeste skal lettes. Der blev læst noget op om nogle ambitioner, om indkaldelse til nogle forhandlinger osv., og det er selvfølgelig fair nok. Men det kan jo hænge sammen med, at det, når man ser på regeringens parlamentariske grundlag, flyger om ørerne på finansministeren med trusler fra Dansk Fol-

keparti, som den ene dag ikke ser, at der er nogen grund til at lave nogen som helst skattelettelser, og den næste dag har svært ved at forestille sig, at topskattelettelser overhovedet kan komme på tale. Og så er der Liberal Alliance, som hver og hver anden dag truer med valg. Det var først på den anden side af grundlovsdag, men nu siger de så, at hvis der ikke kommer skattelettelser – altså lettelser på den sidst tjente krone i toppen – inden årets udgang, vil de have valg.

Årsagen til, at vi stiller det her spørgsmål, er jo, at den situation, som Danmark er i lige i øjeblikket, er en meget alvorlig situation. Regeringen fremlagde i går et konvergensprogram, hvor vi roligt kan sige, at det er tre på striben, for man nedjusterer væksten for Danmark, og det har man gjort tre gange i træk. Ser man på de problemer, der er i Europa, er der jo heller ikke ligefrem noget, der tegner til, at vi skal se en voldsom vækstfremgang i de kommende år.

Derfor er det vigtigt at have en regering, som har styr på sit parlamentariske grundlag og har styr på den økonomiske politik. Derfor er spørgsmålet bare: Når man ser på regeringen og på regeringens parlamentariske grundlag, hvad er det så for en skattepolitik, man kan regne med? Det største borgerlige parti i blokken siger den ene dag, at der ikke kommer nogen skattereform, og den næste dag siger de, at de har svært ved at se, at topskattelettelser overhovedet kan komme på dagsordenen; finansministeren svarer ikke rigtig på spørgsmålet; og et af de mindre partier i blokken truer med valg, hvis der ikke kommer skattelettelser. Synes finansministeren oprigtigt talt, at det er en sikker hånd på rattet for Danmark i den situation, som Danmark er i lige i øjeblikket?

Kl. 13:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Finansministeren.

Kl. 13:05

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg vil svare, som jeg gjorde sidste gang, for det svar er åbenbart gået hr. Morten Bødskov forbi. Hr. Morten Bødskov var måske mere optaget af at læse sine papirer end af at høre på svaret, så derfor vil jeg gerne gentage det. Regeringen vil sænke skatten på de laveste arbejdsindkomster, så gevinsten ved lavtlønnet arbejde bliver større. Derudover har regeringen en ambition om at sænke skatten på den sidst tjente krone med 5 procentpoint, så flere vil arbejde mere, og så danske virksomheder får nemmere ved at rekruttere og fastholde også vellønnede medarbejdere.

Kl. 13:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren.

Kl. 13:05

Morten Bødskov (S):

Finansministeren svarer jo ikke på spørgsmålet. Mener finansministeren, at skatten på den sidst tjente krone for Danmarks rigeste skal sænkes?

Kl. 13:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 13:06

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Derudover har regeringen en ambition om at sænke skatten på den sidst tjente krone med 5 procentpoint, så flere vil arbejde mere, og så danske virksomheder får nemmere ved at rekruttere og fastholde også vellønnede medarbejdere.

Kl. 13:06

Kl. 13:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så er der en medspørger, hr. Simon Kollerup. Værsgo.

Kl. 13:06

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Jeg synes ikke, det er meget svar, man får ud af finansministeren, på et relativt simpelt spørgsmål. Ministeren læser op af sine papirer, at regeringen har en ambition om at sænke topskatten. Det står i regeringsgrundlaget. Man kunne måske også stille spørgsmålet lidt mere bagvendt og sige: Hvor skal flertallet komme fra? Hvor ser finansministeren det parlamentariske flertal, der gør, at regeringen kan indfri den ambition?

Kl. 13:06

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til ministeren.

Kl. 13:06

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg vil da synes, det var naturligt, at hr. Simon Kollerup deltog i den her øvelse, nemlig at sænke skatten for de laveste arbejdsindkomster, sådan at det økonomiske incitament til at tage et arbejde ville blive større, men det har jeg måske misforstået.

Kl. 13:07

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:07

Simon Kollerup (S):

Jeg tror i hvert fald, at ministeren, bevidst eller ubevidst, har misforstået spørgsmålet, for det, jeg refererede til fra ministerens tidligere besvarelse, var jo ambitionen om at sænke topskatten. Regeringen har en ambition – det læste ministeren op og behøver ikke læse op igen til den næste besvarelse – om at sænke topskatten, og det er meget fint. Jeg stiller bare spørgsmålet i al stilfærdighed og i lyset af de udmeldinger, der har været, fra Dansk Folkeparti, som ikke kan se for sig, at det her overhovedet kan komme på dagsordenen, over til Liberal Alliance, der truer med at vælte regeringen, hvis det ikke gør. Der er det vel rimeligt nok at bede ministeren om at svare på, hvor finansministeren ser det parlamentariske grundlag for at sænke topskatten.

Kl. 13:07

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Det er rigtigt sagt: finansministeren, og det skal gøres hele tiden.

Værsgo til finansministeren.

Kl. 13:07

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jamen hr. Simon Kollerup, jeg ville da synes, det var naturligt, at Simon Kollerup og Socialdemokratiet deltog i det her, for når vi taler om topskatten, er der jo 10 pct. af lastbilchaufførerne, der betaler topskat, og 10 pct. af elektrikerne og 7-8 pct. af sygeplejerskerne, der gør det, så det er sådan set en øvelse, jeg ville synes det var naturligt for hr. Simon Kollerup at deltage i.

Kl. 13:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er det hr. Morten Bødskov igen. Værsgo.

Morten Bødskov (S):

Tak for det, formand. Finansministerens svar er jo selve kernen i det, vi spørger om. Finansministeren sidder midt i en historisk vækstkrise for Danmark, en historisk økonomisk krise i Europa og kan ikke svare på, hvor han vil finde flertallet til at realisere sit regeringsgrundlag. Altså, finansministeren bliver ved med at tale om lettelser af bundskatten og i bunden af systemet. Det, vi spørger om, er de ambitioner, man har, om, at skatten på den sidst tjente krone skal ned. Man må jo forstå, at de ambitioner kommer af, at man nærmest er blevet truet til at skrive det af Liberal Alliance, som har truet med at vælte regeringen, hvis det ikke sker.

Hvor er det, finansministeren ser at der er et flertal for at gennemføre regeringens politik på det her område?

Kl. 13:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo, en afslutning fra finansministeren.

Kl. 13:09

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Det flertal vil jeg finde her i salen, hr. Morten Bødskov. Det er den kreds, jeg vil koncentrere mig om, nemlig at få et flertal blandt Folketingets partier. Og det er mig ærlig talt lidt uforståeligt, hvis Socialdemokraterne ikke skulle ønske at lette skatten for de laveste indkomster. Det ville egentlig overraske mig meget, hvis Socialdemokraterne ville sige: Jamen det vil vi slet ikke deltage i.

Kl. 13:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Spørgsmålet er sluttet.

Der er et nyt spørgsmål til finansministeren af hr. Morten Bødskov.

Kl. 13:09

Spm. nr. S 1031

2) Til finansministeren af:

Morten Bødskov (S) (medspørger: **Simon Kollerup** (S)):

Hvad mener ministeren om formanden for Dansk Folkeparti, Kristian Thulesen Dahls, afvisning af skattelettelser i denne valgperiode?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo for at læse spørgsmålet op.

Kl. 13:09

Morten Bødskov (S):

Det vedrører det samme emne, og spørgsmålet er: Hvad mener ministeren om formanden for Dansk Folkeparti, Kristian Thulesen Dahls, afvisning af skattelettelser i denne valgperiode?

Kl. 13:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til finansministeren.

Kl. 13:09

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg har noteret mig en række forskellige udmeldinger fra Folketingets partier vedrørende skattelettelser. Det er selvfølgelig ganske naturligt i et demokrati. Jeg hverken kan eller vil blande mig i, hvad andre partier konkret udtaler. De er i deres gode ret til at formulere deres synspunkter, ligesom vi i regeringen har formuleret vores. Regeringen vil indkalde til forhandlinger om en jobreform til sommer og vil på den baggrund forhandle med Folketingets partier.

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren.

Kl. 13:10

skatten på den sidst tjente krone med 5 pct. Det er det, vi spørger til. Det lyder nærmest, som om finansministeren er ved at køre træt. Han kan ikke finde ud af sit parlamentariske grundlag. Han ved ikke, hvem han skal regere med. Han vil hellere tale med Socialdemokraterne end de to partier, som skyder på ham fra højre og venstre, og det er vi da meget smigrede over, men nu er man jo i regering, og så er det vel meget naturligt, at når man udarbejder et regeringsgrundlag, spørger oppositionen selvfølgelig, inden vi eventuelt skal til at drøfte det: Hvad det er for et fundament, regeringen står på?

Kl. 13:13

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til finansministeren.

Kl. 13:13

Morten Bødskov (S):

Det, som Dansk Folkepartis formand, hr. Kristian Thulesen Dahl, påpeger, er, at i lyset af den usikkerhed, der er om dansk økonomi, og det pres, der er på de offentlige udgifter af forskellige årsager, er der ikke plads til skattelettelser i denne valgperiode. Hr. Kristian Thulesen Dahl har jo også meget klart sagt, at topskattelettelser, som vi diskuterede før, har han svært ved at forestille sig overhovedet bliver til noget. Nu har vi så været igennem en spørgerunde, hvor vi forsøgte at få finansministerens svar på, hvordan finansministeren på baggrund af de udtalelser fra Dansk Folkeparti, som jo er det største parti på højrefløjen, vil forsøge at finde flertal for at realisere sin ambition.

Når man læser regeringsgrundlaget og har fulgt lidt med i, kan man sige, forhandlingerne om regeringsgrundlaget, så husker man jo også, at hr. Anders Samuelsen, Liberal Alliances politiske leder, lagde meget vægt på, at han var meget stålset i de forhandlinger. Og for ham handlede det jo om, at topskatten og særlig marginalbeskatningen, altså skatten på den sidst tjente krone, skulle ned.

Jeg tror, at det er de færreste, der ikke kan se, at finansministeren ikke er omringet af de bedste venner. Vi er jo bestemt smigret over, at man så rækker ud til Socialdemokratiet. Men jeg tror bare, at det for alle i den situation, vi er i nu, er vigtigt, at vi har en regering, som har styr på sit parlamentariske grundlag, særlig når det handler om den økonomiske politik. Derfor er spørgsmålet jo bare helt enkelt: Hvad mener man om, at Dansk Folkeparti sætter det her til side? Hvad mener man om, at man øjensynlig ikke kan finde et flertal for det, der er ambitionen, nemlig at skatten på den sidst tjente krone skal sænkes med 5 pct. – et emne, som kom ind i regeringsgrundlaget, må vi nærmest forstå, under trusler fra Liberal Alliance?

Kl. 13:12

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til ministeren.

Kl. 13:12

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg vil sige til hr. Morten Bødskov: Er det ikke bedre, at vi to diskuterer, hvordan man kan finde skattelettelser, frem for at jeg her i Folketinget skal stå og fortolke, hvad et partis leder mener? Det ville da være naturligt, at hr. Morten Bødskov, hvis han var i tvivl om de udmeldinger, hr. Kristian Thulesen Dahl kom med, så snakkede lidt med Kristian Thulesen Dahl for ligesom at få afdækket, hvad det handler om.

Med hensyn til selve proceduren vil jeg jo indkalde til forhandlinger efter sommerferien. Det er bare et stort mysterium for mig, hvad der er begrundelsen for, at Socialdemokraterne ikke vil lette skatten for almindelige hårdtarbejdende danskere med lave indkomster. Det er mig helt uforståeligt.

Kl. 13:13

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Kristian Thulesen Dahl, skal der siges.
Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:13

Morten Bødskov (S):

Tak for det. Igen: Jeg prøver bare at præcisere, hvad det er, vi har spurgt om. Det er ikke lettelser i bunden, vi spørger til. Det, vi spørger til, er det, der står i regeringsgrundlaget, om, at man vil lette

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg prøver bare at afdække, hvad hr. Morten Bødskov og Socialdemokraterne egentlig står for, for det er jo nemt at stå og hykle herinde i Folketingssalen. Men mener hr. Morten Bødskov ikke, at det kunne være velbegrunderet med en skattelettelse til de lavestlønnede danskere, og mener hr. Morten Bødskov ikke, at en sygeplejerske måske ikke skulle betale topskat? Det er jo nogle af de ting, jeg prøver at finde ud af her, for det er da rigtig relevant, når vi skal indkalde til forhandlinger. Hvis jeg skal tage hr. Morten Bødskov på ordet, vil Socialdemokratiet aldrig arbejde for skattelettelser, men det er måske kun selskabsskatten, Morten Bødskov vil lette. Jeg vil også meget gerne lette skatten for almindelige hårdtarbejdende danskere.

Kl. 13:14

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er der plads til en medspørger. Hr. Simon Kollerup, værsgo.

Kl. 13:14

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Det er jo et interessant studie i vel at tale uden om kernen i dansk skattepolitik lige nu, vi er vidne til, nemlig spørgsmålet om topskatten. Det er da rigtigt, at det for så vidt er smigrende, at man rækker hånden ud til Socialdemokratiet om forhandlinger på det her område, men må jeg forstå det på den måde, at finansministeren på den baggrund ikke ser nogen muligheder for at lette topskatten alene med den blå blok i Folketinget?

Kl. 13:15

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:15

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

[Lydudfald] ... spørgsmål. Vi skal jo forhandle om alle de her ting til efteråret. Regeringen vil fremlægge en 2025-plan efter sommerferien, og deraf vil det så fremgå, at vi vil indbyde til forhandlinger om en jobreform II, som jo handler om at lette skatten i den nederste del af lønindkomstskaalen. Og så vil vi – og nu vil jeg så læse det fra regeringsgrundlaget op igen, for det er nok svært for Socialdemokraterne at forstå det her – dette:

»Derudover har regeringen en ambition om at sænke skatten på den sidst tjente krone med 5 pct.point, så flere vil arbejde mere, og så danske virksomheder får nemmere ved at rekruttere og fastholde også vellønnede medarbejdere.«

Kl. 13:16

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Simon Kollerup.

Kl. 13:16

Simon Kollerup (S):

Tak for oplæsningen for vel tredje eller fjerde gang. Nu tror jeg, vi er ved at kunne lyrikken alle sammen.

Det, der er på spil her, er jo en finansminister, der ikke har styr på sit parlamentariske grundlag på et kernepunkt, som ministeren nu fire gange har læst op her i Folketingssalen, nemlig ambitionen om at lette topskatten. Finansministeren henviser til, at der skal være forhandlinger i efteråret. Men jeg er nødt til på baggrund af de udmeldinger, der har været fra hr. Kristian Thulesen Dahl f.eks., at spørge: Synes finansministeren, at det er uklart, hvilken position partierne i blå blok har på topkattespørgsmålet?

Kl. 13:16

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Finansministeren.

Kl. 13:16

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg følger da levende med i de udtalelser, der kommer fra alle partier, men det er jo, når vi sidder ved forhandlingsbordet, at vi forhandler om de her ting. Og der kan jeg så bare forstå at Socialdemokraterne intet ønske har om at medvirke til at lette skatten på de laveste lønninger.

Kl. 13:17

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er det hr. Morten Bødskov for en afslutning. Værsgo.

Kl. 13:17

Morten Bødskov (S):

Socialdemokraterne har allerede lettet skatten på de laveste lønninger, og det ved finansministeren udmærket godt. Der bliver rullet en stor skattereform ud nu, som giver en kæmpe skattelettelse til almindelige lønmodtagere.

Det, vi spørger til, er ambitionen om, at dem i toppen skal have nye store skattelettelser. Sidst man gav store skattelettelser, gav man det ved at lette på bilafgifterne på de dyreste biler, således at dem, der gerne ville købe en Porsche eksempelvis, kunne få 400.000 kr. i afgiftslettelse. Det er bare det, vi spørger om.

Jeg forstår, at det er det, som finansministeren virkelig brænder for. Og jeg er jo glad for at se, at alt det, som folk har talt om – at finansministeren skulle være på vej til at gå af og alt mulig andet – er der slet ikke noget som helst om. Han sprudler jo af energi, når han taler om skattelettelser til de rigeste.

Det er bare det her med at prøve at finde ud af, hvordan man har tænkt sig at det skal gennemføres, når nu Dansk Folkeparti er imod og Liberal Alliance truer med folketingsvalg, hvis det ikke bliver til noget.

Kl. 13:18

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Finansministeren, værsgo.

Kl. 13:18

Finansministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Systemet i Folketinget er jo sådan, at man skal have 90 mandater, og det vil vi så indbyde til forhandlinger om efter sommerferien for at få. Da vil jeg arbejde som en hest, for at vi kan få lettet skatten i bunden for de laveste indkomster og at vi kan få sænket skatten i toppen med fem procentpoint.

Kl. 13:18

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak, så er spørgsmålet afsluttet.

Så er der et nyt spørgsmål til uddannelses- og forskningsministeren af hr. Kasper Roug, Socialdemokratiet.

Kl. 13:18

Spm. nr. S 1026

3) Til uddannelses- og forskningsministeren af:

Kasper Roug (S):

Hvad vil ministeren i forlængelse af sit afslag på Kalundborgs ansøgning om en ny diplomingeniøruddannelse anbefale de landdistrikter at gøre, f.eks. Lolland-Falster, som måtte have samme planer som Kalundborg om at tiltrække nye uddannelses- og forskningspladser, men som risikerer at få afslag med samme begrundelse, nemlig at der ikke i forvejen er et fagligt miljø?

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 13:18

Kasper Roug (S):

Tak for det.

Hvad vil ministeren i forlængelse af sit afslag på Kalundborgs ansøgning om en ny diplomingeniøruddannelse anbefale de landdistrikter at gøre, f.eks. Lolland-Falster, som måtte have samme planer som Kalundborg om at tiltrække nye uddannelses- og forskningspladser, men som risikerer at få afslag med samme begrundelse, nemlig at der ikke i forvejen er et fagligt miljø?

Kl. 13:19

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:19

Uddannelses- og forskningsministeren (Ulla Tørnæs):

Jeg har givet afslag på en konkret ansøgning fra UC Sjælland om oprettelse af et nyt udbud af diplomingeniøruddannelse i Kalundborg. Afslaget til UC Sjælland skyldes hensynet til, at ingeniøruddannelser skal forankres i solide uddannelses- og forskningsfaglige miljøer. Afslaget er således ikke begrundet i, at Kalundborg ikke har et fagligt miljø.

Når det er sagt, vil jeg gerne understrege, at adgangen til kvalificeret arbejdskraft i hele landet er en væsentlig forudsætning for vækst og et Danmark i balance. Regeringen ser derfor positivt på alle initiativer, som sigter mod at understøtte forsyningen af viden og uddannet arbejdskraft til virksomheder i hele landet. Det er naturligvis samtidig en forudsætning, at de uddannelser, der udbydes, har høj kvalitet baseret på solide faglige miljøer. Det tror jeg også virksomhederne anser for at være væsentligt.

Et Danmark i bedre balance er ikke et Danmark, hvor vi går på kompromis med grundlaget for gode uddannelser eller slækker på kravene til forskningen. Det gælder for Kalundborg og for Lolland-Falster såvel som for resten af landet. Vækstskabelse handler bl.a. om at bygge bro mellem uddannelsesinstitutioner, faglige vidensinstitutioner og virksomheder. Derfor har regeringen fået indføjret konkrete, forpligtende målsætninger for de regionale videnssamarbejder i udviklingskontrakterne med de videregående uddannelsesinstitutioner.

Derudover har vi et meget fint netværk af velfungerende erhvervsklynger. Danmarks Klyngeforum har netop offentliggjort en ny strategi, som skal bidrage til, at klyngerne fungerer endnu mere effektivt som brobyggere mellem forskning og virksomheder over hele landet. Tak.

Kl. 13:20

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til spørgeren.

Kasper Roug (S):

Jamen det lyder jo meget tiltalende, at regeringen nu vil arbejde for stærkere klynger, at der skal være et bedre grundlag, og at man ikke vil slække på uddannelsernes kvalitet eller gå på kompromis med kvaliteten af de pågældende uddannelser. Men det er egentlig ikke det, vi diskuterer her, for vi må jo gå ud fra, at hvis man laver en ansøgning om f.eks. at få en videregående uddannelse, som understøtter et fagligt miljø – det kan være et erhverv som landbrugs- og fødevarerhvervet – så har man selvfølgelig også indtænkt kvalitet.

Vi må også gå ud fra, at man som region, altså som landdistrikt generelt, selvfølgelig også ser det som en løftestang for at få nogle højtuddannede folk til regionen og få nogle personer og en arbejdskraft, som har en høj uddannelse, som passer lige præcis til det, som det lokale område, altså landdistriktet, nu efterspørger.

Så derfor mener jeg, at ministeren må have et eller andet i ærmet. Jeg synes ikke, jeg hørte noget om, at der var nogle konkrete kriterier. Der må da være et eller andet, hvor man kan sige, at inden for de her områder rammer landdistrikterne rimelig godt, hvis de nu laver en ansøgning om en videregående uddannelse.

Kl. 13:20

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til ministeren.

Kl. 13:22

Uddannelses- og forskningsministeren (Ulla Tørnæs):

Jeg sætter meget stor pris på spørgerens interesse for at sikre, at vi får viden spredt ud til hele landet, og jeg er selv meget optaget af, at vi har videregående uddannelser, også uden for de store universitetsbyer. Men det undrer mig meget, at spørgeren ikke har mere indflydelse i sit eget parti, for her står jeg faktisk med et aktstykke, som er vedtaget i Folketingets Finansudvalg, og det handler lige præcis om den centralisering, som bekymrer spørgeren. Det stemte mit parti, Venstre, imod, fordi vi ikke ønsker en uhensigtsmæssig centralisering. Det handler om flytning af forskningscenteret på Lindholm, som ligger netop i det nærområde, som spørgeren er så optaget af. Det stemte spørgerens parti for kunne flyttes til Lyngby.

Kl. 13:23

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren. Værsgo.

Kl. 13:23

Kasper Roug (S):

Tak. Uha, det var jo ikke for at gøre ministeren sur eller ophidset. Det var sådan set bare for at spørge til situationen nu. Altså, det, som jeg spørger til, er jo det Danmark, vi kender lige præcis nu. Der sidder der en Venstreregering, som jeg i hvert fald har forstået det, og der sidder en minister, som vel har nogle holdninger, som har en mening om, hvad det er, vi kan gøre, og som vel må have tænkt over, hvad det er, de her lokalområder, landdistrikterne, kunne gøre, hvis de gerne vil udvikle nogle arbejdspladser, som er baseret på højtuddannet arbejdskraft.

Kl. 13:23

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Ministeren.

Kl. 13:23

Uddannelses- og forskningsministeren (Ulla Tørnæs):

Men det drejer sig jo om lige præcis nu – bliver jeg nødt til at gøre spørgeren opmærksom på – for det er faktisk lige præcis nu, at det aktstykke, som spørgerens parti stemte for, og som mit parti stemte imod, fordi vi er imod en uhensigtsmæssig centralisering af offentli-

ge arbejdspladser, bliver ført ud i livet. Så det er nu, vi betaler prisen for de beslutninger, som spørgerens parti har været med til at træffe.

Så er jeg ked af, at spørgeren ikke lytter en lillebitte smule bedre efter, hvad der bliver svaret. Jeg nævnte faktisk ikke mindre end tre meget konkrete og præcise ting, som den nuværende regering har taget initiativ til, og det håber jeg at få lejlighed til at uddybe.

Kl. 13:24

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:24

Kasper Roug (S):

Jeg vil nok sige, at jeg lidt ser det som sådan et røgslør, fordi man ikke vil komme med en tilkendegivelse af det, for jeg synes ikke rigtig, der ligger de store konkrete tiltag her. Altså, der ligger jo ikke på den måde et konkret pejlemærke til landdistrikterne for, hvad de skal gøre for som sagt at kunne oprette deres egne uddannelser, som lige præcis er skræddersyet til deres eget erhvervsliv.

F.eks. vil jeg bare nævne, at jeg kommer fra Lolland-Falster, og der har man jo en meget, meget stærkt fødevareklynge. Og der er jeg bare lidt nervøs for, at hvis vi laver en god ansøgning om videregående uddannelser af en god kvalitet, så er det svar, vi får, at der ikke er det faglige miljø, at der ikke er det, der skal til, for at kunne starte og opbygge den her type videregående uddannelser.

Kl. 13:25

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Ministeren.

Kl. 13:25

Uddannelses- og forskningsministeren (Ulla Tørnæs):

Jeg forsøger ikke at lægge røgslør ud over, hvad regeringen har foretaget sig. For vi har faktisk foretaget os rigtig meget, som går lige præcis i den retning, som spørgeren efterlyser, fordi vi lapper på det, som spørgerens parti desværre næde at gennemføre i den periode, hvor man havde regeringsmagten. Og nu gentager jeg så, hvad jeg sagde i mit oprindelige svar:

Vi har fået indført, at man skal tage stilling til, hvordan man bidrager til at sprede viden, i de udviklingskontrakter, som laves med uddannelsesinstitutionerne; det er et nyt initiativ. Vi har gennemført landdistriktsvækstpilotordningen; det er også et nyt initiativ. Og senest har vi styrket erhvervsklyngeordningen; det er også et nyt initiativ.

Kl. 13:26

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det.

Så er der et nyt spørgsmål, og det er til erhvervs- og vækstministeren fra hr. Peter Hummelgaard Thomsen, Socialdemokratiet.

Kl. 13:26

Spm. nr. S 1021

4) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Er ministeren enig i den kritik, ministerens kollega, kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder, fremfører i debatindlægget »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016, særlig i forhold til Nordeas mangelfulde etiske optræden og manglende gennemsigtighed i forhold til selskabets optræden i OW Bunker-sagen?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo for oplæsning.

Kl. 13:26

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Er ministeren enig i den kritik, ministerens kollega, kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder, fremfører i debat-indlægget »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016, særlig i forhold til Nordeas mangelfulde etiske optræden og manglende genomsigtighed i forhold til selskabets optræden i OW Bunker-sagen?

Kl. 13:26

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:26

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Tak for det. Om spørgsmålet kan jeg oplyse, at jeg ikke har tænkt mig at gå nærmere ind i Nordeas adfærd i OW Bunker-sagen, idet der jo er tale om en verserende sag. Som jeg forstår det, er der en række undersøgelser og retssager i gang, og de må jo gå deres gang, inden jeg er i stand til at konkludere noget i den sag.

Kl. 13:27

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren.

Kl. 13:27

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Tak for det. Men man kan brede det lidt ud. Jeg antager, at ministeren har læst sin kollegas debatindlæg. Ud over Nordeas optræden i OW Bunker-sagen, som ministeren ikke vil forholde sig til, mener erhvervs- og vækstministeren så, at Nordea generelt mangler et moralkodeks, også set i lyset af bankens adfærd og de oplysninger, der kom frem i forbindelse med Panamapapirerne?

Kl. 13:27

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:27

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg ked af, at det her bliver lidt staccato. Det, som spørgsmålet går på, er jo forbindelsen mellem Nordea og OW Bunker. Det er det, som spørgeren har ønsket at få mit svar på. Det har jeg givet: Der er undersøgelser i gang, og jeg kan ikke gå ind og lave en domstolsafgørelse nu på baggrund af en verserende sag. Det er for den sags skyld heller ikke mig, der skal undersøge, hvad der er sket. Det kører nu i et helt andet system.

Så det kan jeg sige er mit svar, men vi har jo rig lejlighed til at diskutere det her på torsdag, faktisk i morgen, hvor der netop er samråd om hele Panamasagen. Jeg tror, det vil være bedre, at spørgeren måske dukker op der. Der vil jeg gerne besvare det, og der er skatteministeren også til stede.

Kl. 13:28

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo, hr. Peter Hummelgaard Thomsen.

Kl. 13:28

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Det forstår jeg sådan set sagtens. Jeg beder heller ikke ministeren om at være dommer i en sag, der verserer. Men jeg synes alligevel, det er interessant at høre, om hele regeringen er på samme linje i spørgsmålet om, hvordan man vurderer forskellige bankers ageren. På hvilket etisk grundlag og med hvilke værdier i hånden agerer de?

Derfor kunne jeg godt tænke mig at vide: Kan erhvervs- og vækstministeren stå inde for det indlæg, kirkeministeren og kulturministeren har skrevet?

Kl. 13:28

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:28

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg må kvittere for den mangfoldige spørgelyst, der bliver lagt for dagen. Jeg kan desværre ikke og vil heller ikke svare anderledes end det, jeg har gjort. Spørgsmålet er meget, meget klart. Det handler om, hvordan og hvorledes forbindelsen er mellem Nordea og OW Bunker-sagen. Jeg kan bare sige, at det nu er noget, som jeg har sagt før, der er en verserende sag om. Der er en lang række undersøgelser, og når de er afsluttet, kan man konkludere noget på baggrund af det, og det vil jeg selvfølgelig også gøre. Men indtil da er det ikke mig, der laver en dom i sager, der verserer. Der må vi acceptere magtens tredeling.

Kl. 13:29

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til hr. Peter Hummelgaard Thomsen.

Kl. 13:29

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Bare som det sidste vil jeg sige, at ministeren må forstå, at grunden til, at jeg synes, at det her er interessant, er, at det et eller andet sted viser, hvilke værdier den her regering navigerer efter. Jeg må tilstå, at jeg blev meget begejstret, da jeg læste kirkeministeren og kulturministerens indlæg i Børsen den dag.

Derfor kunne det være interessant at høre om indlægget i sin helhed, hvis vi tilsidesætter, at der kører en sag om OW Bunker. Mener ministeren, at kirkeministeren og kulturministeren har noget at have sin kritik i?

Kl. 13:30

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:30

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Jeg må bare sige, at hvis man ønsker at stille det spørgsmål, så kan man enten gøre det i morgen, eller så kan man gøre det skriftligt. Nu tillader jeg mig at svare på det helt præcise spørgsmål, der er stillet. Sådan er reglerne jo her i Folketinget. Jeg tillader mig at holde mig til det, det er blevet spurgt om.

Kl. 13:30

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak for det.

Der er et nyt spørgsmål til erhvervs- og vækstministeren af hr. Peter Hummelgaard Thomsen, Socialdemokratiet

Kl. 13:30

Spm. nr. S 1022

5) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Er ministeren enig med sin kollega, kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder, i, at »etikken bliver et vigtigt konkurrenceparameter i fremtiden«, jf. artiklen »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016?

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 13:30

Kl. 13:33

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Så er det jo godt, at vi har mulighed for at følge op.

Er ministeren enig med sin kollega kulturminister og kirkeminister Bertel Haarder i, at »etikken bliver et vigtigt konkurrenceparameter i fremtiden«, jf. artiklen »Nordea mangler moralkodeks« i Børsen den 19. april 2016?

Kl. 13:30

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:30

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Så bevæger vi os jo videre i sagen, og det er altid godt. Jeg kan sige, at de aktuelle sager, som nu er set i den finansielle sektor, alle sammen er udsprunget af, at bl.a. etik allerede er et parameter, som den finansielle sektor bliver målt på. Det viser jo også, at hvis der er grund til at tro, at nogle banker bevæger sig på kanen af lovgivningen, kan det have konsekvenser for deres renommé. Det er der sådan set ikke noget mærkeligt i. Men det er klart, at med den store opmærksomhed, der er på vores finansielle system, er det jo konsekvensen, og det synes jeg kun er godt. Jeg synes, det er meget, meget fint, at der er en offentlig diskussion om det her, også sådan, at de finansielle institutter må stå til ansvar for de handlinger, de har lavet.

Derudover vil jeg så også understrege, at det ikke kun er et spørgsmål om, at renomméet kan lide skade. Både som jeg har oplyst tidligere, og som jeg oplyser nu, har skatteministeren og jeg fokus på at afdække, om lovgivningen i forhold til en række af de sager, der nu verserer i offentligheden – det drejer sig om alle spørgsmål relateret til Panama Papers – er overholdt.

I den forbindelse kan jeg også sige, at jeg noterer mig, at Finanstilsynet har iværksat en undersøgelse, hvor bankerne nu kommer til at indlevere en lang række oplysninger, bl.a. om deres samarbejdspartnere. Det er jo sådan noget, som vi får rig lejlighed til at diskutere både i morgen i det samråd, der er indkaldt til, men også når den undersøgelse er færdig. Og det er min forventning, at den undersøgelse vil være færdig inden sommerferien.

Så jeg synes sådan set, at det er meget positivt, at etik fylder meget i den offentlige diskussion. Jeg tror, man kan sige, at det er kommet for at blive. Det betyder jo også, at den finansielle verden må forholde sig til det, og dermed må også Nordea forholde sig til det.

Kl. 13:32

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:32

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

For det første vil jeg gerne kvittere for det svar. Jeg synes egentlig, det er opløftende at vide, at regeringen også arbejder i den retning. Så kan vi jo have en diskussion senere hen om, hvor meget mere ellers mindre der skal gøres osv.

Men jeg kunne også godt tænke mig at spørge til et specifikt citat i selv samme artikel. Kan Erhvervs- og vækstministeren også erklære sig enig med sin kollega i, at de, der udnytter markedsøkonomien til det yderste, også skader den mest?

Kl. 13:33

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren. Værsgo.

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Altså, der har jeg nok en lidt mere pragmatisk holdning. Jeg kan ikke være smagsdommer over, hvordan og hvorledes man udnytter markedsøkonomien. Jeg tror, at Socialdemokratiet og for den sags skyld måske også SF og Enhedslisten vil have en anderledes opfattelse af, hvordan man udnytter markedsøkonomien, end f.eks. jeg vil have som repræsentant for Venstre. Jeg må jo sige, at så lang tid man overholder de regler, der er gældende, er man jo inden for lovens rammer.

Så kan man altid diskutere, om det er etisk korrekt. Det er mere en personlig oplevelse. Men nu er jeg altså ikke sat i verden for at være personlig smagsdommer. Jeg synes, det er vigtigt at sige, at så lang tid man overholder de regler, der er, er man jo på sikker grund. Men så kan forbrugerne jo så vælge, om man ønsker at have den ene bank frem for den anden bank. Det er jo bl.a. ud fra den offentlige diskussion og det renommé, som bankerne har.

Kl. 13:33

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren. Værsgo.

Kl. 13:33

Peter Hummelgaard Thomsen (S):

Grunden til, at det her jo er væsentligt og er et så rigtigt citat skrevet af ministerens ministerkollega, er, at det sådan set åbner for en diskussion om, om der kan lovgives mere på nogle områder, men også om, hvor grænserne lige præcis går for etik og moral osv. i forskellige dele af erhvervslivet. Derfor vil jeg så bare gerne have, at erhvervs- og vækstministeren fortæller klart, om han er enig eller uenig med sin ministerkollega ikke bare i det citat, men også i resten af indholdet i den artikel.

Kl. 13:34

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:34

Erhvervs- og vækstministeren (Troels Lund Poulsen):

Jamen jeg tror ikke, jeg kan give en meget mere uddybende forklaring end det, jeg har gjort nu. Jeg er sådan set enig i, at etik kommer til at fylde meget i forhold til at blive et vigtigt konkurrenceparameter, og det er også det, som jeg bliver spurgt om. Men hvordan og hvorledes man så skal lovgive i forhold til etik, og hvad for noget man – om man så må sige – måske skal forholde sig politisk til i fremtiden, har jeg ikke tænkt mig at gå ind i en længere diskussion om i dag. Men jeg vil gerne slå fast, at så lang tid man overholder lovens regler – som selskab, forening, eller hvad man måtte være – så er man i sin gode ret til at gøre det. Så kan man altid mene, at det, nogen gør, er forkert, men det er i hvert fald ikke noget, der er strafbart, så lang tid lovgivningen er, som den er. Men så må forbrugerne tage et aktivt valg – og det kan man altid gøre – og det synes jeg kun er godt.

Kl. 13:35

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak for det.

Så er det hr. Claus Kvist Hansen, Dansk Folkeparti, som stiller spørgsmål til udlændinge-, integrations- og boligministeren.

Kl. 13:35

Spm. nr. S 1025

6) Til udlændinge-, integrations- og boligministeren af:

Claus Kvist Hansen (DF):

Hvor længe mener ministeren, at Danmark skal afvente en samlet europæisk løsning, før det anses som ikke muligt at finde en sådan og man i stedet iværksætter en egen løsning på migrantpresset i Danmark?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo for at læse spørgsmålet op.

Kl. 13:35

Claus Kvist Hansen (DF):

Tak for det. Hvor længe mener ministeren, at Danmark skal afvente en samlet europæisk løsning, før det anses som ikke muligt at finde en sådan og man i stedet iværksætter en egen løsning på migrantpresset i Danmark?

Kl. 13:35

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:35

Udlændinge-, integrations- og boligministeren (Inger Støjberg):

Den store tilstrømning af flygtninge og migranter har sat både Europa og Skandinavien, men jo også Danmark, under et stort pres, og der er heller ingen tvivl om, at det også har udfordret vores nationale og internationale systemer.

I Danmark er det jo bl.a. sådan, at vi har strammet op i udlændingepolitikken – det har vi heldigvis gjort sammen med bl.a. Dansk Folkeparti – og vi har fra regeringens side også fundet det nødvendigt at indføre grænsekontrol. Og jeg tror bare, man må være ærlig og sige, at der ikke findes nogen snupagsløsninger i den helt ekstraordinære situation, som vi i Danmark, Skandinavien og Europa står i lige nu, og det er en fælles udfordring, og det kræver indsatser både nationalt, men også på europæisk plan.

I Europa er antallet af irregulære migranter, der indrejser, navnlig via Grækenland, faldet drastisk siden vedtagelsen af EU-Tyrkiet-erklæringen den 18. marts, og vi kan også se, at der lige øjeblikket er et fald i antallet af asylansøgere i Danmark, og at det er lavere, end det var på samme tidspunkt sidste år. Men det er meget vigtigt at sige, at presset på Europas ydre grænser fortsat er meget stort, og at det jo i høj grad også – og det synes jeg er helt afgørende og vigtigt at få sagt – risikerer at komme til at stige meget igen, når vejret bliver bedre, altså når vi kommer lidt længere hen på året, og det vil vi sandsynligvis også komme til at se i Danmark. Så man skal ikke tro, at presset er taget af Danmark, faktisk tværtimod.

Så kan man spørge sig selv, om vejen frem så er at lukke sig om sig selv og f.eks. bryde med EU – det er det, jeg lidt hører der ligger i spørgsmålet – og der mener jeg jo, at svaret er nej, og det er jo et af de steder, hvor vejene skilles imellem Dansk Folkeparti og regeringen. Jeg har flere gange sagt, at jeg er et barn af den fri bevægelighed i Norden, og sådan med en vis tilsnigelse en ung af den fri bevægelighed i Europa, og jeg må sige, at jeg synes, at man, når man ser på det, så kan se, at det har skabt stor velstand og udvikling landene imellem, men også en forståelse for kulturene tværs over grænserne. Så derfor synes jeg jo, det er vigtigt, at vi fortsat har fri bevægelighed i Europa, men man må så også sige, at i den situation, vi er i nu, er grænsekontrol en nødvendighed.

Kl. 13:38

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak til ministeren. Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:38

Claus Kvist Hansen (DF):

Tak for det. Jeg er ganske vist formentlig noget ældre end ministeren, men jeg er også et barn ikke af kun Europa, men også af Dan-

mark, og når jeg står her og spørger ministeren, er det jo, fordi jeg først og fremmest bekymrer mig om Danmarks situation, både her og nu, men især også fremadrettet, og jeg er glad for, at ministeren nævner, at der ikke er nogen snupagsløsning. Men et eller andet sted skal der vel gøres et eller andet i fremtiden, såfremt den europæiske løsning viser sig ikke at være tilstrækkelig eller slet ikke at virke, og der er det, jeg tænker:

Hvad forestiller ministeren sig? Er der en bagkant, så man siger, at hvis ikke vi inden den og den dato ser en løsning, der virker, så er vi nødt til at gå et skridt videre? Altså, vi opregner jo migrantproblematikken i antal tusinde personer og i kommunerne i antal millioner kroner og i nationalstaterne, herunder i Danmark, i antal milliarder kroner, og derfor tænker jeg, at man måske kunne efterlyse en lidt mere – hvad skal vi sige – håndfast og konkret tidshorisont for, hvornår der skal gøres noget mere eller noget andet.

Kl. 13:39

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:39

Udlændinge-, integrations- og boligministeren (Inger Støjberg):

Jeg mener, det er helt afgørende, at vi deltager i drøftelserne på europæisk plan, for det, der er vigtigt, er jo først og fremmest at få styr på de ydre grænser til Europa. Men indtil der er styr på det – og det er ikke nogen let sag; det tror jeg bare lige så godt man kan sige helt ærligt – vil vi i hvert fald komme til at se grænsekontrol i en række europæiske lande. Vi har grænsekontrol nu, og vi er i en situation, hvor vi, hvis presset bliver større, kan skalere grænsekontrollen op, og vi kan i sidste ende også indføre et transportøransvar a la det svenske.

Men dér er vi bare slet ikke nu. Så indtil videre har vi jo sammen med Dansk Folkeparti, kan man sige, gennemført en række opstramninger på vilkårene for de asylansøgere, der kommer hertil, for at begrænse antallet, og så har vi har indført grænsekontrol.

Kl. 13:40

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:40

Claus Kvist Hansen (DF):

Jeg er glad for, at ministeren følger lidt i det spor med hensyn til den bekymring, som vi fra Dansk Folkepartis side anlægger i den her sag. Men jeg tænker, om det, når man nu er opmærksom på problemstillingen, og man anerkender, at der ikke er nogen snupagsløsninger, og at det ser lidt dunkelt ud, så ikke ville være rettidig omhu, hvis man havde en plan i skuffen og man sagde, at hvis ikke tingene fungerer på den og den dato, så ruller man det her beredskab ud, og så får vi en fast grænsekontrol, en intensiveret grænsekontrol, eller hvad man nu kunne forestille sig fra ministerens side? Ville det ikke være rettidig omhu?

Kl. 13:41

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 13:41

Udlændinge-, integrations- og boligministeren (Inger Støjberg):

Jeg mener, at det er en lidt bagvendt måde at gøre det på. For jeg mener, at det afgørende jo må være, hvilket pres Danmark er sat under, og hvis Danmark er sat under et forøget pres, som vi er nu, så har vi også muligheden for f.eks. at skalere grænsekontrollen op og jo i sidste ende indføre et transportøransvar. Det vil vi have i den situation. Men jeg mener ikke, at man kan sætte en dato på. Nu kan vi

f.eks. se, at der lige i de her dage er en lidt mindre tilstrømning til Danmark, end der var på det tilsvarende tidspunkt sidste år, men det kan jo nå at ændre sig endnu. Men det siger jo også bare, at man ikke ud fra en dato kan sige, hvilke tiltag der skal tages. Man kan sige, hvilke tiltag der skal tages ud fra den situation, som man står i, og jeg kan love, at vi følger det meget, meget nøje.

Kl. 13:41

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo? Eller var det det? Ja, jeg blev lidt i tvivl, fordi spørgeren så så afklaret ud, men der er faktisk en omgang til. Værsgo.

Kl. 13:41

Claus Kvist Hansen (DF):

Jamen jeg har faktisk ikke yderligere. For jeg synes, ministeren svarede beroligende klart, så jeg siger tak for svarene.

Kl. 13:42

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er det en anden sag, og så er det hele løst. Tak.

Så er der et spørgsmål til energi-, forsynings- og klimaministeren af hr. Jens Joel, Socialdemokratiet.

Kl. 13:42

Spm. nr. S 1028

7) Til energi-, forsynings- og klimaministeren af:

Jens Joel (S):

Står regeringen stadig bag energiforliget, herunder de aftaler, som private virksomheder har investeret i tillid til?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 13:42

Jens Joel (S):

Tak for det, formand. Jeg læser spørgsmålet op, og det lyder: Står regeringen stadig bag energiforliget, herunder de aftaler, som private virksomheder har investeret i tillid til?

Kl. 13:42

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 13:42

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt):

Tak for det, og tak for spørgsmålet. Jeg vil henlede opmærksomheden på, at jeg onsdag den 30. marts svarede på et lignende spørgsmål fra spørgeren. Dengang blev jeg spurgt, om jeg ønsker at genåbne energiforliget fra 2012, og nu bliver jeg spurgt, om regeringen stadig står bag energiforliget. Det vil sige, at de to spørgsmål minder om hinanden. Jeg vil derfor gerne først genopfriske for spørgeren, hvad jeg har svaret.

Den 30. marts svarede jeg, at i vinteren 2014 lagde Venstre sammen med de andre borgerlige partier pres på den daværende SR-regering for at få genforhandlet og billiggjort energiforliget. Omkostningerne til PSO lå langt over det niveau, vi havde aftalt i 2012. Takket været vores fælles indsats blev der lavet en vækstpakke i sommeren 2014, hvor PSO-afgifterne blev lettet med 13,2 mia. kr. frem mod 2020. Nu ser PSO-afgifterne atter ud til at overskride de forventninger, som vi havde, dengang energiforliget blev indgået i 2012. Alene frem mod 2020 vil PSO-afgiften være cirka 16 mia. kr. højere end forventet, da energiforliget blev indgået. Dette bliver vi selvfølgelig som regering nødt til at reagere på. Det er det eneste ansvarlige at gøre. Der skal samtidig findes en langsigtet løsning på PSO-afgiften inden udgangen af i år, og vi har altså en kæmperegning, der skal samles op.

Det er en fælles regning, som et meget bredt flertal blandt Folketingets partier har et ansvar for. Partierne var ansvarlige i 2014, da vi billiggjorde energiforliget for at sænke PSO-afgiften med vækstpakken 2014. I oplægget til vækstpakken skrev SR-regeringen selv, at stigende PSO vil fordyre dansk produktion og udgøre en hindring for vækst, især i industri- og fremstillingserhvervene. Derfor var jeg glad for, at de var ansvarlige og tog ansvar for at bringe PSO-omkostningerne ned, og jeg håber, at de nu vil være med til at være lige så ansvarlige i opposition, som de var i regering.

Det var det, jeg svarede den 30. marts, og det mener jeg stadig væk. Jeg vil dog gerne slutte af med at understrege, at jeg har fuld forståelse for behovet for, at der hersker en høj grad af sikkerhed og forudsigelighed om de energipolitiske rammer i Danmark. Det ligger regeringen på sinde, at der fortsat er sikkerhed om grundlaget for de fremtidige investeringer i grøn energi i Danmark. Det er med til at skabe produktion og arbejdspladser.

Kl. 13:44

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:44

Jens Joel (S):

Tak til ministeren for at gentage svaret på spørgsmålet fra slutningen af marts. Jeg må indrømme, at jeg faktisk også var en smule overrasket over, at vi skulle have den her snak en gang mere, for baggrunden for spørgsmålet er jo, at da ministeren den 7. marts gik ud og i aviser og på tv-stationer og sagde, at man muligvis skulle genåbne energiforliget, og at man nu vil tage en diskussion om det, skabte det jo naturligt nok en stor usikkerhed. Det gjorde, at nogle af de virksomheder, som faktisk allerede har brugt millioner på at blive prækvalificeret, blive klar til at byde på f.eks. de kystnære havvindmølleparker, som skulle have budfrist her i starten af april, var det faktisk, har brugt en masse penge, og så er det utrolig vanskeligt for dem, når der bliver skabt usikkerhed om det.

Jeg tror også, at mange havde regnet med ministeren på baggrund af de meldinger, der kom tilbage fra os andre i forligskredsen. Vi sagde, at vi gerne ville være med til at diskutere, hvordan vi kan hjælpe nogle af de enkelte virksomheder, som er konkurrenceudsatte, og som derfor kan stå med et problem; vi vil også gerne være med til at diskutere en omlægning af afgifterne; og vi vil meget gerne diskutere en langsigtet løsning på PSO-problematikken, men vi vil ikke aflyse ting, som folk allerede har brugt penge på at sætte i værk. Vi vil ikke genåbne energiforliget. Af samme grund var det jo med stor forundring, at man så for ganske få dage siden kunne se, at ministeren igen gik ud og sagde, at vi måske skal aflyse ting, som sådan set skulle have været i bud allerede her i starten af april.

Så det er jo på den baggrund, at vi er nødt til at spørge igen: Kan de virksomheder, som faktisk allerede har brugt pengene på at komme i gang med projekterne, blive prækvalificeret; kan de virksomheder, som allerede har investeret millioner, regne med, at de ting, der var aftalt i energiforliget, står ved magt, og at en bred aftale i det danske Folketing stadig er en bred aftale, man kan investere i tillid til?

Kl. 13:46

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren, værsgo.

Kl. 13:46

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt):

Tak for det. Da vi indgik energiaftalen i 2012, foretog vi samtidig nogle fremskrivninger på, hvordan økonomien ville se ud. Man kan sige, at økonomien er skredet i aftalen. De energipolitiske mål som konsekvens af aftalen går det fint med at indfri, både med hensyn til

andelen af vedvarende energi og CO₂-reduktion, men for regeringen er det helt afgørende, at økonomien i sådan en aftale også hænger sammen. Det er jo baggrunden for, at vi helt i lighed med, hvad den daværende regering gjorde i 2014, sætter os ned sammen med forligspartierne, får en drøftelse af, hvordan vi kan håndtere den her regning, og der er det min helt klare forventning, at også spørgerens parti vil tage et ansvar.

Kl. 13:47

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:47

Jens Joel (S):

Men jeg har jo så nu i et par måneder på vegne af mit parti givet tilsagn om, at vi gerne vil diskutere, hvordan vi kan indrette afgifterne klogere, hvordan vi kan lave en langsigtet PSO-løsning. Vi indgår gerne i de forhandlinger. Det, der undrer mig, er, at ministeren annoncerer en mulig åbning af energiforliget, en mulig aflysning af ting, der allerede er sat i søen og sat i værk, og når man så spørger ministeren, hvad man skal forstå ved det, kommer der ikke noget klart svar. Det er jo derfor, at virksomhederne står derude og tænker, at hvad skal vi egentlig investere i tillid til. Det er vanskeligt. Det har ellers været styrken i dansk energipolitik, men selvfølgelig er det vanskeligt, hvis man ikke kan få manet den usikkerhed i jorden, så det vil jeg opfordre ministeren til at gøre.

Kl. 13:48

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren, værsgo.

Kl. 13:48

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt):
Tak for tilsagnet om også at ville gå konstruktivt ind i forhandlingerne. Det vil jeg gerne takke spørgeren for.

Så vil jeg sige, at for os er det helt afgørende, at økonomien hænger sammen. Det er åbenlyst for enhver, når man ser på økonomien i dansk energipolitik, altså den meget, meget store stigning, der er i PSO-afgiften, og også når man kigger fremadrettet i de kommende år. Der er forventningen om, at der vil vente en stigning på et ret stort beløb, og faktisk er aftalen jo skredet med næsten 50 pct., i forhold til da vi indgik aftalen. Jeg synes altså, at det eneste ansvarlige er at sætte sig ned, og så håber jeg, at det lykkes os i fællesskab at sikre, at der også fortsat er et bredt flertal bag dansk energipolitik.

Kl. 13:49

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Spørgeren.

Kl. 13:49

Jens Joel (S):

Vi diskuterer som sagt meget gerne, om man kan indrette det klogere, om man kan lave de afgifter på en bedre måde, om vi kan sikre en langsigtet PSO-løsning, men vi vil ikke være med til, at der skabes den usikkerhed om meget store investeringer, og det undrer mig egentlig lidt, når ministeren så går ud i pressen og siger, at det er blevet dyrere at lave vindmøllestrøm, end vi havde regnet med. Sandheden er jo, at den sidste havvindmøllepark, vi har givet grønt lys til, blev 2,2 mia. kr. billigere, end vi havde regnet med i 2012. Så det er jo ikke rigtigt. Det er jo rigtigt, at støttebehovet er højere, end vi regnede med, fordi elprisen er lav, men det, vi egentlig efterlyser i alt det her røgslør, er jo, at ministeren siger: I kan roligt regne med, at de penge, I har brugt, ikke er spildt; vi laver ikke om på ting, som allerede er sat i søen.

Kl. 13:49

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren, værsgo.

Kl. 13:49

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt):

Jeg kan konstatere, at en række elementer i aftalen fra 2012 er blevet dyrere, senest er det oplyst i et skriftligt svar til Folketinget, hvad forventningen er omkring de kystnære vindmøller, og forventningen var i 2012, at de ville koste ca. 2 mia. kr., og nu er regningen så godt og vel 4 mia. kr. – 4,2 mia. kr. Hvis ikke jeg som minister forholdt mig til det, satte mig ned og tog en samtale med forligskredsen om, om det er en god udvikling, og om der er mulighed for at gøre det her på en billigere måde, så synes jeg ikke, at jeg tog ansvar som minister.

Kl. 13:50

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak for det.

Der er et nyt spørgsmål til energi-, forsynings- og klimaministeren, også af hr. Jens Joel, Socialdemokratiet.

Kl. 13:50

Spm. nr. S 1032

8) Til energi-, forsynings- og klimaministeren af:

Jens Joel (S):

Hvad kan ministeren oplyse om inddragelsen af parterne bag MEC-konsortiet i udarbejdelsen af den rapport, som ifølge regeringen skal bruges som grundlag for at træffe beslutning om iværksættelse af projektet, der ventes at skabe op mod 1.000 arbejdspladser omkring Holstebro?

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 13:50

Jens Joel (S):

Tak for det. Spørgsmålet lyder: Hvad kan ministeren oplyse om inddragelsen af parterne bag MEC-konsortiet i udarbejdelsen af den rapport, som ifølge regeringen skal bruges som grundlag for at træffe beslutning om iværksættelse af projektet, der ventes at skabe op mod 1.000 arbejdspladser omkring Holstebro?

Kl. 13:50

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til ministeren.

Kl. 13:50

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt):

Endnu engang tak for spørgsmålet om Maabjerg Energy Concept, MEC, i arbejdet med analysen om at fremme avancerede biobrændstoffer. Med vækststudspillet fra november 2015 blev det besluttet at gennemføre en analyse med det formål at se på mulighederne for at fremme produktion og anvendelse af avancerede biobrændstoffer alene baseret på private investeringer og eventuelle EU-tilskud. Analysen er forankret i en tværministeriel arbejdsgruppe. Fremme af specifikt andengenerationsbioetanol baseret på private investeringer er en central del af analysen. Så er der på flere områder indhentet information fra MEC med hensyn til økonomiske og produktionsmæssige aspekter. I den sammenhæng har der også været afholdt møder med MEC. Jeg skal naturligvis understrege, at rapporten ikke alene omfatter forhold, der specifikt vedrører MEC.

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:51

keligt inddraget, kunne jeg godt tænke mig at høre, om regeringen vil være klar til rent faktisk at træffe en beslutning inden den 1. juni, sådan som vi nu senest har hørt er ønsket fra Holstebro: Hvis vi får en beslutning inden den 1. juni, vil de gerne både søge om udsættelse af fristerne – men så man er sikker på, at det går i gang – og så vil man gerne realisere projektet, så vil man gerne skabe de arbejdspladser. Men hvis ikke man får en afklaring politisk i Folketinget inden den 1. juni, bliver projektet ikke til noget. Kan ministeren levere en sådan afklaring inden den 1. juni?

Kl. 13:55

Jens Joel (S):

Tak for det. Det vil være ministeren bekendt – også fordi vi har snakket om det her i salen før – at det er ekstremt vigtigt for Socialdemokraterne, at vi får realiseret det her projekt og vi får skabt de arbejdspladser omkring Holstebro og får den position, som vi tror det kan give os i forhold til den grønne omstilling med at gøre transportsektoren mere bæredygtig.

Men det er jo også klart, at det også har været vigtigt for de lokale kræfter, altså dem, der har penge på højkant i Holstebro, at få den her afklaring. Derfor var det egentlig glædeligt, synes jeg, da ministeren sagde – også til et spørgsmål fra undertegnede i januar – at nu ville man lave en rapport, og man ville sørge for også at inddrage de interessenter. Og det er jo det, jeg godt kunne tænke mig at vide noget om, for man kunne læse for et par uger siden i avisen, at der var nogle i Venstres folketingsgruppe, som havde et udkast til den her rapport, som cirkulerede, og som udtalte sig lidt om, hvad der stod i rapporten. Men folkene i Holstebro hos Maabjerg havde indtil videre kun fået lov til at godkende deres egne citater.

Jeg er sikker på, at den her dialog er foregået i en god tone, og jeg er sikker på, at ministeriet tager deres arbejde og inddragelsen alvorligt, men det, som vi selvfølgelig venter svar på, er, hvordan vi kan have nogle politikere, der går rundt og diskuterer en rapport, som dem, det også handler om, og som har pengene på højkant i Holstebro, ikke kan få klarhed om. Det er derfor, jeg gerne vil spørge ministeren, om ministeren mener, at man egentlig har fået skabt det fælles forudsætningsgrundlag, eller som ministeren sagde til undertegnede tidligere, at man har valgt at inddrage interessenterne. Mener ministeren, at det er sket i tilstrækkelig grad, og at man derfor har en fælles forståelse for og om, hvorvidt Maabjerg kan realiseres, og i givet fald hvad omkostningerne er og hvad gevinsterne er – altså at der er blevet enighed om det blandt interessenterne og ministerens embedsværk og ministeren selv?

Kl. 13:53

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 13:53

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt): Jeg deler sådan set spørgerens betragtninger om de perspektiver, der er med projektet MEC. Det her er jo ikke nogen ny sag, den var også på dagsordenen i de år, hvor spørgerens parti havde regeringsmagten, og hvor der også var et pres fra MEC i forhold til at få skabt en løsning. For regeringen er det helt afgørende, at den analyse, der skal færdiggøres, det beslutningsgrundlag, der skal færdiggøres, er så godt som overhovedet muligt. Jeg kan også understrege over for spørgeren, at MEC har været inddraget, de virksomheder og personer, som er beskæftiget med det her projekt, har været inddraget, og deres viden er blevet anvendt.

Kl. 13:54

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:54

Jens Joel (S):

Tak for det. Vi har også tidligere diskuteret mulighederne for udsættelse af de frister, der gjaldt, i forhold til at man skal beholde EU-tilskuddet. Men hvis ministeren mener, at interessenterne er tilstræk-

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Værsgo til ministeren.

Kl. 13:55

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt): Det vil jeg gøre hvad jeg kan for. Jeg vil ikke kunne stå her i dag og love det. Jeg kan bare sige, at jeg vil gøre, hvad jeg kan, for at der er en afklaring inden den 1. juni, ligesom vi også vil bidrage til at hjælpe projektet og organisationerne og virksomhederne bag med hensyn til en eventuel udsættelse af fristen for at søge om EU-tilskud.

Kl. 13:55

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo til spørgeren.

Kl. 13:55

Jens Joel (S):

Jeg er sikker på, at man i Holstebro er glad for bstanden til hjælp til den her udsættelse, men det, der er vigtigt, er jo ikke kun, at de formelle frister er på plads. Det, der er vigtigt, er også, at de private penge, der er i det her projekt, de interessenter, de arbejdspladser, der er på højkant, og de kommuner, der er med, får en afklaring.

Derfor vil jeg bare sige, at der jo er flere partier i Folketinget, der har sagt, at de gerne vil støtte op om det her. Vi vil også gerne fra Socialdemokratiets side støtte op om det her. Og derfor håber jeg, at ministeren kan give den afklaring inden den 1. juni, også gerne med et tilsagn i dag. For det ville jo give lidt mere ro i maven i Holstebro, hvis man vidste, at man kunne få at vide, om man var købt eller solgt.

Kl. 13:56

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ja tak. Ministeren.

Kl. 13:56

Energi-, forsynings- og klimaministeren (Lars Christian Lilleholt): Endnu en gang tak for interessen. Jeg vil gøre, hvad jeg kan, for at vi får en afklaring inden den 1. juni. Jeg er faktisk meget enig i det, der også ligger bag spørgsmålet, nemlig at der er brug for en afklaring, at der er behov for at finde ud af, om det her projekt skal fortsætte, hvilke muligheder der eventuelt er, om det skal udsættes, eller hvad der skal ske. Så jeg er sådan set enig i spørgerens betragtninger vedrørende spørgsmålet om en afklaring.

Kl. 13:56

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak til spørgeren, og tak til ministeren. Spørgsmålet er afsluttet.

Det næste spørgsmål til miljø- og fødevareministeren bliver vi nødt til at lade udgå, for fru Lisbeth Bech Poulsen er ikke til stede.

Derfor bliver det også et spørgsmål til miljø- og fødevareministeren, og det er stillet af hr. Jan Erik Messmann, Dansk Folkeparti.

Kl. 13:56

Spm. nr. S 918 (omtrykt)

9) Til miljø- og fødevareministeren af:

Lisbeth Bech Poulsen (SF):

Vil ministeren overveje at ændre praksis om, at universitetsforskere skal tilbageholde tal inden offentliggørelse af politiske forlig, så vi kan få de bedste rammer for en gennemsigtig og oplyst politisk debat?

(Spørgsmålet er udgået).

Kl. 13:56

Spm. nr. S 941

10) Til miljø- og fødevareministeren af:

Pia Adelsteen (DF):

Hvad mener ministeren om, at danske fiskere har forbud mod at fiske i dele af Kattegat, mens tyske fiskere gerne må fiske der, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 6. april 2016 med overskriften »Tyskerne fanger fisk for næsen af os«?

Skriftlig begrundelse

Der henvises til artiklen fra TV 2 NEWS den 6. april 2015 »Danske politikere vil ophæve fiskeriforbud: Tyskerne fanger fisk for næsen af os«.

(Spørgsmålet er udgået efter ønske fra spørgeren).

Kl. 13:56

Spm. nr. S 942 (omtrykt)

11) Til miljø- og fødevareministeren af:

Pia Adelsteen (DF):

Er det ministerens vurdering, at danske fiskere er udsat for ulige konkurrencevilkår, når tyske fiskere må fiske i et område, som danske fiskere ikke må, og hvad vil ministeren gøre ved det?

Skriftlig begrundelse

Der henvises til artiklen fra TV 2 NEWS den 5. april 2016 »Højesteretsdom: Fiskeriforbud var ikke i strid med EU-retten«.

(Spørgsmålet er udgået efter ønske fra spørgeren).

Kl. 13:57

Spm. nr. S 947 (omtrykt)

12) Til miljø- og fødevareministeren af:

Jan Erik Messmann (DF):

Mener ministeren, at det er problematisk, som det fremgår af en artikel fra TV 2 NEWS den 5. april 2016 med overskriften »Højesteretsdom: Fiskeriforbud var ikke i strid med EU-retten«, at så mange fiskere i Nordsjælland må oplægge deres skibe, fordi de ikke må fiske i områder af Kattegat?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Hr. Jan Erik Messmann må gerne læse spørgsmålet op.

Kl. 13:57

Jan Erik Messmann (DF):

Mener ministeren, at det er problematisk, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 5. april i år med overskriften »Højesteretsdom: Fiskeriforbud var ikke i strid med EU-retten«, at så mange fiskere i Nordsjælland må oplægge deres skibe, fordi de ikke må fiske i områder af Kattegat?

Kl. 13:57

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Det er ministeren. Værsgo.

Kl. 13:57

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for spørgsmålet. De lukkede områder i Kattegat har haft økonomisk betydning for Gillelejekfiskerne, og hvis man ser på udviklingen i fiskeriflåden gennem de seneste 5 år, ser man, at der dog ikke har været et lige så stort fald i antallet af fartøjer i de nordsjællandske havne, som det har været tilfældet i alle danske havne under et. Hvis vi til gengæld ser på udviklingen i værdien af landinger, ser vi, at Gilleleje har oplevet et større fald i værdien af de landede fisk, end det har været tilfældet for andre havne i Kattegat.

Det er vigtigt for mig at gøre klart, at de lukkede områder blev indført, fordi torskebestanden i Kattegat var på et lavt niveau i 2008 og der var behov for at sikre bestanden. Derfor glæder det mig meget, at torskebestanden i Kattegat i dag er i klar bedring. Det viser, at den samlede indsats for bestanden har båret frugt.

Jeg mener, at der nu er grundlag for at se på lukkeperioden, så alle områder kan være åbne en del af året, herunder også det permanente lukkede område, så fiskerne igen får mulighed for at fiske i området, men det kræver, at vi finder enighed med svenskerne og ideelt set også med Tyskland, og her er der en politisk proces i gang.

Kl. 13:58

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 13:58

Jan Erik Messmann (DF):

Tak for det. De danske fiskere har fået lov til at fiske torsk igen, bare ikke i den del af området, som Sverige og Danmark har indgået aftale om. Man kan vel sige, at EU's øgede kvoter kommer lige lovlig sent for det danske fiskeri generelt og ikke kun for fiskerne i Gilleleje. Kvoteforøgelsen fra EU er således sket, på baggrund af at der i lange perioder har været helt eller delvis forbud, der har ramt danske fiskere særlig hårdt. Resultatet af forbuddene fra EU's side og i Kattegataftalen mellem Danmark og Sverige kan ses i situationen for den danske fiskeriflåde i dag.

Fra 2009 var Kattegataftalen mellem Sverige og Danmark trådt i kraft, og frem til i dag har fiskeriflåden oplevet et markant fald. Det fremgår f.eks. af EU's egne tal, at den danske fiskeflåde frem til 2013 er blevet halveret til 2.742 fartøjer. Der er ingen tvivl om, at Kattegataftalen har betydet, at det har været svært at være fisker i de ramte områder. Det har ikke gjort det bedre, at tyske fiskere har kunnet fange torsk i forbudsområdet, som det passede dem. Det kan godt være, at de tyske fiskere har haft en aftalt kvote, men det har der ikke været kontrol med, da det kun er danske og svenske fiskere, der har været en del af aftalen og dermed været omfattet af fiskerikontrol.

Det må være provokerende og frustrerende for de danske fiskere at se tyske fiskere fiske i de lukkede Kattegatområder. Jeg tvivler stærkt på, at det er administrative hensyn, der har medført, at Tyskland ikke har villet deltage i Kattegataftalen, for aftalen er et godt eksempel på, at der også er kommercielle interesser på spil, når regeringen vælger at frede fiskeområder. At det særlig er fiskerne i Nordsjælland, der bliver hårdt ramt af Kattegataftalen, anerkender den tidligere fødevareminister, fru Eva Kjer Hansen, som i Jyllands-Posten i november 2008 gjorde opmærksom på, at bestemte fiskerihavne ville blive hårdt ramt af de lukkede områder i Kattegat.

Anerkender ministeren, at det ikke kun var miljømæssige interesser og en bekymring for torskebestanden, der motiverede svenskerne til at presse den daværende fødevareminister, fru Eva Kjer Hansen, til at indgå Kattegataftalen? Og vil ministeren arbejde for at lægge pres på Sverige for at få ophævet den fælles aftale om fiskeforbud i det, der hedder område 3 i Kattegat?

Kl. 14:00

Kl. 14:03

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Så er det ministeren. Værsgo.

Kl. 14:00

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Godt. Vi går videre til næste spørgsmål, og det er fra hr. Jan Erik Messmann, Dansk Folkeparti, til miljø- og fødevareministeren.

Kl. 14:03

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak, formand. Og tak for de supplerende spørgsmål. Jeg forstår sådan set godt den bekymring, der er, når man ser på fiskeriet i Kattegat, og jeg kan også godt forstå, at man som dansk fisker kan sidde med en forundring over, hvad der foregår, hvis man ser, hvad der foregår f.eks. med svenskerne eller med tyskerne i relation til det her. Så bare til spørgerens egen information har jeg bedt om at få et møde med den svenske minister for at håndtere den her problemstilling.

Jeg vil lige bruge et øjeblik på at perspektivere det i forhold til det tyske fiskeri, som foregår, for nogle gange kan man jo godt som fisker se en anden virkelighed end den, der måske er, og her er nogle enkelte tal: Tyskerne kan lande 23 t jomfruhummer i Kattegat, hvor danskerne kan lande 8.000 t, og svenskerne har en kvote på 2.800 t. Så det er bare lige for at sætte proportionalitet på det.

Kl. 14:01

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 14:01

Jan Erik Messmann (DF):

Unge fiskere giver udtryk for, at det svært at komme ind i erhvervet på grund af høje priser på fiskekvoter. Dengang kvoterne blev frigivet i 2003 og 2006, var det vel ikke meningen, at det var udenlandske kvotebaroner, der skulle ende med at eje danske kvoter? Når fiskerne i Gilleleje må ophugge deres skibe og der ikke kommer unge fiskere til, er det, fordi fiskerierhvervet både er presset af kvoter og forbudszoner.

Vil ministeren undersøge, hvor mange af de danske kvoter der ejes af udenlandske fiskere og virksomheder, og vil ministeren arbejde for at ændre kvotesystemet, så udenlandske fiskebåde ikke kan opkøbe danske kvoter, således at unge friske danskere får en bedre chance for at skabe sig et erhverv som fisker?

Kl. 14:02

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 14:02

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Nu kom der lys i den. Tak for spørgsmålet. Jeg vil meget gerne tilvejebringe oplysninger om fordelingen af kvoteandele. Det vil jeg bestemt. Jeg er ikke selv bekendt med omfanget af udenlandske kvotefordelinger, så det vil vi bestemt oversende til spørgeren.

Om unge fiskeres adgang til fiskeriet vil jeg sige, at regeringen er meget optaget af det. Vi har sat et servicetjek i gang også med spørgerens parti. Det skal vi have møde om med spørgerens fiskeriordfører, hvor vi skal se på, hvordan fremtiden for dansk fiskeri skal se ud, og hvor netop det om generationsskifte og unge fiskeres mulighed for at etablere sig i erhvervet er en vigtig del.

Kl. 14:03

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Spørgeren har en omgang til. Værsgo.

Kl. 14:03

Jan Erik Messmann (DF):
Jeg har ikke mere nu.

Spm. nr. S 948 (omtrykt)

13) Til miljø- og fødevareministeren af:

Jan Erik Messmann (DF):

Mener ministeren, at det er rimeligt, at man som fisker bliver idømt en bøde for at fiske f.eks. jomfruhummere i et område, hvor der er forbud mod at fiske torsk, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 3. april 2016 med overskriften »Nu afgøres skæbnen for Gilleleje-fiskere: En katastrofe hvis vi taber«?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 14:03

Jan Erik Messmann (DF):

Tak for det.

Mener ministeren, at det er rimeligt, at man som fisker bliver idømt en bøde for at fiske f.eks. jomfruhummere i et område, hvor der er forbud mod at fiske torsk, som det fremgår af en artikel i TV 2 NEWS den 3. april 2016 med overskriften »Nu afgøres skæbnen for Gilleleje-fiskere: En katastrofe hvis vi taber«?

Kl. 14:03

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:04

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Og tak for spørgsmålet. Jeg mener, at det er rimeligt, at man bliver idømt en bøde, når man overtræder reglerne. I det her tilfælde er der tale om et område, som er lukket for al fiskeri, ikke kun for torskefiskeri. Det er korrekt, at områderne blev lukket for at beskytte torskebestanden, men da der er tale om et blandet fiskeri med mange arter, kan man ikke fiske jomfruhummere uden bifangster af torsk. Derfor blev området lukket for al fiskeri.

Jeg er glad for, at Højesteret har taget stilling til juraen. Fiskerne blev dømt i både byretten og landsretten, og det betyder, at der er en klar retstilstand. Uanset om man er glad for dommen eller ej, er det væsentligt, at der er en klar retstilstand, og den har Højesteret stadfæstet.

De lukkede områder blev indført, fordi torskebestanden i Kattegat var på et katastrofalt lavt niveau i 2008, og der var behov for at sikre bestanden. Som jeg besvarede det første spørgsmål til mig, kan vi nu også se, at den samlede indsats har båret frugt og torskebestanden er i klar bedring.

Kl. 14:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 14:05

Jan Erik Messmann (DF):

Tak. Ud fra et talepapir fra daværende fødevareminister Henrik Høegh i forbindelse med et samråd om Greenpeaceaktionen mod ulovligt fiskeri i Kattegat forklarer ministeren, at der fra dansk side er fundet 5 formodede overtrædelser af reglerne foretaget af danske fiskefartøjer og 24 formodede overtrædelser fra svensk side. På dansk side blev det rejst sager mod alle fem danske fiskere, og vi fik den endelige afgørelse på sagerne i starten af april i år, som jeg refererer til i mine spørgsmål til ministeren i dag. Så vidt jeg har kunnet

læse i dokumenter i sagen, er der aldrig rejst sigtelse mod de 24 svenske fiskere, der overtrådte forbuddet i områderne. Den daværende fødevareminister udtalte selv, da han blev spurgt om konsekvenserne for Gillelejev fiskerne:

»Hvad angår de 24 svenske formodede overtrædelser, er der ifølge det oplyste indledt forundersøgelser. Sagerne beror hos anklagemyndigheden i Sverige, og de danske fartøjsejere og fartøjsførere er ifølge det oplyste endnu ikke afhørt af politiet. Jeg forventer, at Sverige vil oversende sagerne til retsforfølgelse i Danmark, da det er dansk lovgivning, der er blevet overtrådt. Fødevareministeriet er i løbende kontakt med de svenske myndigheder herom.«

Jeg vil derfor spørge ministeren, om jeg skal forstå det sådan, at de 24 svenske fiskere aldrig er blevet retsforfulgt, som de 5 danske er, og vil ministeren sikre, når Danmark indfører et forbud, at forbuddet følges op på EU-plan, så vi kan sikre os, at forbuddet gælder fiskere fra alle nationer, eftersom det ellers ikke vil give mening at gennemføre forbuddet?

Kl. 14:06

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 14:06

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak, formand. Og tak for spørgsmålet. Jeg er simpelt hen ikke bekendt med, hvad retssituationen er angående de svenske fiskere. Det er på ingen måde, fordi det er et spørgsmål, der ikke kan ligge i forlængelse af det første spørgsmål. Men det er jeg simpelt hen ikke bekendt med. Det vil vi rigtig gerne oversende som et skriftligt svar til spørgeren. Samtidig vil vi også gøre klart, hvordan udfoldelsen i EU-rammen kan være i relation til den anden del af spørgsmålet. Så jeg håber, det vil tilfredsstille spørgerens spørgelyst.

Kl. 14:07

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 14:07

Jan Erik Messmann (DF):

Tak for det. Jeg vil til sidst kommentere her, at det vil være svært at forestille sig, at skiftende fødevareministre fra Venstre ville have lavet lignende aftaler, hvis det f.eks. havde drejet sig om landbruget. For ville det ikke virke forkert, hvis der på ministerens jordarealer pludselig blev indført en Natura 2000-fredning og et forbud mod, at køer kunne græsse på disse marker, hvorefter tyske landmænd straks satte deres kører op til græsning på ministerens marker?

Kl. 14:07

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Så er det ministeren. Spørgeren ser ud, som om det er en afslutning.

Kl. 14:07

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Jeg takker for spørgsmålet og beklager, at det er vanskeligt for mig at drage en direkte parallel til græsning og Natura 2000. Jeg forstår billedet, men jeg har desværre svært ved at svare på det, men jeg håber, at spørgeren bærer over med det.

Kl. 14:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak for det. Spørgsmålet er afsluttet.

Det næste spørgsmål er også til miljø- og fødevareministeren, og det er af hr. Simon Kollerup, Socialdemokratiet.

Kl. 14:08

Spm. nr. S 1030

14) Til miljø- og fødevareministeren af:

Simon Kollerup (S) (medspørger: **Lea Wermelin** (S)):

Mener ministeren stadig, at Natura 2000-områderne »er en hæmsko for udvikling og vækst under dække af at være naturbeskyttende«, som ministeren skrev i et læserbrev til Herning Folkeblad i 2011?

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 14:08

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Spørgsmålet lyder:

Mener ministeren stadig, at Natura 2000-områderne »er en hæmsko for udvikling og vækst under dække af at være naturbeskyttende«, som ministeren skrev i et læserbrev til Herning Folkeblad i 2011?

Kl. 14:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er det ministeren. Værsgo.

Kl. 14:08

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak, formand, og tak for spørgsmålet. Må jeg ikke begynde med at rose Socialdemokraterne for at have været tilbage i 2011 for at finde læserbreve, som kan aktualisere en dagsorden nu i dag. Jeg synes, det er prisværdigt, at man er så grundig i sin forberedelse, at man har været helt tilbage i 2011.

Men lad mig sige, at Natura 2000-planerne jo har fokus på noget af vores rigeste og mest sårbare natur, og den er jeg optaget af at sikre. I Danmark udgør det udpegede Natura 2000-areal 8 pct. på land, fordi vi er et intensivt udnyttet landbrugsland.

Til gengæld har vi udpeget ca. 18 pct. af havarealet, fordi vi med mange lavvandede fjorde og en vigtig geografisk placering i fuglenes trækruter har et særligt ansvar for naturen der. Det store udpegede areal på havet er forvaltet på en måde, der både tager hensyn til havmiljøet og fiskerierhvervet.

Med Natura 2000-planerne foretages der en målrettet indsats for naturen i konkrete områder. Den målrettede indsats foretages på baggrund af data indsamlet på arealerne og er beskrevet i individuelle planer udarbejdet for de konkrete områder. Den målrettede indsats er nødvendig for at sikre netop den natur, der er til stede i det enkelte udpegede område.

Mit fokus med læserbrevet var og er fortsat, at vi hele tiden skal have blik for, om vi foretager den rigtige afgrænsning af det enkelte område. Det betyder også, at der løbende skal tages hensyn til samfundets generelle udvikling, hvor f.eks. arealernes funktion og ny udvikling gælder.

Kl. 14:10

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren, værsgo.

Kl. 14:10

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Sagen er jo blevet aktualiseret af ministeren selv, som forleden var ude i en storstilet lancering af et Natura 2000-program til 1,8 mia. kr., som skal sikre, at Danmark lever op til sine direktivforpligtigelser.

Derfor er det jo interessant at finde ud af, hvad den politiske holdning er hos den minister, som Danmark har til at forvalte naturen og Natura 2000-områderne, og det er jo en minister, som på de sociale medier her i sidste uge også udråbte sig selv som naturelsker.

Hvad er det for en politisk holdning, ministeren er bærer af, når man i 2011 – så lang tid er det jo heller ikke siden; det var i forbindelse med et folketingsvalg – kunne skrive, at Natura 2000-områderne, som man altså lige nu har brugt næsten 2 mia. kr. på, er en hæmsko for udvikling og vækst, mens man på den anden side siger, at man er naturelsker og bruger en masse midler på det?

Jeg har simpelt hen bare svært ved at finde ud af, hvad ministerens syn på Natura 2000-områderne er. Er de en hæmsko for vækst og udvikling, eller er der tale om reelt naturbeskyttende arealer?

Kl. 14:11

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Ministeren.

Kl. 14:11

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Jeg tror faktisk ikke, at spørgeren er så meget i tvivl, for hvis spørgeren læser det læserbrev, som spørgeren har taget udgangspunkt i, kan spørgeren jo se, at det handler om arealafgrænsning ved eksempelvis byer, der forandrer sig på grund af strukturudviklingen. Og det er jo ikke noget, som har med sårbar beskyttet natur at gøre, men noget, som af historiske årsager har fået indtegnet en Natura 2000-linje. Og det er vel at mærke ved helt almindelig sandet landbrugsjord. Så hvis nu spørgeren vil være fair over for seerne af denne spørgetime, skylder spørgeren jo også at referere til det.

Jeg siger også klart i det læserbrev, som spørgeren refererer til, at Natura 2000 er til for at beskytte sårbar natur. For jeg elsker naturen, og det er derfor, at regeringen prioriterer 1,8 mia. kr. på bl.a. at leve op til vores direktivforpligtelser, når det gælder Natura 2000-områderne. Men for mig er arealafgrænsning ikke hamret i stål eller mejslet i sten.

Kl. 14:12

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er lige en omgang til inden medspørgeren. Værsgo.

Kl. 14:12

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Hvis vi skal være fair over for seerne, skal ministeren jo så egentlig bare svare på det ene spørgsmål, om ministeren stadig står ved den holdning, som han gav udtryk for i 2011. Spørgsmålet går kort og godt på: Mener miljø- og fødevareministeren, at Natura 2000-områderne er en hæmsko for udvikling og vækst, som man sagde i 2011?

Kl. 14:12

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:13

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Ja, det mener jeg i den grad. Hvis det er i relation til, om byer, der har ændret karakter på grund af demografi og den strukturudvikling, der har været der, ikke kan forandre sig, så mener jeg, at det er en hæmsko.

Derfor er jeg optaget af at se på, om der er steder, hvor Natura 2000 kan fremmes, mod at der så er arealer og afgrænsninger, der forandres, fordi vi har så massiv en strukturudvikling i det her land, som vi har. Men det er jo ikke noget, der står i modsætning til at udvikle Natura 2000 og beskytte natur. Men hvis det er noget, der aldrig kan forandres, så er det en hæmsko i forhold til f.eks. bymæssig udvikling. Og det er jeg optaget af.

Kl. 14:13

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er der en medspørger, og det er fru Lea Wermelin. Værsgo.

Kl. 14:13

Lea Wermelin (S):

Tak for det. Jeg synes stadig, det er en anelse svært at blive klog på, hvad det egentlig er, ministeren mener på det her område. Man siger, at det er en hæmsko for udvikling, samtidig med at man slår sig op på at være naturelsker – jeg synes ikke, det hænger sammen.

Hvis ministeren stadig mener, at Natura 2000-områder kan være en hæmsko for udvikling, så har jeg noget, jeg gerne vil spørge ind til. Ministeren skriver jo videre i det her indlæg fra 2011 om Natura 2000, at »det har taget fuldstændig overhånd. Natura 2000 har udviklet sig fra at være naturbeskyttende til at være naturkonserverende«.

Mener ministeren, at Natura 2000 og det, at vi lever op til vores direktivforpligtelser her i Danmark, har taget fuldstændig overhånd? Eller hvordan er det, at ministeren fortsat mener, at Natura 2000 er en hæmsko for udvikling?

Kl. 14:14

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:14

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Jeg ville egentlig have ønsket, at spørgeren havde læst læserbrevet i sammenhæng i stedet for at tage nogle afbrudte citater, som den socialdemokratiske presstjeneste formentlig har klippet ud til spørgeren.

For det, jeg jo netop refererer til i mit læserbrev, er, at der er visse steder, hvor byer ikke kan udvikle sig, fordi der er tegnet Natura 2000-linjer helt op til bykanten, og hvor det er helt almindelig landbrugsjord, der er indtegnet i Natura 2000-linjer.

Der siger jeg, at hvis det er muligt at flytte på nogle afgrænsninger, så man kan skabe bymæssig udvikling og vækst, hvor almindelig landbrugsjord er involveret i en Natura 2000-tegning, og man så samtidig udlægger andre arealer til Natura 2000, altså hvor man fremmer naturen mere, så er det da det eneste fornuftige at gøre. Det er ikke mindst, fordi den oprindelige intention med Natura 2000 ikke var at være konserverende, men at fremme sårbar og beskyttet natur, og det er også derfor, at regeringen har sendt et klart signal om hele den her udvikling.

Kl. 14:15

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er det fru Lea Wermelin

Kl. 14:15

Lea Wermelin (S):

Det bedste forsvar kan godt være et angreb. Altså, jeg står med indlægget her, og det er ikke mig, der har skrevet det; det er jo ministeren selv.

Nu er det sådan, at ministeren er blevet minister for det område, der handler om Natura 2000-områderne, og derfor er det jo ikke så mærkeligt, at vi Socialdemokrater og også mange andre her i landet, tror jeg, er ret interesseret i, hvad ministeren mener på det her område. For indtil videre har regeringen i hvert fald ikke imponeret os med sine naturplaner.

Så jeg vil egentlig bare gerne have ministeren til at svare lidt mere konkret på, om ministeren mener, at Natura 2000, som det er i dag, er en hæmsko, eller om ministeren ikke mener det.

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Vi skal lige være påpasselige med at følge forretningsordenen, så man ikke bruger direkte tiltale.

Værsgo til ministeren.

Kl. 14:16

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Altså, som jeg sagde i mit svar til hr. Simon Kollerup, mener jeg, at Natura 2000 er et fremragende redskab til at fremme natur og biodiversitet og beskytte sårbare områder. Men det er også en hæmsko visse steder i det her land, hvis det betyder, at man ikke kan have en bymæssig udvikling på helt almindelige jorder, der er indtegnet i en Natura 2000-afgrænsning.

Regeringen er i den grad optaget af Danmarks Natura 2000-forpligtelse, og derfor sætter vi penge bag den intention, vi har, altså de 1,8 mia. kr., vi lige har afsat.

Men vi er også af den opfattelse, at mennesker og byer skal kunne udvikle sig som følge af den strukturudvikling, der er. Og det betyder bl.a., at der kan ske ændringer i forhold til Natura 2000, hvis det giver mening, og hvis man samtidig bevarer en god natur.

Kl. 14:16

Kl. 14:17

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så skal hr. Simon Kollerup slutte spørgsmålet af. Værsgo.

Kl. 14:17

Simon Kollerup (S):

Tak for det. Jeg kan godt forstå, at det kan være ubekvemt at få hevet et læserbrev frem fra dengang, hvor miljø- og fødevareministeren stillede op til Folketinget. Men ikke desto mindre er ministeren jo nu blevet minister for det område, det her drejer sig, nemlig vores natur.

Hvis vi nu her afslutningsvis skulle give os selv en mulighed for at se fremad, så kunne jeg godt tænke mig at spørge ministeren: Vil ministeren så garantere, at Natura 2000-områderne i ministerens eget program, som lige er blevet lanceret, ikke vil være en hæmsko for vækst og udvikling ud fra ministerens egen definition?

Kl. 14:18

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til ministeren.

Kl. 14:18

Miljø- og fødevareministeren (Esben Lunde Larsen):

Tak for det, formand. Spørgeren tager fuldstændig fejl. Det er ingen lunde ubekvemt, at man har fundet et læserbrev frem. Jeg har tilmed rost Socialdemokraterne for at være så grundige i deres forberedelse, at de har været helt tilbage i 2011 for at finde læserbreve.

Det er klart, at de projekter, vi nu har afsat 1,8 mia. kr. til, skal udfoldes, som de er beskrevet; alt andet ville være nonsens. Jeg glæder mig over hvert eneste af projekterne, fordi jeg synes, det er fantastisk, at vi kan udvikle vores natur på den måde.

Så jeg siger blot, som jeg har sagt det igennem mine øvrige besvarelser, at Natura 2000 i min verden ikke er hamret i stål eller mejset i sten. Der skal være en vis dynamik i forhold til den strukturudvikling, vi er i som samfund.

Kl. 14:18

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Spørgsmålet er afsluttet.

Så er der de sidste to spørgsmål til beskæftigelsesministeren, og de er begge to stillet af hr. Karsten Hønge, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 14:18

Spm. nr. S 1019

15) Til beskæftigelsesministeren af:

Karsten Hønge (SF):

Hvad er ministerens holdning til, at man på en offentligt finansieret arbejdsplads som BIOS går så meget på kompromis med arbejdsmiljøet og udsætter medarbejdere i beredskabet for 17 dobbeltvagter på en måned – herunder dobbeltvagter 4 dage i træk – med fare for stress og overbelastning?

Skriftlig begrundelse

Der har længe været rygter om for meget overarbejde blandt Bios' ansatte i Region Syddanmark – rygter, der nu er blevet bekræftet den 17. april 2016 i Fyens Stiftstidende. Her berettes om rederen Casper Behrendt i Bios, der i oktober måned havde 17 døgnvagter forskellige steder på Fyn og i Sønderjylland. Spørgeren mener, at så store mængder overarbejde er betænkeligt i forhold til det generelle arbejdsmiljø og de ansattes helbred, men også i forhold til, om borgerne kan have tillid til beredskabet. Derfor vil spørgeren gerne have ministerens politiske vurdering af situationen og have oplyst, hvad denne synes, at Region Syddanmark og Arbejdstilsynet skal gøre for at etablere et ordentligt arbejdsmiljø og sikre, at Bios ikke manipulerer med vagtplanerne.

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Først er det spørgsmål nr. S 1019, som kan læses op nu. Værsgo.

Kl. 14:18

Karsten Hønge (SF):

Hvad er ministerens holdning til, at man på en offentligt finansieret arbejdsplads som BIOS går så meget på kompromis med arbejdsmiljøet, at man udsætter medarbejderne i beredskabet for 17 dobbeltvagter på en måned – herunder dobbeltvagter 4 dage i træk – med fare for stress og overbelastning?

Kl. 14:19

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:19

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Tak. Og tak for spørgsmålet. Indledningsvis vil jeg gerne understrege, at det er arbejdsgiveren, der har ansvaret for at sikre, at arbejdsmiljøet er i orden. Arbejdsgiveren skal med andre ord sikre, at arbejdet er planlagt og tilrettelagt, så det kan udføres sikkerheds- og sundhedsmæssigt fuldt forsvarligt. Det er en konkret vurdering, om arbejdsgiveren lever op til dette ansvar, og jeg kan ikke på baggrund af medieomtale vurdere eller kommentere, om det er tilfældet i den konkrete sag.

Jeg kan imidlertid oplyse om de generelle regler på området. Efter hviletidsreglerne skal arbejdsgiveren sikre, at den ansatte får 11 timers sammenhængende hvile inden for en periode på 24 timer. Herudover skal arbejdsgiveren sikre, at den ansatte inden for en periode på 7 døgn får et ugentligt fridøgn.

Men hvis der er behov for tilbagevendende fravigelser af hviletidsreglerne, kan arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer indgå aftale om en sådan fravigelse, som i en række tilfælde skal godkendes af Arbejdstilsynet.

Der er på den pågældende virksomhed indgået en sådan aftale mellem parterne, som Arbejdstilsynet har godkendt i juni 2015. Aftalen ligner de aftaler, Arbejdstilsynet godkender på tilsvarende virksomheder i sammenlignelige brancher. Ved godkendelse af sådanne aftaler vurderer Arbejdstilsynet, om de fravigelser af reglerne, som parterne ønsker at indgå aftale om, er sikkerheds- og sundhedsmæs-

sigt forsvarlige. En sådan aftale kan bl.a. give mulighed for, at arbejdet tilrettelægges således, at der kan arbejdes i 24-timersvagt. Der er dog i disse aftaler en grænse for den maksimale effektive arbejdstid på 13 timer i løbet af en døgnvagt, og der skal samtidig være indrettet fælles hvilefaciliteter på arbejdspladsen. Herudover skal der være en bestemmelse om, at en døgnvagt skal efterfølges af en hvileperiode på mindst 22 timer.

Derfor vil jeg gerne slutte med at sige: Der ligger en klar aftale mellem parterne, og det er entydigt parternes ansvar at håndhæve aftalen. Og eventuelle uenigheder om aftalens håndtering skal foregå i det fagretlige system. Det er en af grundstenene i den danske model, og jeg har en klar forventning om, at parterne selv løfter dette ansvar.

Kl. 14:21

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Så er det spørgeren, værsgo.

Kl. 14:21

Karsten Hønge (SF):

Jeg er helt opmærksom på, at man har lavet sådan en aftale, og det er jo en god idé, at man er fleksibel, også fra lønmodtagernes side, så vi kan få sådan nogle særlige jobs til at fungere i særlige brancher, som ambulancedriften jo er. Samtidig må vi også sige, at stress vel næsten er gået hen og er blevet sådan en folkesygdom. Det er virkelig noget, der griber om sig, og det er noget, vi på andre områder jo laver handleplaner for, og som man prøver at få arbejdsgiverne til at tage alvorligt.

Her har vi altså også at gøre med en branche, som på den ene side selvfølgelig forholder sig fleksibelt, men jobbet som ambulance-redder stiller jo nogle store krav til de ansatte. En redder skal være vågen og skal kunne reagere hurtigt i meget belastende situationer med voldsomme kriser ved store trafikulykker osv.

Her synes jeg at ministeren skal træde lidt i karakter, for samtidig med at vi oplever stress udvikle sig på en række arbejdspladser i Danmark, har vi her at gøre med en arbejdsplads, som er offentligt finansieret, og som har vundet en kontrakt til flere milliarder. Det er da fuldstændig ved siden af, at man udsætter medarbejderne for noget, der går langt ud over den aftale, som er lavet, og som selvfølgelig er helt orden.

Her der ikke tale om, at man laver nogle døgnvagter, men at man laver overtrædelser, systematiske overtrædelser, sådan at vi altså har en arbejdsplads, der er offentligt finansieret, men som samtidig med sikkerhed vil producere fremtidige patienter til det sundhedsvæsen, som ambulancedriften er en del af. Hvad signal er det lige, det sender til resten af arbejdsmarkedet?

Kl. 14:23

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:23

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

I en virksomhed som denne, hvor der på et lovbestemt grundlag er lavet en aftale med fravigelse af hviletidsbestemmelserne, er det dem, der har med det at gøre, der har ansvaret for at forvalte den aftale og påtale, hvis der er problemer med aftalen. Og den påtale skal foregå i det fagretlige system. Sådan er det, og jeg kan ikke gå ind og kommentere enkeltforhold her.

Jeg vil godt i forhold til udfordringen om at træde i karakter sige, at uanset aftaler, altså uanset hvordan en arbejdsplads i øvrigt er bygget op, så ændrer det jo ikke på, at hvis der er klager til tilsynet over ting, som tilsynet finder grundlag for at tage alvorligt, så går tilsynet ind og vurderer risici omkring konkrete belastninger.

Kl. 14:24

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo til spørgeren.

Kl. 14:24

Karsten Hønge (SF):

Den sag, vi har med at gøre her, er jo grotesk. For det kan dokumenteres, at man har haft 17 dobbeltvagter på en måned, herunder 4 døgnvagter i træk, og ikke bare igennem medierne, men gennem lønsedlerne.

Vi har samtidig at gøre med en branche, der stiller store krav til de ansatte. Og på sin egen forunderlige måde er det jo netop ambulancedriften, der er en del af sundhedsvæsenet, og som hermed med garanti vil slide de ansatte mere ned. Det kan simpelt hen ikke nytte noget, at direktøren for firmaet siger til rederne: Tag selv et ansvar. Hvem er det, der har ansvaret for, at man her åbenlyst slider hårdt på de ansatte?

Kl. 14:25

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:25

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Altså, vi taler om, at vi her har nogle endog meget store og stærke parter på arbejdsmarkedet, som har indgået aftaler om forvaltningen af hviletidsbestemmelserne, som den pågældende virksomhed er bundet af.

Det vil sige, at der er stærke, selvstændige og uafhængige parter, som kan tage ansvar for situationen, og som via aftalen har påtaget sig et ansvar for situationen. Hvis der så er noget, de er utilfredse med, så er der altså klageadgange eller klagebestemmelser, og så må de jo tage det op i det system, de selv har opbygget.

Kl. 14:25

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren.

Kl. 14:25

Karsten Hønge (SF):

Her kunne der være en hjælp, tror jeg, for private arbejdsgivere. For de kunne hurtigt gå hen og få dårlige vaner, hvis de ser det offentlige gå foran ved at købe ydelser fra et firma for milliarder af kroner, som så åbenlyst, klokkerent og systematisk bryder de aftaler, som man har lavet.

Så er der det med at opdage det, for der er det jo lavet så smart, at man har sørget for at lave de her døgnvagter på forskellige stationer, sådan at kollegaerne ikke opdager det. Det er den konkrete reder, der er stået frem og har dokumenteret det gennem sine lønsedler.

Hvad er det for et signal at sende, ikke bare til offentlige arbejdspladser, men vel til hele arbejdsmarkedet?

Kl. 14:26

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:26

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Jeg har ikke grundlag for at bedømme og vil ikke bedømme konkrete forhold i en virksomhed på baggrund af offentlig omtale eller anden form for omtale. Der ligger en partsaftale imellem en stor arbejdsgiverorganisation og et stort fagforbund. Der er medarbejdere og tillidsrepræsentanter, der kan klage i det etablerede klagesystem, hvis de finder, at der foregår noget forkert på området.

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Spørgeren bliver stående, for der er et nyt spørgsmål til beskæftigelsesministeren af hr. Karsten Hønge.

Kl. 14:27

fortolkning eller overholdelse af aftalen, må parterne søge dette afklaret via det fagretlige system.

Arbejdstilsynet har således i situationer, hvor der foreligger en aftale mellem arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationer, ikke kompetence til at gå ind i spørgsmålet om aftalens overholdelse, medmindre der er tale om arbejdsmiljøproblemer, der ud fra en konkret vurdering giver anledning til uacceptable forhold og dermed er til åbenlys fare for den ansattes sikkerhed og sundhed.

Igen vil jeg slutte med at sige, at det er en af grundstenene i den danske model, at parterne indgår aftaler og afgør tvister i det fagretlige system, og jeg har en klar forventning om, at parterne løfter den opgave også i denne sag.

Kl. 14:29

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Karsten Hønge.

Kl. 14:29

Spm. nr. S 1020

16) Til beskæftigelsesministeren af:

Karsten Hønge (SF):

Hvilke initiativer mener ministeren at Arbejdstilsynet og Region Syddanmark bør foretage, så man fremadrettet dels har sikkerhed for, at BIOS ikke arbejder med så store mængder overarbejde på et så følsomt område, som beredskabet, dels undgår, at de skjuler omfanget af overarbejde ved at udstationere redderne på flere forskellige stationer?

Skriftlig begrundelse

Der har længe været rygter om for meget overarbejde blandt Bios' ansatte i Region Syddanmark – rygter, der nu er blevet bekræftet den 17. april 2016 i Fyens Stiftstidende. Her berettes om rederen Casper Behrendt i Bios, der i oktober måned havde 17 døgnvagter forskellige steder på Fyn og i Sønderjylland. Spørgeren mener, at så store mængder overarbejde er betænkeligt i forhold til det generelle arbejdsmiljø og de ansattes helbred, men også i forhold til, om borgerne kan have tillid til beredskabet. Derfor vil spørgeren gerne have ministerens politiske vurdering af situationen og have oplyst, hvad denne synes, at Region Syddanmark og Arbejdstilsynet skal gøre for at etablere et ordentligt arbejdsmiljø og sikre, at Bios ikke manipulerer med vagtplanerne.

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsø til hr. Karsten Hønge med et spørgsmål til beskæftigelsesministeren.

Kl. 14:27

Karsten Hønge (SF):

Hvilke initiativer mener ministeren at Arbejdstilsynet og Region Syddanmark bør foretage, så man fremadrettet dels har sikkerhed for, at BIOS ikke arbejder med så store mængder overarbejde på et så følsomt område, som beredskabet, dels undgår, at de skjuler omfanget af overarbejde ved at udstationere redderne på flere forskellige stationer?

Kl. 14:27

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Ministeren.

Kl. 14:27

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Tak for spørgsmålet. Arbejdstilsynet fører tilsyn med, at ambulance-tjenester overholder arbejdsmiljøreglerne, på samme måde som tilsynet fører tilsyn med andre virksomheder. Arbejdstilsynet besøger virksomhederne og foretager konkrete undersøgelser ved selvsyn og gennem dialog med virksomhedens ledelse og de ansatte. Ved kontrol med hviletidsbestemmelser beder Arbejdstilsynet f.eks. om at se vagtplaner, og på baggrund af den samlede dataindsamling vurderer Arbejdstilsynet, om der foreligger overtrædelser af arbejdsmiljølovgivningen.

Som nævnt i mit svar på spørgsmål 1019 er der i den pågældende virksomhed indgået en aftale mellem arbejdsgiver- og arbejdstagerorganisationerne om fravigelse af arbejdstidsreglerne. Aftaleparterne forventes at påse, at aftalen overholdes, og hvis der mellem aftaleparterne opstår tvivlsspørgsmål eller uenighed mellem parterne om

Karsten Hønge (SF):

Jamen også i den her sammenhæng må jeg simpelt hen sige, at der er brug for, at vi har en minister, der meget tydeligere træder i karakter. Vi har her at gøre med en region, der jo tydeligvis har tabt grebet om situationen, og vi har at gøre med et arbejdstilsyn, som firmaet løber om hjørner med.

Udadtil lader man, som om alt er i orden, men i virkeligheden løber man om hjørner med det ved at lave de her dobbeltvagter og døgnvagter, hvilket er blevet dokumenteret i Fyens Stiftstidende. Man har i firmaet været snu nok til ikke at sende den samme redder på døgnvagt fire gange i træk på den samme station, for så ville det jo blive opdaget af de andre.

Den samme tillidsmand siger, at det her foregår i stort omfang i firmaet. Man placerer altså reddere, der er på døgnarbejde, på forskellige stationer, så det ikke bliver opdaget af de andre kolleger, og derfor kan man ikke så let klage over det. Man camouflerer simpelt hen systematisk snyd med arbejdstidsreglerne.

Det sker i en branche, hvor ambulanceredderne hele tiden arbejder under belastning og skal være vågne, og hvor de hele tiden skal være klar til en ny situation og tage sig af trafikulykker, hvor der kan være kvæstede børn og døde mennesker. Og de skal hente og bringe folk fra sygehusene og have overskud til at tage sig af patienterne.

Når vi så på andre møder taler om, hvor vigtigt det er at gøre noget ved stress, så må det da være ministerens opgave som beskæftigelsesminister at sige til alle arbejdsgivere, men da især til arbejdsgivere, som alene er finansieret af skattekrone: Det kan ikke nytte noget, at I producerer fremtidens stresspatienter. Og det sker oven i købet i en branche, der også er i sundhedsvæsenet, nemlig ambulance-driften. Her foregår der tydeligvis systematisk snyd, og på længere sigt vil redderne komme til at betale regningen i form af et nedslidt helbred.

Det kan vi altså ikke stiltiende se på, for det er jo tydeligt, at regionen ikke kan håndtere det, for dem bliver der løbet om hjørner med, og Arbejdstilsynet bliver holdt hen i det uvisse.

Kl. 14:31

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:31

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Jeg vil gerne træde i karakter. Men når jeg træder, vil jeg gerne have noget at stå på, og i denne situation er der et lovgrundlag, som er ganske klart. Men i det lovgrundlag er der også en hjemmel til, at arbejdsmarkedets parter kan lave fravigelser fra hviletidsbestemmelserne. Det har nogle af de stærkeste og største parter på arbejdsmar-

kedet her gjort, og dermed har de påtaget sig forvaltningen af hvile-
tidsbestemmelserne.

Kl. 14:34

Er der nogle medarbejdere i den pågældende virksomhed, der fin-
der, at der foregår noget, som ikke bør foregå, så ved de, hvor de
skal klage. De skal klage til aftaleparterne, og så har vi et fagretligt
system, der tager sig af det. Jeg har ikke noget grundlag for at gå ind
i det.

Kl. 14:32

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Karsten Hønge.

Kl. 14:32

Karsten Hønge (SF):

I den ideelle situation ville ministeren jo have ret. For så ville det
fungere sådan, at man her kan konstatere, at der er brud på enten
overenskomsten eller arbejdsmiljøbestemmelserne. Og så kunne
man gå den gode traditionelle vej i det system, vi nu har.

Problemet her er vel, at man har lagt et røgslør ud over det i en
trist alliance mellem nogle reddere, der vælger at lade sig flytte rundt
døgn efter døgn, så ingen opdager, hvor de er henne. Og så er der en
direktør, der til Fyens Stiftstidende har sagt, at de selv må tage et an-
svar. Men det er jo arbejdsgiverens ansvar. Ministeren kunne jo da
forklare Region Syddanmark, at det her ikke hænger sammen.

Kl. 14:32

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:32

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Men der er jo en arbejdsgiver, der har et selvstændigt ansvar for ar-
bejdsmiljøet. Der er tillidsrepræsentanter og sikkerhedsrepræsentan-
ter, som har et hverv med at overvåge det. Der er arbejdsgiverorga-
nisationer og lønmodtagerorganisationer, og det er nogle af de stør-
ste og stærkeste i Danmark, som har lavet disse fravigelsesaftaler.
Og de læser vel også avis og kan følge ting på virksomhederne eller
tale med deres medarbejdere, hvis der er noget, de ønsker at følge.
Det er dem, der står med det pågældende ansvar.

Jeg har ikke noget grundlag for at tage stilling til de konkrete si-
tuationer eller de konkrete omtaler, der er i forhold til den pågælden-
de virksomhed.

Kl. 14:33

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Karsten Hønge.

Kl. 14:33

Karsten Hønge (SF):

Jeg vil gerne bekræfte den opfattelse, som ministeren også har, altså
at der ikke er noget galt med organisationerne, og der er heller ikke
noget galt med de aftaler, der ligger.

Det, der er galt her, er, at der bliver løbet om hjørner med både
Region Syddanmark, som tydeligvis ikke er i stand til at få greb om
situationen, og Arbejdstilsynet. Tillidsmanden siger selv, at det her
arbejde foregår i et alt for stort omfang, altså at der er systematiske
brud på arbejdstidsreglerne i en virksomhed, der alene lever af skat-
tekroner.

Så kan det godt være, at BIOS siger, at de har svært ved at skaffe
mandskab nok. Men det er ingen undskyldning for at bryde arbejds-
miljøloven.

Det svarer jo til, at man laver et tagarbejde på et byggeri og siger:
Der var ikke ledige stilladser, så nu udfører vi arbejdet uden stillad-
ser. Det er jo en fuldstændig uholdbar måde at argumentere på.

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:34

Beskæftigelsesministeren (Jørn Neergaard Larsen):

Igen vil jeg sige, at de fravigelser fra arbejdsmiljølovgivningens hvi-
letidsbestemmelser, der er lavet parterne imellem her, altså de store
overenskomster og arbejdsgiverorganisationer, har de selv an-
svaret for at forvalte.

Men jeg vil da så godt sige, at det ikke ændrer på, at hvis der er
de konkrete risici, som blev nævnt før, så har Arbejdstilsynet selv-
følgelig en selvstændig forpligtelse over for enkeltindivider til at bi-
drage til, at mennesker ikke bliver udsat for konkrete sundhedsrisici
eller andre risici på arbejdspladsen.

Kl. 14:34

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ministeren.

Hermed er spørgetiden afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 156:

**Forslag til folketingsbeslutning om en national handlingsplan
mod radon i bygninger.**

Af Lisbeth Bech Poulsen (SF) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

Kl. 14:34

(Punktet er udgået efter ønske fra forslagsstillerne).

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 90:

**Forslag til folketingsbeslutning om overdragelse af den regionale
jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbane-
drift til staten.**

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremsættelse 15.03.2016).

Kl. 14:35

Forhandling

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Forhandlingen er åbnet. Jeg giver ordet til hr. transport- og byg-
ningsministeren.

Kl. 14:35

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Tak for det, formand. Regeringen ønsker jo, at vi har en velfunge-
rende kollektiv trafik til gavn for passagererne i hele landet. Privat-
banerne, som bestyres af regionerne, udgør selvfølgelig en vigtig del
af det samlede billede, og det er derfor også regeringen magtpålig-
gende, at der er styr på vedligeholdelsen og togdriften på privatba-
nerne. Regeringen er således enig i hensigten bag Dansk Folkepartis
beslutningsforslag, altså at vi skal sikre god og sammenhængende
jernbanedrift.

Men vi er mere betænkelige ved, om konsekvenserne af det konkrete forslag om at lade staten overtage ansvaret for infrastrukturen og togdriften fra regionerne er ordentligt belyst. Regeringen kan derfor ikke på det foreliggende grundlag støtte Beslutningsforslag nr. B 90.

Regeringen har ikke noget principielt imod tanken om at samle ansvaret for den danske jernbane et sted, hvis der er sikkerhed for, at det er en fordel. Modsat er der heller ingen grund til at centralisere en opgave, der kan varetages lige så godt decentralt.

Beslutningsforslaget fra Dansk Folkeparti omfatter i realiteten en gennemgribende ændring af opgavefordelingen mellem staten og regionerne på to områder. Det er for det første ansvaret for at varetage den regionale jernbanedrift og for det andet ansvaret for at vedligeholde infrastrukturen. Ansvar for begge opgaver har siden år 2000 ligget hos regionerne, altså det, der tidligere var amterne, og er i dag fuldt finansieret gennem bloktilskud og et statsligt investeringstilskud til privatbanerne.

Hvis vi først vender os mod togdriften, kan vi se, at der, som jeg også redegjorde for på et samråd i februar, er en række indikatorer på, at den regionale togdrift på flere områder fungerer ganske godt. De fleste privatbaner kører i dag med moderne materiel. Der har været en pæn passagermæssig fremgang, samtidig med at der er sket en rationalisering og effektivisering, som har reduceret det årlige nettoudgiftsbehov. De samlede udgifter er ikke vokset siden 2010, og privatbanernes enhedspriser ligger i mange tilfælde under DSB's.

Det er besluttet, at togdriften på de nordjyske jernbaner og på Grenaabanen overlades til de lokale parter, og endelig undersøges perspektiverne for på sigt at etablere samdrift mellem den statslige strækning, Lille Syd, altså Køge-Roskilde, og Østbanen, som drives af Region Sjælland.

Der er således ikke mig bekendt noget entydigt grundlag for at konkludere, at togtrafikken på privatbanerne skåret over en kam vil blive drevet bedre under staten, og der er også flere eksempler på, at man har fundet fornuftige løsninger på at lave samdrift mellem statslige og regionale baner.

Det fremgår af beslutningsforslaget, at privatbanerne skal indgå i fremtidige statslige udbud af togtrafikken, hvor de regionale togselskaber så også kan byde ind. Men det står ikke helt klart, hvad de organisatoriske konsekvenser af forslaget i øvrigt vil være.

Skal trafiksselskaberne, regionerne og kommunerne fortsat eje regionale togselskaber uden at have ansvar for togdrift? Skal de kommunalt ejede eller regionsejede togselskaber konkurrere med det statsligt ejede DSB om togtrafikken i Danmark, eller skal de fusioneres med DSB? Hvad skal der ske med det togmateriel, som de regionale privatbaneselskaber har investeret i? Og hvad er de økonomiske konsekvenser?

Regeringen er som bekendt ikke afvisende over for, at staten udbyder togtrafik. Men her er det svært at se, at en overdragelse af togdriften vil være en entydig fordel, og beslutningsforslaget giver ikke noget helt klart bud på en nyorganisering. Regeringen mener derfor heller ikke, at det er oplagt at gå videre med overvejelserne om at overdrage togdriften.

Hvis vi vender os mod vedligeholdelsen af infrastrukturen, vil jeg sige, at jeg er enig med Dansk Folkeparti i, at der har været en periode, hvor der har været meget uro omkring ansvaret og økonomien for privatbanerne. På Tølløsebanen har vi set konsekvensen af, at man fra regionens side har tøvet med at gennemføre investeringer, som skulle have været foretaget for længst.

Regeringen besluttede derfor i februar 2016 at sikre ro omkring privatbanerne med beslutningen om, at ansvaret og de økonomiske rammer for drift og vedligehold af privatbanerne ligger fast, og regionerne ved, at de skal planlægge privatbaneopgaven ud fra et langsigtet perspektiv.

Kl. 14:40

Jeg synes, at vi skal arbejde for at undgå fornyet uro. Men jeg forstår godt, at man set i lyset af forløbet omkring Tølløsebanen ikke er tryk ved regionernes håndtering af infrastrukturen. I bemærkningerne til beslutningsforslaget fremføres det, at en overdragelse af de regionale baner i det statslige jernbaneanet ikke vil medføre øgede omkostninger, men at der tværtimod kan frigøres midler fra regionerne. Men jeg bliver så nødt til lige at sige, at forslagsstillerne skal huske, at der er et par ting, man skal have med.

Ud fra en simpel sammenligning af det nuværende udgiftsniveau til vedligeholdelse af privatbanerne og de statslige regionalbaner kan man konkludere, at en overtagelse vil indebære nogle store meromkostninger for staten, hvis udgiftsniveauet hæves til det samme niveau som Banedanmarks.

Jeg forstår godt pointen i beslutningsforslaget, men jeg siger bare, at hvis man skal hæve det op til Banedanmarks niveau, vil det betyde noget. Dertil kommer en mere kortsigtet, men højst reel økonomisk overvejelse, hvis staten skulle overtage privatbanerne.

Transport- og Bygningsministeriet har ingen særlig viden om privatbanernes tilstand, men Danske Regioner har tidligere fremført, at der også på andre baner end Tølløsebanen er et efterslæb, og at det årlige investeringsbehov i perioden 2016-2025 bliver højere, end det er i dag, og endnu højere, hvis man har en ambition om fornyelse og forbedringer af privatbanerne.

Det betyder så, at der er en økonomisk risiko for staten ved eventuelt at overtage ansvaret for banernes infrastruktur, og den risiko bliver forstærket af, at staten sandsynligvis ikke vil få tilført tilstrækkelige midler ved en DUT-forhandling i forbindelse med en overdragelse. DUT, altså det udvidede totalbalanceprincip, afregnes i praksis efter de midler, der rent faktisk er brugt, og ikke efter dem, der måske burde være brugt, eller efter hvad behovet er.

Regeringen kan som sagt ikke støtte beslutningsforslaget, men hvis man ønsker at få et mere oplyst grundlag på området, vil vi fra regeringens side foreslå, at udvalget i stedet drøfter en undersøgelse af privatbaneinfrastrukturen og de økonomiske konsekvenser af at overdrage infrastrukturen til staten – altså ikke driften, men infrastrukturen – under den forudsætning, at en overdragelse skal kunne gennemføres provenuneutralt for staten.

Dertil vil jeg bare gerne sige, at jeg også har forsøgt at sige det i svaret til Trafikudvalget den 15. marts 2016 på spørgsmål 342. Derfor vil regeringen opfordre Transport- og Bygningsudvalget til at tage dette til efterretning, når udvalget skal afgive sin betænkning over B 90.

Det, som regeringen så ikke kan støtte, er en undersøgelse af at overdrage togdriften til staten, eftersom den regionale togdrift i mange henseender fremstår velfungerende og effektivt drevet. Det vil så også stå i direkte modsætning til det arbejde, der foregår i Nordjylland, med at lade regionerne overtage ansvaret for en større del af den regionale drift. Samtidig vil det også være et brud med arbejdsdelingen i sektoren at fratage regionerne ansvaret for den regionale kollektive trafik, og vi er bange for, at det kunne give fornyet uro omkring driften på privatbanerne, hvis vi åbnede den diskussion igen.

Men som forslagsstillerne kan høre, er vi altså fra regeringens side indstillet på at prøve at kigge på hele infrastrukturen. For her kan forslagsstillerne sagtens have nogle pointer, som vi fint kunne bruge til at prøve at kigge på, om der skulle være mulighed for at gøre det på en anden måde. Så det er vi åbne over for.

Kl. 14:44

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ministeren. Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 14:44

Henning Hyllested (EL):

Jeg hørte det, som at ministeren bestemt ikke var principielt uenig i, at jernbanetrafikken kunne organiseres under staten. I den forbindelse vil jeg gerne bede ministeren bekræfte, at der faktisk i DSB-kontrakten er indføjet et afsnit om, at DSB skal komme med et udspil – de skal faktisk ifølge kontrakten komme med det i år – som netop skal give DSB's bud på, hvordan man i fremtiden kan organisere DSB til måske mere trafikselskabslignende opgaver eller et »MO-VIA på skinner«, som det ligefrem er formuleret. Og det er selvfølgelig med henblik på bl.a. et regime af udbud, som det jo af EU er påbudt.

I den forbindelse kunne jeg godt tænke mig at høre status på, hvor langt man er kommet med den der rapport eller det der udspil.

Kl. 14:45

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:45

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Sådan som det er oplyst over for mig, må jeg bekræfte, at det er det, der ligger i kontrakten. Men en status på det vil betyde, at jeg skal indhente de oplysninger og høre, hvor langt DSB er i forhold til det. Det følger jeg simpelt hen ikke så tæt, men jeg gør det gerne, for jeg synes, det er et godt spørgsmål, som det er vigtigt vi kender svaret på.

Kl. 14:45

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Den næste spørger er hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 14:45

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg forstod på nogle tal, vi tidligere har fået fra ministeren, at i det i hvert fald ifølge Transportministeriet rent faktisk viser sig, at regionerne er overkompenseret i forhold til det beløb, man bruger på at vedligeholde banerne.

Jeg synes også, det er meget vigtigt, at vi deler det her forslag op i to. Jeg skal gerne fremsætte det som to selvstændige forslag, hvis det gør livet nemmere for ministeren. Den ene del handler om infrastrukturen og ansvaret for den og vedligeholdelse, og den anden del handler så om driften og om, hvor ansvaret for den skal ligge.

Vi kommer jo ikke med noget bud på, hvordan det skal organiseres. Det kan sagtens være hos de nuværende aktører, men ansvaret bør ligge et andet sted – måske ude i regionerne.

Så er ministeren ikke enig med mig i, at der sådan set er penge nok til at overdrage den her infrastruktur? For hvis regionerne i dag bliver overkompenseret, må der jo være penge nok, og så kan det her vel blive lidt mere end provenuneutralt for staten.

Kl. 14:46

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:46

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg forstår godt spørgerens pointe her, men jeg tør bare ikke på stående fod bekræfte det. Det er derfor, jeg sagde, at jeg synes, vi skulle prøve at undersøge det. For det er jo rigtigt, at man får flere penge i regionerne generelt. Man har fået flere penge, end man har anvendt, og det er også det, jeg har sagt om Tølløsebanen.

Men det skal ses i sammenhæng med, om det så er, fordi banen er i en tilstand, hvor der skal mange penge til for at bringe den op på

det niveau. Eller om det simpelt hen er, fordi man har været meget effektiv ude i regionerne og gjort det på en fantastisk måde.

Jeg er bare nødt til at sige, at jeg ikke har nogen oplysninger, der kan afkræfte eller bekræfte det. Og det synes jeg kunne være en god idé vi fik, sådan at vi havde helt fast grund under fødderne, når vi bagefter skal vurdere, hvad det i grunden koster at bringe det op på det niveau.

Så udestår stadig væk det problem, at hvis man skal have overdraget noget her, vil man skulle have de her DUT-forhandlinger. Og det er klart, at der skal man i hvert fald ind og kigge på den aftale, man har, nemlig at man vil få efter de udgifter, der har været, og ikke hvilket behov der måske har været.

Kl. 14:47

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 14:47

Kim Christiansen (DF):

Jeg skal bare lige have det helt på plads, altså om jeg har forstået ministeren korrekt. Mener ministeren, at det grundlæggende er en god idé at overdrage infrastrukturen til staten, således at det ansvar ligger ét sted? Og så kan man jo altid tage en diskussion af, hvordan selve driften skal være organiseret.

Vi ved jo alle sammen, at der foregår nogle sammenlægninger mellem DSB og NT i Nordjylland. Lignende forhold kunne jo også komme i spil på Sjælland. Ville ministeren være åben over for sådan en løsning?

Kl. 14:48

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 14:48

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Med hensyn til om infrastrukturen kunne ligge ét sted, er det klart, at jeg godt kunne se nogle fordele i det. Og jeg forstod også, at spørgeren sagde, at man skulle lade det med økonomien ligge, for det kan vi drøfte en anden gang; det vil jeg gerne gå med til.

Jeg vil i hvert fald meget gerne være med til at prøve at undersøge det – ja. For det er jo hele forudsætningen for, at vi kan komme videre med beslutningsforslaget. Som sådan synes jeg, at beslutningsforslaget tjener et godt formål, nemlig at få kastet lys over det her, inden vi så endelig måtte finde ud af, hvad fordele og ulemper er.

Kl. 14:49

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Så siger vi tak til ministeren. Den næste ordfører i rækken er hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre. Undskyld, det er faktisk hr. Erik Christensen for Socialdemokraterne. Det beklager jeg.

Kl. 14:49

(Ordfører)

Erik Christensen (S):

Tak for det. Dansk Folkeparti har fremsat beslutningsforslag B 90, som indebærer, at Folketinget skal opfordre regeringen til snarest muligt og senest ved udgangen af 2016 at fremsætte de nødvendige lovforslag m.v. med henblik på at overdrage den regionale jernbaneinfrastruktur og ansvaret for den regionale jernbanedrift til staten.

I Socialdemokratiet bakker vi op om et mere sammenhængende togsystem og en bedre koordinering mellem statslige og lokale baner til gavn for passagererne. Vi ved, at den kollektive trafik og dermed lokalbanerne er vigtige for landdistrikternes udvikling og vækst, og derfor er det også overordentlig vigtigt, at vi er et hundrede procent

sikre på, at vi styrker lokalbanerne ved lovændringer og ikke svækker mulighederne for lokalbanedrift i lokalområderne.

Umiddelbart er vi betænkelige ved den del af forslaget, som omhandler overdragelse af driften til staten. Vi er usikre på, om den del på sigt faktisk kan betyde nedlæggelse af visse lokalbaner.

Vi er også usikre på, om forslaget kan føre til øgede udgifter, og derfor mener vi, der er behov for at gå nærmere ind i økonomien i forbindelse med forslaget.

Samtidig mener vi også, at der er behov for få undersøgt de tekniske og materielle udfordringer ved forslaget nærmere. Det gælder eksempelvis, når Dansk Folkeparti i teksten nævner, at man kunne bruge materiellet flere steder. Men der må man jo sige, at det på nogle af hovedstrækningerne er sådan, at der højst sandsynligt vil blive elektrificeret mere, end der allerede er. Det vil der nok ikke blive på lokalbanernes skinner, og derfor kan der være en problemstilling der, som vi i hvert fald gerne vil have undersøgt nærmere.

Vi mener faktisk også, der er behov for en samlet strategi for, hvordan man bedst udbyder togtrafik i fremtiden, før vi kan tage stilling til den del af forslaget, som omhandler overdragelse af driften til staten. Der kan, som ministeren også nævnte, være en god pointe i, at staten ejer den samlede infrastruktur, så den del er vi indstillet på at undersøge nærmere.

Men som det nok er fremgået af min tale, kan Socialdemokraterne ikke støtte forslaget på det foreliggende grundlag, da vi mener, at der er for mange uklarheder og usikkerheder.

Men vi indgår gerne positivt i en nærmere drøftelse i udvalget om, hvordan man kan sikre en mere sammenhængende og koordineret togdrift mellem de statslige og lokale baner til gavn for passagererne, eventuelt med overdragelse af infrastrukturen til staten.

Vi vil derfor opfordre til, at udvalget i forbindelse med det videre arbejde inddrager alle interessenter på området, men som sagt kan vi ikke på det foreliggende grundlag støtte forslaget.

Kl. 14:51

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 14:51

Kim Christiansen (DF):

Ja, det er der. Og det er jo, fordi Socialdemokratiets ordfører siger, at det er lidt uklart, hvad man vil. Nu er det her forslag meget gennemarbejdet, synes vi da selv. Så jeg kunne godt tænke mig lige at spørge om noget.

Det er jo en god nok bemærkning, hvis det er, fordi man gerne vil skyde noget ned, som man dybest set godt kan lide. Flere af ordføreren partikolleger har jo stået og talt varmt for at styrke lokalbanerne og om, at vi nu virkelig skal sørge for, at infrastrukturen er i orden, så vi ikke får flere tiltag som i Tølløse.

Er Socialdemokratiet splittet i den her sag? Det er det ene spørgsmål. Det andet spørgsmål er: Hvad er det, der er uklart i det her forslag om f.eks. overdragelse af infrastruktur?

Kl. 14:52

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 14:52

Erik Christensen (S):

Jeg synes, jeg fik sagt meget klart, at den del med infrastrukturen ser vi faktisk positivt på, og vi vil gerne kigge nærmere på det i udvalget og inddrage alle interessenter.

Om uklarheder vil jeg sige, at jeg faktisk mener, at der er meget uklarhed. Og jeg kan kun henvise til ministeren i spørgsmålet om økonomien. Den del af det synes jeg faktisk er meget uklart.

Jeg synes også, det er uklart, hvad der sker, hvis man lægger driften over til staten og der ikke er en samlet strategi for udbud. Så kunne man godt komme i en situation, at der er lokalbaner, som ingen byder på, og hvad sker der så med de lokalbaner? Så vil der være risiko for, at der ikke vil være tog, der kører der, så der kommer busser i stedet for. Det var nogle af uklarhederne.

Kl. 14:52

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Kim Christiansen? Nej. Så siger vi tak til ordføreren og giver ordet til Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:53

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Jeg vil starte med at slå fast, at de regionale jernbaner har stor betydning for landdistrikter og yderområder en række steder i Danmark. Derfor vil jeg godt takke Dansk Folkeparti for med dette beslutningsforslag at sætte fokus på de lokale jernbaner, der jo i dag drives i regionalt regi.

Venstre har sympati for Dansk Folkepartis hensigt med forslaget, nemlig at skabe en bedre og mere sammenhængende og effektiv jernbanedrift til gavn for den kollektive trafik og passagererne. Specielt kan jeg godt se logikken i, at vi undersøger mulighederne for og konsekvenserne ved, at der fremover kun bliver én jernbaneinfrastrukturforvalter i Danmark, nemlig Banedanmark.

Her findes der givetvis nogle rationaliseringsgevinster, som kan og bør høstes. Der er dog behov for at få belyst alle økonomiske, tekniske og driftsmæssige konsekvenser grundigt, inden vi går videre med at gøre staten ansvarlig for alle skinnerne i Danmark. Herunder skal vi have afdækket, om der skulle lure en ekstraregning til staten, som lige pludselig skal betales.

Noget helt andet er ansvaret for selve togdriften. Her er Venstre umiddelbart ikke parat til at lade ansvaret gå fra regionerne til staten. Jeg anser det ikke for at være nogen selvfølge, at staten skulle være specielt meget bedre til at stå for lokal og regional togdrift. Faktisk har vi en generel udfordring med, at togdriften i Danmark er forholdsvis dyr, når vi sammenligner med andre lande. Det gælder specielt DSB, som jo hvert år understøttes med store skatteydertilskud for at få driften til at hænge sammen. Dertil kommer, at forslaget har vidtgående organisatoriske og økonomiske konsekvenser, når det gælder overdragelse af driften.

Derimod vil jeg gerne medgive Dansk Folkeparti, at der er plads til forbedringer, når det gælder sammenhængen i togtrafikken set fra passagerernes synspunkt. Det gælder både med hensyn til busdriften, der altid bør understøtte og ikke konkurrere med jernbanedriften, og det gælder også med hensyn til sammenhængen mellem lokalbanerne og den statslige togdrift, hvor helt nye muligheder for pendlertrafik tegner sig, bl.a. på Sjælland.

Men alt dette kan gennemføres inden for rammen af den nuværende ansvarsfordeling for togdriften. Det kræver blot politisk vilje og fokus på sagen. F.eks. kunne vi fokusere på det i forbindelse med kommende udbud af togdrift, som vi jo skal i gang med, så det kan effektiviseres omkring 2020. Der er det helt oplagt at se på om der er nogle helt nye muligheder for at lave en fornuftig, sammenhængende pendlertogdrift her på Sjælland på tværs af lokalbaner og de statslige baner.

Af de nævnte grunde kan Venstre ikke stemme for beslutningsforslaget, som det foreligger. Derimod ser jeg meget frem til udvalgsbehandlingen, hvor vi lægger op til en nærmere undersøgelse af konsekvenserne ved at overdrage ansvaret for jernbaneinfrastrukturen til staten, altså med baggrund i Dansk Folkepartis hensigt om en provenuneutral overdragelse.

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 14:56

ved Ringsted. Smidighed og åbenhed er måske ikke lige Banedanmarks spidskompetence.

Desuden er der jo helt klart nogle økonomiske problemer ved det, som også transportministeren har redegjort for. Men ingen tvivl om, at Banedanmark besidder en enorm ekspertise, når det handler om jernbaneinfrastruktur, og der er i princippet ingen grund til, at man ikke samler viden og erfaring ét sted, ikke mindst i betragtning af jernbanenettets størrelse i dette ikke ret store land.

Enhedslisten har bestemt også sympati for at samle jernbanedriften under staten, men jeg er ikke helt sikker på, at Dansk Folkeparti og Enhedslisten har helt den samme opfattelse af, hvordan det skal gøres, og hvordan det skal se ud. Intentionerne fejler imidlertid ikke noget, nemlig at skabe sammenhæng og bedre koordinering i den kollektive jernbanetrafik – det er hårdt tiltrængt.

Enhedslisten har jo igennem lang tid slået til lyd for, at organisationen af togdriften blev samlet ét sted, nemlig under staten. Om det så skal være under DSB i en eller anden ny udgave eller under Trafikstyrelsen eller i form af en helt ny organisation – vi kunne passende kalde den Transport for Danmark – kan man jo diskutere. Enhedslisten synes jo, at når vi i forvejen har en statslig organisation, som har forstand på at køre tog, så var der måske ikke nogen grund til at opfinde noget helt nyt, men blot at omorganisere den eksisterende organisation, hvis det er det, der skal til – især da hvis man skal tilpasse sig et regime med udbud af den statslige jernbane.

Lad mig her understrege, at det bestemt ikke er vores opfattelse, at jernbanen skal deles op i pakker, som udbydes til lavestbydende, som også det her B-forslag er inde på i bemærkningerne, som så skal omfatte de statslige lokalbaner, bliver det jo så til. Så foretrækker vi trods alt, at det bliver de regionale trafikskelskaber, der kommer til at køre tog regionalt, så operatørvirksomheden dermed bliver på offentlige hænder, som det f.eks. sker i Nordjylland. Udbud, uden at der sidder et statsligt organ og styrer det, vil betyde en fragmentering af jernbanedriften, som vil have den stik modsatte virkning af det, som B-forslaget i virkeligheden tilstræber, nemlig sammenhæng og koordinering med henblik på et rimelig ensartet produkt.

Jeg kan jo ikke lade være med her at gøre opmærksom på – jeg var lidt inde på det i mit spørgsmål til ministeren – at der i DSB-kontrakten, som Enhedslisten var med til at indgå aftale om, faktisk findes et par ret fyldige afsnit om udbud, som i en vis udstrækning lægger vægt på de samme ting, som også B-forslaget fra Dansk Folkeparti gør. I afsnit fem i kontrakten fremgår det nemlig, at DSB skal fremlægge en analyse af DSB's organisering med henblik på situationen med udbud – det er jo altså efter EU's krav i den fjerde jernbanepakke – og med henblik på at DSB skal udvikles til at foretage trafikalskabslignende opgaver og således fortsætte som et slags Movia på skinner.

Så der er faktisk i DSB-kontrakten også taget højde for en udvikling, hvor jernbanen udbydes til andre operatører med mulighed for at køre togene. Dette var ikke mindst Enhedslistens fortjeneste i forhandlingerne i et forsøg på netop at bevare den statslige styring af jernbanedriften, som jo også B-forslaget faktisk har ansatser til eller lægger op til.

Det er klart, at B-forslaget er affødt af miseren omkring Tølløse-banen og Region Sjælland. Den viste, at regionen og for den sags skyld også Movia hellere vil køre busser end tog. Det er fremgået, at regionerne ikke bruger alle de penge, de får via investeringstilskud og bloktilskud, til drift af deres lokalbaner, hvilket bekræfter, dels at regionerne har en anstrengt økonomi, dels at de ikke prioriterer lokalbanerne så højt, som de burde.

Det er svært at vurdere, om økonomien ville være hjulpet i statslig regi, når vi har en regering – i øvrigt understøttet af Dansk Folkeparti – som helt klart ikke prioriterer kollektiv trafik og jernbanedrift. Således blev regeringsperioden jo begyndt med at nappe 300 mio. kr. fra DSB, og man fortsætter med at spare på Banedanmarks

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen for at rose Dansk Folkeparti – det er vi jo altid glade for. Det hjælper så bare ikke lige jernbanen her, at vi kommer med skåltaler og rosende ord.

Venstre vil lukke regionerne – og når man har et ønske om at lukke noget, så er det vel, fordi man synes, det ikke fungerer, at det ikke duer – men de er altså åbenbart de eneste, der formår at drive lokalbanerne ifølge hr. Kristian Pihl Lorentzen. Og der synes jeg måske bare, at jeg lige savner at få at vide, hvad Venstre mener om den mulige organisering af det. Nu taler ordføreren selv om udbud. Det er jo ikke nødvendigvis DSB, der skal køre de her strækninger. Det kunne jo for den sags skyld sagtens være trafikskelskaberne med det nuværende materiel, men var det ikke mere smart, hvis ansvaret for, hvorvidt banerne skal køre eller ej, lå ét sted?

Kl. 14:57

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 14:57

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, med hensyn til udbud er jeg meget enig med hr. Kim Christiansen. Det er jo en bred vifte af operatører, der ville kunne byde på opgaven og få den.

Med hensyn til Venstres holdning til regionerne er Venstres officielle holdning jo ikke, at regionerne skal lukkes, bum! Venstres officielle holdning er, at regionerne består, indtil man måtte finde en anden måde at organisere vores drift af sygehuse på osv. Så vi har ingen aktuelle planer om at lukke regionerne på nuværende tidspunkt.

Om regionerne er bedre end staten? Jamen jeg har bare ikke sådan umiddelbart tillid til, at det bliver billigere, hvis staten overtager det her. Men jeg er helt med på det der med jernbaneinfrastrukturen, og der rækker vi en hånd frem til Dansk Folkeparti – det vil vi gerne være med til at kigge på.

Kl. 14:58

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Og den næste ordfører er hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 14:58

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Det her er et meget omfattende beslutningsforslag, som Dansk Folkeparti har fremlagt, fordi det omfatter, at staten både skal overtage den regionale jernbaneinfrastruktur, men også ansvaret for den regionale jernbanedrift, altså lokalbanerne. Jeg synes, det kan være lidt svært at overskue konsekvenserne af forslaget, som også de tidligere ordførere og også ministeren faktisk har gjort opmærksom på.

Enhedslisten har bestemt sympati for tankerne om, at jernbaneinfrastrukturen samles under staten, altså under Banedanmark, men jeg ved også, at der er nogle privatbaner, som ikke er begejstret for tanken – og det bør selvfølgelig undersøges, hvad betænkelighederne bunder i. Jeg er ret overbevist om, at nogle nok finder, at Banedanmark er svær at bakke med og ikke lige til at flytte, hvad vi jo også selv har oplevet omkring planerne om den niveaufri udfletning

budgetter, så både vedligehold og nyanlæg forsømmes. Og Togfonden DK er man sammen med Dansk Folkeparti jo på vild flugt væk fra.

Men der er gode tanker i B-forslaget, som efter vores mening giver anledning til fælles drøftelser med de mange interessenter, der rører i gryden med kollektiv trafik og i gryden med jernbane, om en gang for alle at få taget hul på den byld, der hedder, at der er alt for mange, der blander sig her; der er alt for mange kongeriger rundt omkring. At få samlet styringen ét sted må være formålet.

DSB-kontrakten kunne passende være anledningen, når DSB fremlægger sin analyse for organiseringen i tiden efter Togfonden DK frem mod 2030. Det skulle efter kontrakten allerede være sket, nemlig primo 2016.

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning fra hr. Kim Christensen, Dansk Folkeparti.

Kl. 15:04

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg vil bare spørge hr. Henning Hyllested: Hvis nu man forestillede sig, at vi kun talte flytning af infrastruktur, ville Enhedslisten så kunne synes, det var en god idé? Og kunne man støtte, at ansvaret for vedligehold lå ét sted, nemlig hos Banedanmark?

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:04

Henning Hyllested (EL):

Ja, bestemt, og jeg vil ikke lægge skjul på, at jeg blev lidt overrasket, da jeg så, at beslutningsforslaget også omfattede overtagelse af jernbanedriften. Det havde jeg ikke regnet med, for jeg synes ikke, at hr. Kim Christiansen i vores interne snakke har været så meget inde på det. Men ja, bestemt. Overtagelsen af vedligehold, altså infrastruktur, ligger efter min mening meget mere lige for, og jeg var i mit ordførerindlæg også inde på, at vi faktisk synes, at der ligger en rigtig fin ekspertise samlet hos Banedanmark, som her kan bringes i anvendelse.

Kl. 15:05

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:05

Kim Christiansen (DF):

Nu nævnte Henning Hyllested, at det her lidt udsprang af sagen om Tølløsebanen, og det er jo korrekt. Nu har der for ikke så mange år siden også været en sag ovre i hr. Henning Hyllesteds egen valgkreds, hvor vi i ellefte time fik reddet en lille lokalbane, som i dag er ved at udvikle sig til en egentlig nærbane. Det er en positiv historie. Så det drejer sig ikke kun om Tølløsebanen. Der er altså nogle regionsdirektører rundtomkring, hvis største ambition i deres regeringsperiode tilsyneladende er at få nedlagt noget jernbaneinfrastruktur. Så kunne hr. Henning Hyllested ikke se en idé i, at ansvaret for driften også lå et andet sted end i regionerne, så vi sikrer, at der så også er nogle til at køre på de her fine skinner, som vi forhåbentlig får, når nu de bliver flyttet?

Kl. 15:05

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Henning Hyllested (EL):

Jo, bestemt, og jeg gjorde i min ordførertale faktisk også opmærksom på, at det er vi for så vidt helt indstillet på, men det er nok en meget mere kompliceret opgave end at overføre infrastrukturen. Det var såmænd det eneste, jeg gjorde opmærksom på. Det kræver en omfattende diskussion med alle de interessenter, alle de kongeriger, som er involveret i at røre rundt i den kollektive trafikgryde og ikke mindst jernbanetrafikgryden. Så det var sådan set det forbehold, jeg tog. Det var ikke en principiel modstand mod ideen, som vi synes er god.

Kl. 15:06

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører i rækken er hr. Villum Christensen, Liberal Alliance.

Kl. 15:06

(Ordfører)

Villum Christensen (LA):

I Liberal Alliance kan vi godt se nogle pointer i det her beslutningsforslag, når det handler om mulighederne for at sikre en mere sammenhængende jernbanedrift ved at operere med én statslig infrastruktur. Det må i teorien give bedre muligheder for at optimere drift og køreplaner samt oven i købet måske give nogle bedre private udbudsmuligheder. Omvendt har vi svært ved at se fidusen i, at vi på nuværende tidspunkt også skal overlade togdriften til staten og i særdeleshed til DSB, hvis dette skulle blive resultatet. Som det allerede er nævnt, har privatbanerne faktisk været igennem en række solide rationaliseringer og klarer sig fint på de relevante nøgletal. De har faktisk også bedre materiel at køre med end DSB.

Det er vist i øvrigt ikke helt enkelt at garantere samme driftsøkonomi som i dag eller bedre driftsøkonomi, som det fremgår af forslaget, ligesom det umiddelbart er svært at se, hvorledes det organisatoriske setup er tænkt. Jeg tænker her på: Hvem skal eje togselskaberne? Hvad med ansvaret? Bør ansvaret ikke følges med ejerskabet? Det har vi ikke helt overblik over. Med andre ord kan vi på det foreliggende grundlag ikke vurdere de endelige konsekvenser af forslaget. Det er jo ret besat en forholdsvis stor beslutning, der lægges op til, som også Enhedslisten var inde på.

Så vi vil derfor gerne være med til at få analyseret mulighederne i ministeriet med henblik på at overdrage skinnerne og sådan set kun denne del, idet regionerne trods alt ikke er nedlagt endnu. Vi forstår også på ministeren, at der kan være nogle knaster, der skal kigges nærmere på. Men vi vil som sagt gerne arbejde positivt hen imod at blive klogere på de muligheder og de perspektiver, der kan ligge i beslutningsforslaget, eventuelt ved at skrive en fælles beretning.

Kl. 15:08

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Nikolaj Amstrup, Alternativet.

Kl. 15:08

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Mange tak. Der er ikke nogen tvivl om, at der er lagt et stort arbejde i det her beslutningsforslag fra Dansk Folkeparti, og det vil vi godt kvittere for. Jeg vil dog også følge op på en del af de andre ordføreres kommentarer ved at sige, at vi også synes, at de her to ting, overdragelse af infrastrukturen og overdragelse af driften, kan vi lettere diskutere hver for sig. Vi er meget interesserede i at få undersøgt yderligere og få inddraget endnu flere aktører i arbejdet med at finde ud af, hvordan vi får forbedret de offentlige transporttilbud i de

mindste bysamfund og i landdistrikterne. Det er absolut også noget, der ligger Alternativet på sinde.

Det forekommer os også mere oplagt, som det er nævnt af flere andre ordførere, at overføre infrastrukturen til det statslige. Men vi ser store udfordringer i at overføre driften, både i forhold til det økonomiske og til det, som ministeren faktisk også belyste, nemlig at en stor del af de regionale privatbaner faktisk fungerer rigtig godt nu. Så det er klart, at vi skal tage kloge beslutninger. Men vi er lige så indstillede som mange andre ordførere i salen på at tage det op og måske lande en fælles beretning i udvalget.

Kl. 15:10

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører i rækken er hr. Andreas Steenberg, Det Radikale Venstre.

Kl. 15:10

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

I Radikale Venstre har vi den opfattelse, at vi tror, at mennesker, danskerne, er fløjtede ligeglade med, hvem der ejer skinnerne – om det er regionerne eller staten eller kommunerne, eller hvem det er – bare de virker. Den udfordring, vi har med jernbanedriften i Danmark, er, at man ikke har investeret i og vedligeholdt jernbaneinfrastrukturen tilstrækkeligt i årtier, hvis ikke næsten et helt århundrede. Vi er i gang med at udskifte signaler, der er fra 1920'erne. Vi sidder i Transportudvalget og i aftalepartierne bag Femernforbindelsen og diskuterer en lille bane nede på Lolland, der er så langt bagud med vedligeholdelsen, at den måske helt skal lukkes i en periode, fordi der ikke længere kan køre tog på den. Det er jo en kæmpe udfordring.

Jeg vil gerne takke Dansk Folkeparti og især transportordføreren, hr. Kim Christiansen, for igen og igen at tage de her baner, som ligger under regionerne, op og starte en debat herinde. For jeg har den opfattelse, og der må jeg også gribe i egen barm, at da vi lavede Togfonden DK og nogle af de her mange investeringer, havde vi simpelt hen ikke fokus nok på de jernbanestrækninger, som ligger i regionernes regi. Der synes jeg simpelt hen at vi må se hinanden i øjnene og sige: Det kunne vi godt have gjort bedre og været mere opmærksomme på.

Det er jo især de to regioner her på Sjælland, Region Hovedstaden og Region Sjælland, som har rigtig mange kilometer jernbane, og jeg kan godt forstå, at man sidder på Sjælland og siger: Nå, der er så nogle jernbaner i Sønderjylland, Nordvestjylland og Nordjylland, som er statslige, og som kører ud i landdistrikterne; dem har man investeret i; dem har man løftet. Det er vi i Radikale Venstre rigtig glade for, men derfor kan jeg da godt forstå, at man sidder i Nykøbing Sjælland eller Nakskov og siger:

Hvad så med den bane, der går op til os? Den har I helt overset at opgradere, for den ligger så under regionerne.

Derfor mener vi i Radikale Venstre ikke, at den helt store udfordring er, om regionerne har nogle baner eller ej, nej, det er, hvad for nogle rammevilkår, hvad for nogle investeringsvilkår vi sætter op for regionalbanerne. Det synes vi faktisk at vi burde diskutere.

Nu diskuterer vi jo mest, hvad for nogle ting i den her Togfonden DK, man skal spare væk, og det er vi meget ærgerlige over i Radikale Venstre, for det kunne være, at det var nogle af de her regionalbaner, vi skulle begynde at diskutere. Jeg vil ikke stå her og love en masse penge, for dem har jeg ikke med ned i salen, men jeg synes faktisk, at det var den debat, vi skulle starte. Så har vi ikke noget problem med, at regionerne har nogle baner. Vi synes sådan set godt, vi nogle gange kunne flytte nogle flere ting fra staten og ud til regioner og kommuner, så man kunne få noget lokalt selvstyre, med hensyn til hvordan køreplanerne skal se ud.

Det, der selvfølgelig har startet debatten her, er, at regionen Sjælland har overvejet at lukke den bane, der hedder Tølløsebanen, som er en af de her baner, der simpelt hen ikke er blevet vedligeholdt tilstrækkeligt. Og det gør jo, at det er skruet uden ende, fordi det bliver dårligere og dårligere, og så kommer der færre passagerer og dårligere økonomi, og så går det én vej. Det var en af de ting, jeg synes vi godt kunne sætte os ned og prøve at diskutere: Hvordan kunne man hjælpe Region Sjælland med nogle af de her landdistriktbaner, eller hvad vi skal kalde dem?

Men man glemmer så også helt de regioner, hvor det faktisk går rigtig godt. Det er mit indtryk, at Region Midtjylland driver Lemvig-banen – VLTJ-banen, som den hedder i Tørfisksangen – rigtig godt. Det er også mit indtryk, at Region Nordjylland og Nordjyllands Trafik gør det rigtig godt med de baner, de har. Derfor støtter vi ikke beslutningsforslaget, men vi støtter rigtig meget op om Dansk Folkepartis og særlig hr. Kim Christiansens årelange indsats for at sætte de her regionalbaner på dagsordenen, og det vil vi fortsat gerne være med til.

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 15:14

Henning Hyllested (EL):

Det var mere, fordi jeg måske syntes, at det, Andreas Steenberg sagde, strittede lidt i flere retninger. Jeg kunne ikke helt blive klog på, om man syntes, at det var klogt at samle det med vedligeholdet og infrastrukturen ét sted, eller om det skulle lægges ud lokalt, til regionalt selvstyre, og hvad der blev sagt. Er der helt ærligt nogen saglig grund til, at vi har – hvad skal man sige – ekspertisen spredt ud på flere organisationer, taget i betragtning at Danmark ikke er større, end det er, og at jernbanenet i Danmark, hverken lokalbanenet eller det statslige jernbanenet, ikke er større, end det er?

Kl. 15:15

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Inden ordføreren får lov at svare, vil jeg lige sige, at det er tredje gang, jeg nu konstaterer, at man glemmer at titulere med hr., for det gør vi her i Folketingssalen, ikke mindst når der er så mange herrer til stede, som der er under denne trafikdebat.

Ordføreren, værsgo.

Kl. 15:15

Andreas Steenberg (RV):

Der er også en gang imellem kvinder i trafikdebatterne!

Men jeg vil jo så takke hr. Henning Hyllested for at give mig en mulighed for at sige det lidt mere klart. Jeg synes, der er eksempler på, at regionerne faktisk gør det rigtig godt. Og nu er Region Hovedstaden og Region Sjælland jo også gået sammen, og jeg synes ikke, der er noget, der tyder på, at de regioner egentlig driver det særlig dårligt, når man ser på vedligehold og drift, tværtimod. Det, jeg synes vi skal diskutere, er, om de får penge nok til det, og det tror jeg faktisk diskussionen handler mere om, end hvor de her jernbaner lige præcis er organiseret.

Kl. 15:16

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 15:16

Henning Hyllested (EL):

Ja, hr. Andreas Steenberg er jo ikke andet end en dreng!

Det, jeg ville sige, var, at det selvfølgelig er rigtigt nok, at der er økonomi blandet ind i det her, og det kan jo være rigtigt nok, at det måske i virkeligheden også er det, det kommer an på, men det er vel også en kendsgerning, at der i hvert fald er rigtig mange regioner, der helt klart prioriterer busserne frem for togene, fordi busserne er nemmere at have med at gøre, om jeg så må sige, og de er sådan set også billigere. Og de er også nemmere at afskaffe. Det er nemmere at fjerne en buslinje, end det er at fjerne en togbane, og det er vel også noget af det, der gør sig gældende. Det er jo noget af det, der gør sig gældende i forbindelse med Tølløsebanen, og det er vel også det, der gør sig gældende på Lollandbanen og andre baner.

Kl. 15:17

Fjerde næstformand (Mette Bock):
Ordføreren.

Kl. 15:17

Andreas Steenberg (RV):

Efter min mening består udfordringen med bl.a. Tølløsebanen og et par af de andre baner på Sjælland af to ting: Det ene er, at de ikke er blevet vedligeholdt og opgraderet, og det gør, at der er et investerings efterslæb, og det andet er, at det jo ryger ind i de her diskussioner, vi hele tiden har om landdistrikter. Altså, når der ikke er så mange mennesker, der bruger det, ser det dårligere ud på excelarket, og så er der nogle, der synes, at man skal komme af med det. Jeg tror, at man i stedet for at diskutere, hvor det med banerne skal ligge sådan rent organisatorisk, jo så skal diskutere det forhold, at der simpelt hen mangler nogle penge til at opgradere de baner.

Kl. 15:17

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Karsten Hønge, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 15:17

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Det er et flot og gennemarbejdet forslag, som Dansk Folkeparti har lagt på bordet. SF har stor sympati for intentionerne om en bedre sammenhæng og en bedre koordinering. Der er rigtig gode intentioner, som kan understøtte togdriften i lokalområderne. For passagerne handler det jo om at komme frem og mindre om, hvilke selskaber det er, og på hvilke måder man får betjent strækningerne. De lokale baner, der drives af regionerne, giver jo altså nogle udfordringer, men også nogle fordele for det lokale demokrati.

SF støtter fortsat lokal indflydelse på togdriften, men vi er jo meget åbne over for at se på, om man kan samle ekspertisen bedre. Kan der opnås organisatoriske fordele ved at samle mere under staten, ser vi gerne på det, men vi deler ikke Dansk Folkepartis ønske om at benytte den øvelse til muligvis at sende flere ydelser i udbud.

Det er som sagt sammenhængen, der er interessant for passagerne, altså sammenhængen mellem statens togdrift, regional togdrift og busnettet. Vi synes, der er rigtig mange gode tanker i beslutningsforslaget fra Dansk Folkeparti, og vi ser frem til de kommende diskussioner.

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Rasmus Jarlov, Det Konservative Folkeparti.

Kl. 15:19

(Ordfører)

Rasmus Jarlov (KF):

Vi stemmer også imod beslutningsforslaget. Vi er egentlig tilhænger af at nedlægge regionerne – det skal ikke være nogen hemmelighed – men når de nu er der, vil jeg sige, at vi da synes, at det er en af de opgaver, det giver mening at løse på et regionalt niveau. Det er selvfølgelig klart, at der er nogle baner, som spiller en stor rolle i forhold til jernbanedriften i hele Danmark, og det kan godt være, at der er et behov for en bedre koordinering, men når det drejer sig om en bane, som kun kører i Nordsjælland, eller som kun kører på Fyn, mener vi, at det giver mest mening, at det bliver varetaget af det regionale niveau.

Kl. 15:20

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Så kommer vi til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:20

(Ordfører for forslagsstillerne)

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil da indledningsvis sige tak for alle de mange positive tilkendegivelser. Jeg har egentlig ikke fornemmet, at der er nogen, der sådan rigtig er imod det her, men alligevel er det lykkedes rigtig mange at komme med forskellige søforklaringer på, hvorfor man så ikke kan støtte forslaget, og det er jo sådan lidt Christiansborgagtigt.

Jeg havde egentlig forberedt en lang ordførertale, og den synes jeg ikke at jeg har lyst til sådan at gå igennem, fordi jeg synes, at det er meget vigtigere, at vi lige samler op på det, der er blevet tilkendegivet. Som jeg ser det, kunne der nok godt skabes en bred enighed om, at man får flyttet den her infrastruktur over under Banedanmark. I dag har man faktisk ud over Banedanmark de lokale, regionale selskaber, lokale tog på Sjælland, Nordjyske Jernbaner, Midtjyske Jernbaner, Vestbanen i Sønderjylland, som også skal vedligeholde jernbanen.

Det må alt andet lige blive dyrere, og som sagt ligger der jo papirer fra transportministeren på, at man i dag overkompenserer regionerne. De bruger simpelt hen ikke de penge på vedligeholdelse, som de får udbetalt – af forskellige årsager. Regionerne har jo selv stillet forslag om, at man hellere vil have det her som bloktilskud og ikke pr. skinnekilometer i drift. Det var jo også en rigtig god øvelse, fordi så kunne man have brugt det på at køre busser, og så kunne man have fået lukket nogle lokalbaner. Det blev heldigvis forpurret, og indenrigsministeren skal have ros for, at man ikke kom afsted med den manøvre.

Jeg håber, at vi i udvalgsarbejdet i hvert fald kan få en enighed om at undersøge det her nærmere. Det forstod jeg også på ministeren, og øvelsen er egentlig ikke så svær, for det er jo bare at kontakte de fire regionale togselskaber og indhente tal for vedligeholdelsesbudgetterne, og så må vi kunne sende nogle folk ud at undersøge, om der er store mangler på skinnerne. Så det håber jeg er en kort proces, så vi ikke får et eller andet årelangt udvalgsarbejde for at finde ud af det her.

Så vil jeg også understrege, at flere har været inde på, at privatbanerne faktisk gør det rigtig godt. Det gør de, og det her er ikke en kritik af den måde, som privatbanerne bliver drevet på, for det gør de rent faktisk rigtig godt mange steder. Problemet er, at de måske ikke kan få lov til det, hvis der ikke er nogen skinner at køre på. Det var egentlig ikke, fordi DSB eller staten skulle til at være togoperatør på de her lokalbaner. Det var mere, at ansvaret lå et andet sted end ude hos de her regionsrådsformænd. Det var egentlig det, der er min pointe i forslaget.

Så vi vil ikke overføre driften, men vi vil gerne flytte ansvaret for, hvem der skal køre derude, og det kan så være i form af udbud. Det kan også være Movia, der gør det. Det kan være alle de nuværende aktører. Det har vi sådan set ikke forholdt os til i forslaget, men vi vil bare gerne på en eller anden måde sikre, at det ikke sådan lige er dagsformen, der bestemmer, om man gider drive en lokal jernbane ude i de tyndt befolkede områder, eller om man ønsker at nedlægge den og sætte busser ind.

Så det er egentlig det, der er vores intention. Det håber jeg, og det har jeg også forstået på alle ordførere, at vi kan arbejde positivt med i udvalgsarbejdet og måske lande en fælles beretning, hvor vi beder ministeren om at sætte gang i Transportministeriet og få det her undersøgt.

Kl. 15:24

Fjerde næstformand (Mette Bock):

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

Kl. 15:24

Henning Hyllested (EL):

Det var mere for allerede nu at påbegynde den afklaring, som helst skulle finde sted i form af udvalgsarbejdet. Jeg har også et stort ønske om, og jeg tror faktisk også på, at det godt kan lade sig gøre at lande en fælles beretning her. Men i forhold til hr. Kim Christiansens bemærkninger næsten til sidst vil jeg bare høre, hvad forskellen er på at overføre driften af jernbanerne og så at overføre ansvaret for driften af jernbanerne. Den fattede jeg ikke lige.

Kl. 15:24

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:24

Kim Christiansen (DF):

I dag er det jo heller ikke DSB, der kører alle de statslige jernbaner. Arriva kører jo nogle strækninger, som man har vundet ved et udbud. Så enten kan det jo være udbud, eller også kan man pålægge andre at gøre det. Men ansvaret for, hvem der skal køre, burde måske ligge et andet sted end hos skiftende regioner, fordi man ikke har sammenhængen, i forhold til om der overhovedet skal køre tog eller ej. Det er op til den enkelte region, og det synes jeg er problematisk, og derfor vil vi gerne flytte ansvaret for det.

Kl. 15:25

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 159:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via omstilling af transportsektorens energiforsyning.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

Sammen med dette punkt foretages:

5) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 160:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af bustransport og andre trafikale tiltag.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

6) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 161:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag ved begrænsning i transportvæksten via planlægning og kørselsafgifter.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 162:

Forslag til folketingsbeslutning om klimatiltag via effektivisering af transportens energiforbrug.

Af Henning Hyllested (EL) m.fl.

(Fremsættelse 01.04.2016).

Kl. 15:26

Forhandling

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Forhandlingen er åbnet, og jeg giver ordet til transport- og bygningsministeren. Værsgo.

Kl. 15:26

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Tak, formand. Enhedslisten foreslår, at regeringen pålægges at fremsætte konkrete forslag til, hvorledes transportens CO₂-udledning kan reduceres. Det fremgår af bemærkninger til beslutningsforslaget, at skiftende regeringer har svigtet med hensyn til at gøre en indsats for at reducere transportsektorens klimabidrag. Lad mig med det samme slå fast, at dette udgangspunkt for Enhedslistens forslag ikke er i overensstemmelse med virkeligheden. Fakta er, at der i Danmark sker en meget klar påvirkning af transportsektorens CO₂-udledning gennem især indretning af afgiftssystemet, gennem krav om iblandning af biobrændstoffer, elektrificering af jernbanetrafikken, krav til bilindustrien gennem EU og en række andre tiltag, som tilsammen er med til at holde transportsektorens forbrug af fossile brændstoffer nede.

Regeringen er – jævnfør regeringsgrundlaget – indstillet på, at Danmark fortsat skal være et af de førende lande i den grønne omstilling. Det betyder bl.a., at regeringen vil gøre sit til at præge de øvrige EU-lande til at fastlægge ambitiøse mål og politikker i fællesskab, og at Danmark skal tage en væsentlig del af ansvaret for at indfri de mål. Danmark er jo også allerede nu omfattet af EU's mål om at reducere EU's samlede drivhusgasudledninger. Den samlede reduktion fordeler sig på den kvoteomfattede sektor, hvor der ikke gives nationale byrder for fordelingen, og på de ikke kvoteomfattede sektorer, det er transport og landbrug og individuel opvarmning osv., hvor der skal udmåles nationale byrdefordelinger.

Danmark forventes at opfylde sit mål i 2020 for den ikkekvoteomfattede sektor. Det byrdefordelte mål for Danmarks reduktionsforpligtelse i 2030 er endnu ikke fastlagt, og det forventes, at Europa-Kommissionen fremlægger forslag herom medio 2016, hvorefter en aftale skal forhandles færdig. Lige nu er det derfor ikke det rigtige tidspunkt at beslutte nye nationale CO₂-tiltag i de ikkekvotebelagte sektorer. Regeringen bør afvente, at Europa-Kommissionen frem-

lægger forslag til en byrdefordeling, fleksible mekanismer til handel med udledningsrettigheder m.v. Når der foreligger en aftale om byrdefordelingen, er det efter regeringens opfattelse det rigtige tidspunkt at træffe beslutning om, hvad vi skal gøre nationalt. Herved får vi mulighed for at finde de rigtige omkostningseffektive løsninger, som også vil være holdbare på lang sigt. Vi har intet ønske om at lave løsninger, som allerede efter et år eller få år kan vise sig at være uhensigtsmæssige i en større sammenhæng, fordi forudsætningerne har ændret sig. Regeringen kan på den baggrund ikke støtte beslutningsforslaget.

Kl. 15:29

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ministeren. Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 15:29

Henning Hyllested (EL):

Det kunne næsten lyde på transportministeren, som om der ikke var noget problem. Det er vel en kendsgerning, at transportsektoren, som jo ikke er kvotebelagt – med undtagelse af flytransporten – står for en tredjedel af udledningen af CO₂ fra det samlede danske energiforbrug, og heraf kommer tre fjerdedele fra vejtransporten. Så er der vel et eller andet sted et problem, for hvis man ikke gør noget ved den sektor, kommer man jo måske ikke rigtig nogen vegne for at opnå de klimamål, som vi dels har sat os nationalt, dels i EU og globalt, via COP21 osv.

Kl. 15:30

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 15:30

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jeg hørte ikke lige helt spørgsmålet, men jeg hørte, det var en kommentar om noget, som jeg forstod på hr. Henning Hyllested at han mente var et problem. Og hvis der deri skulle ligge et spørgsmål om, om jeg var enig i det, vil jeg blot sige, at jeg ikke begiver mig ud i at begynde at definere enkelte områder. Jeg mener, vi må se det hele under et – hele området under et og det ikkekvotebelagte område.

Så mener jeg i øvrigt helt generelt, at man ikke kan vurdere et lands indsats i forhold til de her forhold, beslutningsforslaget omhandler, medmindre man ser på hele den indsats, et land foretager.

Kl. 15:31

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 15:31

Henning Hyllested (EL):

Det lyder mest af alt som en bortforklaring. Altså, beslutningsforslagene her er jo bygget på, hvad vi også har gjort opmærksom på, den rapport fra Transportministeriet, som aldrig er blevet offentliggjort. Som sådan henholder de sig til de værktøjer, som ligger i den pågældende rapport. Det vil sige, at der er en hel stribe konkrete forslag, som man kunne tage hul på. Det er jo ikke nye forslag. Det er jo forslag, som er kendte, og som er fremlagt gang på gang – mere eller mindre enslydende – af de mange kommissioner på forskellige områder, der har været nedsat, og som jo ret entydigt peger på en hel del af de her virkemidler, som ligger i beslutningsforslagene.

Kl. 15:32

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Nu skal jeg bare sige, at det sådan set er nemt at finde ud af. Arbejdet med den rapport gik i stå under den tidligere regering; så enkelt er det. Når vi har sagt, at vi ikke vil gøre rapporten færdig, er det således ret beset at følge op på den tidligere regerings politik. Og jeg tror da også, at den ville være nået frem til samme konklusion som os, nemlig at det giver bedst mening at afvente Europa-Kommissionens udspil og de forhandlinger og aftaler, der følger efter. Jeg tror sådan set, det er sådan, at når man sidder med ansvaret for det, kan man godt se, at det er den rigtige måde at gøre det på – så vi ikke laver noget forkert, inden vi har set, hvad Europa-Kommissionens udspil er.

Kl. 15:32

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Så er der en kort bemærkning fra hr. Rasmus Prehn, Socialdemokraterne.

Kl. 15:32

Rasmus Prehn (S):

Mange tak. Nu kender vi jo transportministeren som en på mange måder passioneret person. Men jeg vil nok sige, at når man hører ministerens tale her, der handler om Enhedslistens mange forslag, er der måske ikke den samme passion at høre. Det hele er sådan lidt mere neddroset. Det kan jo så også være udtryk for transportministeren og regeringens syn på det her spørgsmål.

Nu lagde jeg jo mærke til her den anden dag, at transportministeren var ude at cykle med den amerikanske transportminister, og når man så kigger på Enhedslistens 38 forslag – det tror jeg der er af helt konkrete forslag – så er det faktisk meget begrænset, hvad der er af cykelforslag. Undrer det ikke transportministeren, at man ikke, når man nu har fremsat alle de her mange forslag, har levnet mere plads til cykler og også medtaget en videreførelse af cykelpuljen, som vi ved er noget af det, der har virket allerallerbedst? Undrer det ikke ministeren, at Enhedslisten ikke har lagt mere vægt på det, når vi ved, hvor stor en forskel det gør klimamæssigt, men jo også sundhedsmæssigt, trængselsmæssigt og alt muligt andet, hvis flere cykler?

Kl. 15:33

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ministeren.

Kl. 15:33

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Jo, men nu ved jeg jo ikke, hvilke overvejelser Enhedslisten har gjort sig omkring cykling. Men jeg vil bare sige, at jeg deler den opfattelse, at det er en god ting at cykle.

Jeg vil så også sige, at noget af det, som udvikler sig lidt, er, at folk ligesom siger, at det kun er for motionens skyld. Nu er vi jo mange, der cyklede, dengang vi var børn, fordi vi skulle fra ét punkt til et andet, og det var så den mulighed, man havde for at transportere sig derhen. Men jo, jeg vil da gerne give Socialdemokratiets ordfører, hr. Rasmus Prehn, ret i, at det i hvert fald er en vigtig del at have med, fordi cykling har haft stor succes og vil få det, og det vil det både turismæssigt, men også motionsmæssigt og sundhedsmæssigt. Og vi har jo sammen virkelig sat det på dagsordenen gennem årene, og det synes jeg da vi skal fortsætte med.

Kl. 15:34

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Rasmus Prehn.

Kl. 15:34

Rasmus Prehn (S):

Det glæder mig usigelig meget, at transportministeren ikke alene sammen med transportministeren fra USA spænder cykelhjælmen, men også gør det her i Folketinget. Skal det forstås sådan, at transportministeren vil være parat til at videreføre den tradition, vi har haft i den grønne forligskreds, for at afsætte penge til en målrettet cykelpulje?

Kl. 15:35

Fjerde næstformand (Mette Bock):
Ministeren.

Kl. 15:35

Transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt):

Det skal i hvert fald forstås sådan, at det er et forslag, som jeg synes har været rigtig godt, og som vi er lykkedes med, og også har brugt en del penge på.

Nu er det jo sådan, at man altid skal lytte til ordførerne, og særlig når man er en lille regering, skal man jo lægge meget mærke til, hvad de forskellige har af holdninger, for vi skal jo have det til at gå op i en højere enhed. Og der er rigtig mange ønsker på den grønne front for øjeblikket, altså både om støjpuljer og for den sags skyld også veje og andre ting. Men altså, jeg synes stadig væk, vi skal have fuldt fokus på cykling, og jeg synes også, det er godt at se, at der er rigtig mange andre, der har det, uden at vi måske behøver at understøtte det – man gør det, fordi man også kan se en idé i det.

Kl. 15:35

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til ministeren. Så går vi over til ordførerrækken, og den første er hr. Rasmus Prehn, Socialdemokraterne.

Kl. 15:36

(Ordfører)

Rasmus Prehn (S):

Fra socialdemokratisk side vil vi gerne indledningsvis takke Enhedslisten for at få sat fokus på det meget vigtige forhold, at transportsektoren er en af de allermost forurenende sektorer, en af de mest CO₂-udledende sektorer. Der er et kæmpestort behov for, at vi politisk får sat fokus på at få lavet en omstilling, så vi får transport, som i højere grad er fri for fossilbaseret brændstof. Der er et kæmpe behov for at få den grønne omstilling.

Derfor er vi også i udgangspunktet rigtig positive over for at diskutere de her mange ting sammen med Enhedslisten, og vi har læst forslagene igennem.

Jeg vil nok sige, at jeg synes, det bærer en smule præg af, at man har taget stort set alt godt fra havet med. Der er usædvanlig mange forslag med i Enhedslistens beslutningsforslag her. I de fire forslag, der er lagt frem, er der altså i hvert enkelt mange forslag med. Vi har forsøg med vejbelægning, med lav rullemodstand, der er forslag om energirigtige dæk, fremme af hjemmearbejdspladser og sågar også fossilfri togdrift på ikkeelektrificerede togstrækninger.

Så man har altså været rundt i alle hjørner, og man ser lidt for sig, at man har siddet på et gruppemøde hos Enhedslisten og haft sådan en form for rundesang, og så er man simpelt hen skiftedes til at komme med energirigtige forslag, mens guitaren er gået rundt, og på et tidspunkt har man også nærmest inviteret Alternativet med for at få forslag nok med. Man ser for sig, at man har sunget rundesang, rundesang, Alternativet synger den næste sang, og så har man simpelt hen fået skrevet alt det her ned, for man er rundt i samtlige hjørner. Det er sådan en ønskebrønd på størrelse med Det Røde Hav, der er lagt frem her på området.

Det gør jo også, at det kan blive vanskeligt for et parti som Socialdemokratiet, som jo som eksistensgrundlag har, at vi skal lave holdbare aftaler, som danskerne kan regne med. Vi vil gerne lave brede forlig i Folketinget, som bliver ved med at eksistere, også selv om vi skifter regering. For nylig var det i forbindelse med Togfondens DK, hvor vi jo havde lavet et meget bredt forlig, også med Dansk Folkeparti i blå blok, med det fokus, at vi skulle have en tidsvarende og også miljørigtig jernbanedrift, skræmmende at se, at Dansk Folkeparti, fordi vi har fået en anden regering, og fordi tiden er gået lidt, så løber fra det.

Det fortæller lidt om, hvor vigtigt det er, at man ikke bare finder på forslag og skriver dem ned og diskuterer dem i Folketinget, men at man også laver brede, holdbare forlig, som vi kan regne med langsigtet. Der vil vi gerne opfordre til, at man i stedet for at fremsætte det ene beslutningsforslag efter det andet med mange gode og sympatiske forslag, og der er vitterlig mange gode og sympatiske forslag her, så også presser på for, at den til enhver tid siddende regering laver brede forlig, langsigtede strategier, som danskerne kan se sig selv i.

Når det er sådan, at Enhedslisten f.eks. foreslår, at vi skal diskutere kørselsafgifter eller det, der også andre steder bliver kaldt for road pricing, er det jo ikke, fordi vi i Socialdemokratiet er fuldstændig fremmede over for det. Vi havde jo selv foreslået en trængselsring, men det kom vi ikke særlig godt af sted med, for vi blev nærmest hånet ud og måtte trække forslaget. Det var en kedelig oplevelse for os, men det fortæller noget om, at vi jo godt er klar over, at vi er nødt til at gøre noget målrettet for at dæmpe den trængsel, der er, navnlig i de største byer, men også at prøve at regulere sådan, at man får mindre bilkørsel de steder, hvor det er mere oplagt at køre kollektivt, sådan at vi får nedbragt CO₂-udledningen, får nedbragt partikeludledningen, og vi får mindre trængsel og spild af tid, hvor man holder i kø.

Så vi vil gerne tage den diskussion, men jeg tror ikke, det nytter ret meget, at vi stemmer for et beslutningsforslag, og så sidder vi i et mindretal her i Folketinget og luner os ved lejrbalet over, at nu er vi kommet med et forslag, men det er ikke noget, der bliver vedtaget, det er ikke noget, man kan regne med, det er ikke et forslag, som kommer til at virke ude i virkeligheden.

Der vil vi gerne opfordre ikke bare Enhedslisten, men så sandelig også den siddende regering, til at indkalde til forhandlinger, hvor vi kan diskutere de her ting, for der er ikke nogen tvivl om, at selv om vi ikke er enige om alt, må vi dog være enige om, at transportsektoren er en af de mest forurenende sektorer, en af de mest CO₂-udledende sektorer, og derfor har vi en gensidig forpligtelse på tværs af partier i Folketinget til at få lavet nogle målsætninger, der gør, at vi kan få omstillet det her, at vi kan få bragt CO₂-udslippet ned, få bragt forureningen ned og få en mere fremadrettet transportpolitik, som er grønnere.

Kl. 15:41

Så nævnte jeg også i mit spørgsmål til transportministeren, at det undrer mig lidt, når man har været igennem den her meget lange rundesang i Enhedslisten og har fået 38 forslag, tror jeg jeg tæller det til, at man så ikke har mere fokus på cyklismen. Der er lidt med, at man skal kunne lease cykler, der er noget med bedre cykelinfrastruktur i forbindelse med stationer, og så er der noget med cykelvenlige arbejdspladser. Det er rigtig gode, sympatiske forslag, som vi fra socialdemokratisk side sagtens kan se noget positivt i, men det undrer os alligevel, når vi ved, hvor meget man kan udrette med f.eks. cykelpuljer, og når vi ved, at der i øjeblikket er en situation, hvor det er lidt uvist, hvad den siddende regering foretager sig med den grønne forligskreds og med den cykelpulje, der har været der, med flere hundrede millioner kroner til fremme af cyklisme, at man så ikke fra Enhedslistens side lægger mere vægt på det.

For vi ved, som ministeren var inde på, at der jo er rigtig mange, som, da de var børn, cyklede til og fra skole, men i dag er det tal faldet ret dramatisk. Mange bliver kørt i skole i dag. Jeg tror, at det er noget med, at i 1978 var det omkring 10 pct., der blev kørt i skole. I dag er vi helt oppe på en fjerdedel, der bliver kørt i skole. Rigtig mange, der skal til og fra arbejde, vælger i dag at tage bilen i stedet for at tage cyklen. Så hvis vi skal fremme hverdagscyklismen, skal vi have en cykelpulje, der sætter fokus på det her, så der er bedre faciliteter, brede nok cykelstier, til at man kan være der, at der ikke bliver kø på cykelstien, at der er ordentlige parkeringsforhold, at der er mulighed for at få repareret og lappet sin cykel, mulighed for at få luft i dækkene og alt muligt andet. Der havde vi håbet lidt på, at der, når nu Enhedslisten ruller alle de her mange forslag ud, havde været mere plads til cyklisme. Det vil jeg gerne indrømme.

Men alt i alt positivt, at Enhedslisten sætter den her dagsorden, dejligt, at vi får lejlighed til her i Folketinget at diskutere grøn transportpolitik, for der er brug for det, men løsningen er altså ikke sådan 38 mere eller mindre opfindsomme forslag, men det er altså at få lavet brede aftaler her i Folketinget, som er langtidsholdbare, og aftaler, hvor partierne står ved, hvad de aftaler.

Nu står Dansk Folkepartis ordfører her og hoster og er på vej op på talerstolen og er klar, så jeg skal nok få svar på tiltale. Men det er jo ærgerligt, at man laver en aftale om at fremtidssikre dansk jernbane i Togfonden DK, og straks vi har indgået aftalen, er Dansk Folkeparti allerede på vej ud af døren og er løbet fra aftalen igen. Det er sådan noget, der gør, at det bliver svært for danskerne at regne med det, når vi har aftalt noget på Christiansborg.

Så lad os lave brede, langsigtede aftaler, der holder, frem for at lave en række beslutningsforslag, som – undskyld, det er virkelig ikke for at være negativ eller noget som helst – bliver lidt paradekørsel med tom vogn, når man bare tager alle de her forslag og ruller dem ud uden at prøve at lægge an til at være mere fokuseret og lægge mere op til at drage regeringen til ansvar.

Kl. 15:44

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Der er en række korte bemærkninger, og den første er fra hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 15:44

Henning Hyllested (EL):

Jeg må sige, at hr. Rasmus Prehn jo fuldstændig misser pointen. Der er jo ikke tale om rundesang, hverken internt i Enhedslisten eller mellem Enhedslisten og Alternativet. Der er tale om, at vi har taget en rapport i Transportministeriet, som har været under udarbejdelse i Transportministeriet, og som var tæt på offentliggørelse, og så har vi taget forslagene derfra – ikke dem alle sammen, men næsten dem alle sammen – og fremlagt, fordi vi ikke kunne forstå, hvorfor den rapport ikke måtte komme til offentlighedens kendskab. Den indeholder en masse rigtig gode forslag til, hvordan man kan foretage en grøn omstilling inden for transportsektoren – den omstilling, som også ordføreren er helt enig i er så nødvendig. Det har været hele formålet med at gøre det på den her måde. Derfor vil jeg igen sige, at ordføreren fuldstændig misser pointen her. Der er tale om at få kendskab til noget, som åbenbart af en eller anden årsag skulle have været hemmeligholdt for den danske befolkning.

Kl. 15:45

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:45

Rasmus Prehn (S):

Tusind tak til Enhedslistens hr. Henning Hyllested. Jeg skal da beklage, at jeg prøvede at holde min tale sådan mere i overordnede lin-

jer og også prøvede at have et lille element af munterhed i. Jeg kunne sagtens have holdt en tale, hvor jeg refererede til netop den her roadmap for udfasning af fossile brændstoffer, som det er fuldstændig rigtigt at Enhedslisten tager udgangspunkt i, og der er så de her forslag – det kunne jeg sagtens have gjort. Jeg tror, at hvis jeg havde læst alle forslagene op, så var taletiden gået alene med det, for der er virkelig mange. Men jeg har prøvet at skitsere, at vi synes, det er positivt, at man kommer med det her. Vi havde bare gerne set, at man var mere fokuseret, havde mere med om cykler, og opfordret til, at vi går i nogle konkrete forhandlinger om langtidsholdbare strategier på tværs i Folketinget.

Kl. 15:46

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Henning Hyllested.

Kl. 15:46

Henning Hyllested (EL):

Jamen jeg har fattet, at Socialdemokratiet nærer en stor, stor tillid til, at den her regering, som jo ellers har, hvad skal man sige, gjort sig kendt på at satse voldsomt på bilisme og asfalt, skulle gøre en særlig indsats for at nedbringe udledningen og det hele taget foretage den grønne omstilling inden for transportsektoren. Forslagene her er jo en opsamling af de mange, mange forslag, som vi har set igennem, ja, jeg ved ikke hvor mange år, 10 år måske, fra diverse kommissioner, og som er en samling af de forslag, som gør, at nu har vi et katalog over, hvad vi kan gøre. Det er hele formålet med at fremlægge det her som beslutningsforslag.

Kl. 15:47

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:47

Rasmus Prehn (S):

Det kvitterer vi netop også for fra socialdemokratisk side. Det er en god påmindelse om alle de mange muligheder, der er, for at gøre noget positivt og noget godt i retning af at bringe vores transportpolitik i en grønnere retning. Så tak til Enhedslisten for det. Vi opfordrer bare til, at vi bruger tid på at få lavet brede aftaler. Og nej, vi tror ikke, at regeringen har ret meget fokus på det her. Det er derfor, vi har brug for, at vi i fællesskab presser regeringen til at gøre noget mere af det, der er rigtigt, frem for ingenting at gøre, som tilfældet er i øjeblikket.

Kl. 15:47

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Så er der en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre.

Kl. 15:47

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg hæfter mig ved, at hr. Rasmus Prehn talte om holdbare forlig. Det er jeg meget enig i. Men der, hvor enigheden hører op, er, når hr. Rasmus Prehn går over til at tale meget om Togfonden DK, hvor han også skød lidt med skarpt mod Dansk Folkeparti, altså åbenbart nævnte Togfonden DK som et holdbart forlig. Mener Socialdemokratiet virkelig, at det er holdbart, når man holder krampagtigt fast i en aftale om Togfonden DK, selv om det nu står lysende klart, at finansieringen var det rene fatamorgana? De 28,5 mia. kr., som man havde forudsat som finansiering ude fra Nordsøen, viser sig jo at være fugle på toppen af en boreplatform.

Kl. 15:48

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:48

Kl. 15:51

Rasmus Prehn (S):

Ja, jeg kan høre, at det ikke kun er Enhedslisten, der skyder med skarpt, men også Venstre, som har gang i den hårde retorik.

Jeg synes, at det, der er holdbart, er at være enige om, at vi har brug for en mere tidssvarende jernbanedrift. Rigtig mange af dem, der stiller sig ned på Hovedbanegården og tager det næste tog, oplever, at meget af den togdrift, vi har i Danmark, er noget, der hører 1970'erne til. Hvis man rejser til andre lande, oplever man, at de har meget mere tidssvarende, meget mere moderne, meget mere miljørigtig togdrift. Det var i al beskedenhed de danske forhold, vi prøvede – med et bredt flertal i Folketinget – at lave om på med togfondsførlig. Det var holdbart at gå i den retning.

Så kan man diskutere finansieringen. Den bliver vi jo ikke enige om, for Venstre valgte fra starten af at sige: Vi vil ikke bruge penge på tog; vi synes da, det er bilernes tur. Nu har vi så opdaget, at da Venstre så er kommet i regering, er det blevet ingens tur, for der er intet sket. Men vi syntes, det var holdbart at investere i jernbanen. Og vi havde så aftalt, at hvis ikke der var penge i oliefonden, ville vi finde pengene et andet sted. Men der har Dansk Folkeparti jo så valgt at løbe fra det hele, så vi kommer ikke til at få tidssvarende jernbanedrift, og det synes vi fra socialdemokratisk side er ærgerligt.

Kl. 15:49

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Spørgeren.

Kl. 15:49

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg tror nu, at hvis vi spørger passagererne på Københavns Hovedbanegård eller Aalborg Banegård, vil langt de fleste af dem sige: Kunne I dog ikke bare få togene – de tog, vi har – til at køre rettidigt i stedet for at satse på store forkromede projekter, som overhovedet ikke er finansieret?

Derfor vil jeg igen tilbage til det med det holdbare: Mener Socialdemokratiet virkelig, at det er et udtryk for økonomisk ansvarlighed, når man går ud og disponerer over 28,5 mia. kr., som overhovedet ikke er kommet i kassen, men som skulle være kommet i kassen frem til 2042? Nu viser det sig så, at mindst halvdelen af pengene overhovedet ikke findes, og alligevel holder man krampagtigt fast i planen. Det er da historisk, må jeg sige.

Kl. 15:50

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:50

Rasmus Prehn (S):

Det, vi socialdemokrater holder fast i, er, at vi skal have togdrift i Danmark, der er bedre end den, vi har. Jeg tror, at hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre har fuldstændig ret i, at hvis man spørger passagererne i Aalborg eller på Hovedbanegården eller i Viborg eller i Odense, vil de sige: Vi vil have noget, der virker bedre end det, vi har i dag; vi vil have noget, vi kan regne med. Det tror jeg at ordføreren har fuldstændig ret i at de også går mere op i end store forkromede planer, ingen tvivl om det.

Men det er jo også derfor, det er så ærgerligt, at Venstre så ikke vil indkalde os til et forligsmøde, hvor vi kan diskutere: Hvad gør vi så? Hvis I synes, vores plan er for stor og for forkromet, så lad os da mødes og tale sammen om at gøre noget, der er nødvendigt, og det er f.eks. at få elektrificeret jernbanedriften. Det ville være godt for klimaet og netop for noget af det, som Enhedslisten taler om, nemlig en grøn omstilling, men det vil også være godt i forhold til at få mere holdbare tog, der kan komme til tiden.

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak. Så er der en kort bemærkning fra hr. Nikolaj Amstrup, Alternativet.

Kl. 15:51

Nikolaj Amstrup (ALT):

Mange tak. Jeg vil jo gerne vende tilbage til det der med rundesangen om den bæredygtige transport, som jo i virkeligheden er det, forslaget handler om. Og jeg kan godt forstå, at 38 vers med hr. Henning Hyllested og undertegnede vil være lige voldsomt nok for hr. Rasmus Prehn.

Men så kunne jeg til gengæld godt tænke mig at høre: Hvis vi nu skulle nøjes med at udvælge et eller fem vers at blive enige om at fokusere på, kan hr. Rasmus Prehn så komme med et par skud fra hoften, med hensyn til hvilke vers det kan være?

Kl. 15:51

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:52

Rasmus Prehn (S):

Det er jo en fornøjelse at være i debat med Alternativets hr. Nikolaj Amstrup. Det er også en fornøjelse, at han går ind i metaforikken omkring det med rundesangen, så det bliver lidt muntert og lidt sjovt. Det er jo også vigtigt i hverdagen.

Der er rigtig gode forslag i det her. Det nævnte jeg også i min ordførtale. Sådan er det jo altid, når Enhedslisten kommer med noget, altså at der er tale om rigtig gode og sympatiske forslag. Jeg nævnte jo de ting, der var på cykelområdet som noget, jeg synes er væsentligt at der bliver gjort noget ved, for der ved vi at vi virkelig kan flytte noget. Hvis flere ville vælge at cykle til og fra arbejde, når de f.eks. kun har 5 km dertil, i stedet for at tage bilen, ville det være utrolig godt for klima og miljø, men det ville også være godt for sundheden. Så det vil vi gerne være med til at fremme.

De elementer, der er, om at styrke den kollektive trafik er vi også helt med på. Og ja, vi synes også, det er en helt, helt afgørende debat at tage, hvordan vi skal tilrettelægge et kørselsafgiftssystem i fremtiden. Vi har ikke noget færdigt program for det, og vi kommer ikke til at lægge noget frem og sige, at det er det, vi vil nu og her. Vi vil have en bred aftale i Folketinget, før det her kan lade sig gøre. Men ja, den diskussion tager vi gerne, for det bliver formentlig nødvendigt at gøre noget ad den vej.

Kl. 15:53

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Hr. Nikolaj Amstrup.

Kl. 15:53

Nikolaj Amstrup (ALT):

Jamen mange tak. Jeg synes da umiddelbart, det lyder rigtig interessant. Jeg synes nemlig godt, at vi kunne finde ud af sammen at pille nogle forslag ud af det her. Og jeg er også relativt sikker på, at der er flere af de andre partier, vi kan få med.

Der kommer jo altså en tid efter næste valg, hvor man kunne have et håb om, at der ville være et flertal for de her forslag. Det er jo i mine øjne også det, beslutningsforslagene kan bruges til: at vi laver nogle hensigtserklæringer sammen. Og så kunne det jo være, at der var andre partier i Folketinget, der viste sig at have en grønner profil efter et valg, end de har i øjeblikket.

Kl. 15:53

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Ordføreren.

Kl. 15:53

Rasmus Prehn (S):

Jamen igen vil jeg gerne kvittere for Alternativets konstruktive tilgang til de her debatter. Det tror jeg er noget, vi alle sammen kan lære af her på Christiansborg. For vi skal jo se mulighederne i problemerne frem for problemerne i mulighederne.

Der er 38 konkrete forslag her fra Enhedslisten, og der er rigtig mange af de her forslag, der er gode. Lad os bruge dem som en idébank til at diskutere videre. Og ja, når vi får flertal for det, så lad os prøve at få lavet aftaler.

Det, vi bare skal huske, er så at få lavet nogle brede og holdbare forlig, så vi ikke risikerer det her zigzag og penge, der bliver spildt, og folk, der føler sig skuffet – sådan som vi har oplevet det alt for meget med den siddende regering.

Kl. 15:54

Fjerde næstformand (Mette Bock):

Tak til Socialdemokraternes ordfører. Hermed går vi videre til ordføreren for Dansk Folkeparti, Kim Christiansen.

Kl. 15:54

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det bliver jo ikke nemt at leve op til hr. Rasmus Prehns poetiske udlægning med rundesang og paradekørsel i tomme vogne osv. Nu mangler vi bare, at der også er nogle, der giver sig til at synge. Så håber jeg, at formanden skrider ind. Så vil jeg i øvrigt også takke hr. Rasmus Prehn for næsten altid at nævne Dansk Folkeparti i sine ordførertaler. Vi er jo altid glade for at blive nævnt. Men når nu man taler paradekørsel med tomme vogne i forbindelse med Enhedslistens forslag, kan man jo også tale om en togfond med en tom kasse, og det var egentlig i den forbindelse, hr. Rasmus Prehn var efter Dansk Folkeparti, ved at sige, at vi ikke stod ved Togfonden DK. Vi har blot sagt, at man altså ikke kan bygge noget for nogle penge, man ikke har.

Jeg tror ikke, at passagererne på Aalborg Banegård eller på København Hovedbanegård går ret meget op i, at der bygges en bro til 4,3 mia. kr. for at spare 10 minutter. For lige at runde Togfonden DK af, for det er jo egentlig slet ikke den, debatten drejer sig om, er der altså ikke én krone i Togfonden DK til de tog, som folk efter-spørger, og som kan gøre, at der er en rettidighed, som gør, at passagererne, herunder pendlerne, får den service, de skal have. Det ligger slet ikke i Togfonden DK. Der bygger vi skinner og laver elektrificering, og det er jeg enig med hr. Rasmus Prehn i at vi også skal have gjort, men det, der er det største problem i dag, er DSB's materiel. Det er blot for at få slået det fast.

Så tilbage til Enhedslistens forslag: Der er rigtig mange gode ting i den her pakke, men det er jo, som hr. Rasmus Prehn også var inde på, en gang blandede bolsjer. Der er igen afgiftsfritagelse for elbiler, gratis parkering for elbiler, tilskud til brint, forstærkning af elnet, så man kan lade alle de her elbiler, som der ikke er, op, og mere effektiv bustransport, og jeg kunne blive ved op til de 38 forslag. Men der er rigtig mange gode ting. Der er også mange områder, hvor vi jo allerede har lavet tiltag, f.eks. cykelområdet, og dem er jeg egentlig enig i. Det er jo ikke, fordi vi skal sætte ting på standby, men igen skal vi også have nogle midler til at gøre det med. For stort set alt, hvad Enhedslisten remser op her, koster jo rigtig mange penge.

Så ved jeg godt, at man i forslagene også tager hul på at finde lidt penge, og det er så den traditionelle Enhedslistemetode med f.eks. højere bøder ved hastighedsoverskridelser. Det må være en form for aflad, for CO₂'en er jo altså blevet udledt, når man har kørt for stærkt. Så det med at forhøje bøderne på det område må være en form for aflad.

Man foreslår kørselsafgifter for folk, der har behov for deres bil for at komme på arbejde, for så kan man i Enhedslistens optik bruge de penge til at finansiere dyre Teslaer, som man så kan afgiftsfritage, så en Tesla kan komme ned på en pris på omkring 700.000-800.000 kr. Det vil man så finansiere, ved at folk, der bor i Udkantsdanmark, skal bebyrdes endnu mere i afgifter på deres små biler, end de er i forvejen. Sådan noget er jo hul i hovedet. Man vil have kørselsafgifter på godstransport. Det betyder øgede omkostninger for erhvervslivet. Det betyder ikke, at der ikke kan være fornuft i at finde en eller anden form for afgift her, om ikke andet så for udenlandske lastbiler, der slider på de danske veje. Det vil vi da gerne diskutere.

Men der er mange gode tanker. Det er bare, som om finansieringen skal findes ved kørselsafgifter både for erhvervslivet og den almindelige dansker, som man så mener kan finansiere hele det her overflødhedshorn af grønne tiltag. Alene et forsyningsnet til brint vil jo være ubetaleligt, i forhold til hvor mange penge man kan få ind. Jernbanens omstilling til ikkefossile brændstoffer er nok en mulighed engang ude i fremtiden, hvor hverken hr. Henning Hyllested eller jeg sidder i Folketinget, men det ligger altså ikke lige om hjørnet. Der vil vi meget hellere i lighed med det, som hr. Rasmus Prehn var inde på, diskutere, hvilke tiltag vi kan enes om at gøre her og nu – og til nogle penge, vi i givet fald vil kunne finde i statskassen. For vi er jo ikke uenige i, at vi skal begrænse udledningen af CO₂, og at vi skal passe på klimaet – især inden for transportområdet, som vi ved er en stor synder. Det vil vi også gerne deltage i, men jeg er nok enig i, at Enhedslisten bør blive en lille smule mere konkret i de forslag, der bliver stillet.

Kl. 15:59

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak for det. Det har givet anledning til et par korte bemærkninger. Først er det hr. Rasmus Prehn.

Kl. 15:59

Rasmus Prehn (S):

Mange tak for Dansk Folkepartis bemærkninger her. Det glæder mig, at hr. Kim Christiansen ser på de her beslutningsforslag lidt på samme måde, som vi gør fra socialdemokratisk side, nemlig at der er nogle gode intentioner i noget af det, men at det også bliver lidt vel omfangsrigt.

Men så var der også hele diskussionen om det her med holdbare forlig og Togfonden DK. Jeg tror ikke, der er nogen, der gider at høre på, at vi står her i Folketingssalen og skændes med hinanden og beskylder hinanden for det ene og det andet og det tredje. Men hvis vi er enige om, at der er brug for et mere tidssvarende jernbanesystem i Danmark, at passagererne i Aalborg eller i København skal kunne stige på et mere tidssvarende tog, så skal vi videre med at få elektrificeret, vi skal videre med at lave skinneopgraderinger de steder, det skal til. Er det så ikke underligt, at regeringen stadig væk ikke har svaret på det brev, vi i fællesskab sendte, os, der er i togfond-forligskredsen? Altså, de partier, der var med i Togfonden DK, sendte jo i oktober måned et brev til transportministeren, til finansministeren og til statsministeren og opfordrede til, at man indkaldte til møde, så vi kunne komme i gang med at gøre det, der var nødvendigt. Undrer det ikke også Dansk Folkeparti, at der ikke er kommet et svar på det endnu?

Kl. 16:00

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:00

Kim Christiansen (DF):

Jo, det undrer mig. Vi var medunderskrivere på det brev, fordi vi selvfølgelig også ønsker en afklaring af: Hvor står vi henne i forhold

til Togfonden DK, hvad er det for elementer, vi kan føre videre, og hvad er det, vi kan komme i gang med? For jeg er jo fuldstændig enig i – ellers havde vi heller ikke været med i Togfonden DK – at jernbanen behøver et løft. Så bliver det måske bare et lidt mindre løft, og det kunne så være elektrificeringen, som i hvert fald for os er vigtigt. Men jeg synes også, materiellet er vigtigt, og det bør vi nok tænke mere over, for hvis vi opgraderer jernbanen, hvis vi elektrificerer, bare for at vi stadig væk skal banke rundt med nogle gamle IC4-tog, som det kniber med at få til at køre, jamen så har vi jo ikke gjort noget godt for passagererne og for togdriften.

Så der er flere aspekter i det her. Men jo, jeg undrer mig også.

Kl. 16:01

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 16:01

Rasmus Prehn (S):

Nu er det med indkøb af materiel jo noget, der faktisk ligger i kontrakten med DSB, altså at hvis vi ligesom sørger for de andre ting, kan de skaffe materiellet her.

Men med hensyn til togfondforligskredsen vil Dansk Folkeparti så være med til endnu en henvendelse til regeringen om, at forligskredsen bliver kaldt sammen, og at regeringen tager ansvar for at lede et møde, hvor vi så kommer i gang med det, der kan lade sig gøre at komme i gang med, f.eks. elektrificeringsdelen?

Kl. 16:02

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:02

Kim Christiansen (DF):

Jeg tror ikke, det gavner noget at sende flere breve til ministeren. Jeg er sikker på, at ministeren har det liggende, som vi sendte. Og jeg har da også hørt af de imødekommer, der trods alt er kommet fra transportministeren, at der ikke går så lang tid. Så lad os nu ikke bruge mere tid på – hvad skal man sige – brevskriverier her. Ministeren er jo til stede i salen her i dag og hører også, at der er en vis utålmodighed, i forhold til at vi snart kan mødes og forhåbentlig lave en afklaring af, hvad vi vil med togdriften fremadrettet, og hvor mange penge vi i grunden har til rådighed til det.

Kl. 16:02

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:02

Henning Hyllested (EL):

Jeg har også en ubændig trang til at diskutere Togfonden DK, men det vil jeg nu lade være med. Jeg vil hellere vende tilbage til beslutningsforslagene.

Hr. Kim Christiansen er inde på hele finansieringen. Det er jo rigtigt nok, at der f.eks. indgår det med kørselsafgift. Det er jo, fordi det ikke er sådan et forslag, Enhedslisten har opfundet. Det er faktisk i den rapport, som vores beslutningsforslag bl.a. bygger på. Forslaget om højere bøder er nok mere rettet mod at prøve at begrænse biltrafikken end egentlig at skulle indgå som et finansieringsforslag.

Men i øvrigt er Enhedslisten jo igennem årene kommet med rigtig mange gode forslag til finansiering, f.eks. at fjerne forældede fradrag eller at skærpe fradraget for god brændstoføkonomi, så man hæver grænsen fra 16 km til måske 22 km, som bilerne typisk kører i dag, osv. osv.

Men det handler om, at der skal både pisk og gulerod til. Det giver de fleste trafikforskere os jo ret i. For det handler om at nedbrin-

ge transporten. Det handler om at nedbringe transportbehovet, efterspørgslen efter transport.

Men det handler jo også om at have nogle visioner på det her område. Har vi i virkeligheden overhovedet råd til i længden at lade være med at investere i at nedbringe transporten og omstille til grøn transport?

Kl. 16:03

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:04

Kim Christiansen (DF):

Nej, det har vi nok ikke råd til. Altså, nu kan jeg ikke lide det, man siger med, at vi skal nedbringe transportbehovet, for det betyder jo minusvækst. Altså, det er da glædeligt, at der er et øget behov for transport. Det er jo, fordi folk bevæger sig mere rundt; det er, fordi folk har en øget mobilitet. Det gælder jo, både i forhold til hvor man studerer henne og hvor man har sit arbejde henne. Før i tiden arbejdede man måske ikke ret meget længere væk, end lige enten den lokale bus eller en NSU-knallert kunne klare det. I dag regner man det jo ikke for noget at arbejde hundrede kilometer væk. Så jeg synes ikke, at vi skal prøve at begrænse folks mobilitet.

Som jeg tilkendegav, synes vi også, at det er godt med grønne tiltag. Jeg tror bare, at der med hensyn til noget af det, som er nævnt her, går lidt fatamorgana i den og går sådan lidt professorat i den. Det er jo fint at have nogle visionære tanker om, at der f.eks. skal køre batteridrevne tog på et tidspunkt, men jeg er ret sikker på, at det hverken bliver i min eller hr. Henning Hyllesteds regeringstid her.

Kl. 16:05

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 16:05

Henning Hyllested (EL):

Jeg tror nu nok, at de fleste, som forsker i det her område, giver Enhedslisten ret i, at det handler om at nedsætte behovet for transport og i hvert fald indskrænke omfanget af transport. Og det er jo lige nøjagtig det, de 38 forslag tager sigte på at gøre – i større eller mindre grad, ja, naturligvis. Der er store og små forslag. Der er forslag, som skal virke på lang sigt, og der er forslag, som skal virke på kort sigt. Sådan er det jo nødvendigtvis.

Men det handler om at nedbringe transportens klimabelastning. Om det så foregår, ved at man kører mere kollektivt, eller ved at der udvikles nye teknologier til biler, eller hvad det er, tager forslagene jo som et hele faktisk sigte på at bidrage til det. Og det er jo det, det her handler om.

Kl. 16:05

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:05

Kim Christiansen (DF):

Jeg hørte ikke noget spørgsmål, mere en kommentar, og jeg er jo ikke uenig. Vi har selv været med til at lave forskellige tiltag, som skulle gøre, at man måske stillede bilen og steg over i den kollektive trafik. Så lander vi jo igen – i hvert fald for den skinnebårne trafik vedkommende – med, at vi altså i dag har nogle tog, som rent kvalitetsmæssigt giver mindelser om det tidligere Østeuropa. Så der har vi også en opgave, og det er jo ikke noget med, at de skal være batteridrevne. Kunne vi dog bare få nogle eltog, der kunne køre til tiden, var vi nået langt.

Men ellers er vi jo langt hen ad vejen enige i mange af tiltagene. Men helt bilfri bliver vi altså aldrig i Dansk Folkeparti.

Kl. 16:06

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Vi siger tak til ordføreren og går videre i rækken til den næste ordfører, som er hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre.

Kl. 16:06

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Jeg vil da starte med at takke Enhedslisten for at fremsætte hele fire beslutningsforslag omhandlende samme tema. Jeg er nu glad for, at vi behandler dem under et, fordi der er tale om en alenlang række forslag til klimatiltag, der skal nedbringe transportsektorens påvirkning af vores miljø. Det kan vi alle sammen have sympati for. Vi ønsker alle en grønnere transport.

Men jeg må desværre konstatere, at de fire forslag, som de ligger, er ubrugelige. De vil nemlig belaste skatteborgerne og erhvervslivet uforholdsmæssig meget, så det går ud over vækst og job i Danmark. Så jeg kan tilslutte mig dem, der ligesom har antydning, at der jo er tale om en oplistning af alt godt fra havet, der så er kommet på bordet her i dag.

Enhedslisten foreslår eksempelvis en kilometerbaseret kørselsafgift på lastbiler. Det vil være en årlig ekstra afgift på flere milliarder kroner for lastbiler på danske veje, og det vil gøre vores transport dyrere. Regningen havner selvfølgelig ude hos virksomhederne, som skal producere og konkurrere med virksomheder i udlandet; regningen havner ude hos forbrugerne, som dermed får svækket deres købekraft, og det er igen noget, der går ud over vores vækst. Så det er jo den helt forkerte vej at gå i en tid, hvor den danske konkurrenceevne for alvor er udfordret, og hvor danske arbejdspladser fosser ud over landegrænsen. Det undrer mig, at Enhedslisten er så stålsat på at indføre den nye afgift, fordi det jo netop dræber de virksomheder, som også Enhedslisten vælgere skal nyde godt af at arbejde på.

Så vil det også være skævvridende, fordi når man laver sådan en kilometerbaseret afgift, ja, så er det almindelig matematik, at det går hårdest ud over de egne i Danmark, hvor landevejene er lange, det vil sige, hvor der er langt mellem husene. Så det rammer jo knusende hårdt ude i provinsen, derude, hvor der er langt mellem husene. Så det er skævvridende for Danmark, og det er da det sidste, vi har brug for. Vi har brug for vækst i hele Danmark.

Et andet forslag i den alenlange række er en ny afgift på persontransport, altså biler, motorcykler osv., og der skriver Enhedslisten så, at det giver et merprovenu. Med andre ord: Der skal trækkes endnu flere penge ud af de folk, som til daglig har brug for deres bil eller deres motorcykel for at passe deres arbejde. Det er jo også den helt forkerte medicin at begynde at lave ekstra beskatning af folk, som er nødt til at bruge deres transportmiddel for at passe deres arbejde. Det er heller ikke noget, der bringer Danmark fremad, tværtimod.

Timing'en for indsatser omkring CO₂-tiltag skal selvfølgelig tage hensyn til virksomhedernes konkurrenceevne. Vi skal i grøn retning, men med fornuftige skridt og i et moderat tempo. Jeg glæder mig over, at der hver eneste dag sker det, at vi bevæger os i grøn retning. Det er nogle helt andre køretøjer, der kører på vejene, end for bare 10 år siden. Lastbilerne er langt mere energieffektive; personbiler kører rigtig langt på literen; hybridbilerne stormer frem – min egen svigerfar har lige købt en hybridbil, og han glæder sig over, at den går langt på literen og er forholdsvis billig i drift. Så det går i den helt rigtige grønne retning, og det skal vi glæde os over.

Derfor er tiden ikke inde til at komme med sådan nogle bombastiske forslag, som med et slag efterlader en stor regning hos den enkelte dansker, der har brug for sit transportmiddel, og en ekstraregning hos de virksomheder, der kæmper for at klare sig i den interna-

tionale konkurrence. Og så vanen tro: når der kommer noget fra Enhedslisten, tager man ikke rigtig stilling til finansieringen, for det her koster jo virkelig milliarder af kroner.

Det bringer mig til at tænke på et citat af Jernladyen i England, en dame, jeg sætter meget stor pris på. Hun sagde følgende: En socialist er en person, der på et eller andet tidspunkt går tør for andre menneskers penge. Og det er jo lige præcis det, der kendetegner det her, nemlig at det er et utroligt dyrt forslag. Jeg erkender, at det er velment, men jeg glæder mig over, at vi bevæger os i grøn retning dag for dag med hensyn til transporten. Og det her er i hvert fald ikke den medicin, Danmark eller danskerne har brug for.

Kl. 16:11

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Så er det vist meget passende med en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:11

Henning Hyllested (EL):

Ja, det er det. En socialist er en, der bekymrer sig om menneskeheden, bl.a. menneskehedens overlevelse. Jeg kan i hvert fald forstå på hr. Kristian Pihl Lorentzen, at det bekymrer ham ikke så meget. Og det kan selvfølgelig undre.

Vi skal i grøn retning, bliver der godt nok sagt, men i moderat tempo. Jamen spørgsmålet er jo, om vi har tid til at bevæge os med sneglefart i moderat tempo. Det er jo ikke tilfældigt, at man i COP21 siger, at det altså er ved at være op over – vi er ved at nå punktet af no return. Det bør da gøre indtryk.

Når man hører hr. Kristian Pihl Lorentzen, kan man næsten forledes til at tro, at der ikke rigtig er noget problem, og at det i hvert fald ikke er så alvorligt, som nogle vil gøre det til. Men smelter isen ikke? Stiger verdenshavene ikke? Er hyppigheden af ekstremt vejr ikke keeksisterende osv. osv.? kunne man blive ved med at stille spørgsmål om. Så det er nok et spørgsmål om, at det her i virkeligheden i sidste ende handler om menneskehedens overlevelse. Og transportsektoren skal altså yde sit bidrag – og ikke i moderat tempo.

Kl. 16:12

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 16:12

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, jeg bekymrer mig skam meget om menneskehedens overlevelse og artens videreførelse. Foreløbig har jeg da været med til at sætte tre børn i verden, og det er jeg glad for. Så selvfølgelig interesserer vi os for det.

Nu skal vi ikke overdramatisere det her, men man maler jo et billede af, at verden er ved at gå under, hvis vi ikke gennemfører det her. Men det, der undrer mig meget, er, at Enhedslisten har sådan et verdensbillede, at man tror, at lille Danmark, som er en ø i verdenshavet, med nogle ensidige danske tiltag skulle kunne løse hele klimaudfordringen.

Sandheden er jo, at det, der skal til, er en koordineret indsats på globalt plan; det er en koordineret indsats på europæisk plan. Og der er Danmark helt i front. Det er vi stolte af, og det skal vi blive ved med at være – vi er helt i front. Og vi har faktisk nået de mål og mere til, som vi har sat os.

Så vi er helt i front, og derfor forstår jeg slet ikke, at vi skal have sådan en stak af milliarddyre tiltag som det her.

Kl. 16:13

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 16:13

Henning Hyllested (EL):

Det er sådan det gamle trick med at sige: lille Danmark, og hvad gør vi, og vi har ingen betydning i den store sammenhæng osv. osv. Det er noget sludder for at sige det rent ud. Der er jo nogle, der skal gå forrest – og hvorfor ikke Danmark? – dels som et godt eksempel, naturligvis, dels fordi der søreme også er arbejdspladser i det. Det er jo bevist gang på gang.

Vi har set det med vindmøllerne, det er det klassiske eksempel, nemlig at hvis man lægger sig forrest, vil der også være rigtig mange grønne arbejdspladser i det her i fremtiden. Det er der ikke nogen, der er i tvivl om, i hvert fald af dem, som forsker i det eller på anden måde har forstand på det.

Det er da kun sådan nogle som hr. Kristian Pihl Lorentzen og regeringen, der synes, at det belaster erhvervslivet lige nu. Der er jo ingen visioner i det der, der er jo ikke visioner på erhvervslivets vegne – og det er min helt store anke imod hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:14

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren.

Kl. 16:14

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg sætter stor pris på hr. Henning Hyllesteds engagement, men sandheden er jo, at Danmark er forrest på både verdensplan og europæisk plan. Vi er i front, og det skal vi blive ved med at være, og der kan jeg godt lide det gode, gamle ord, der siger, at man skal huske ikke at løfte fanen højere, end at benene kan nå jorden – det gælder også den grønne fane.

Kl. 16:14

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Så er det hr. Rasmus Prehn.

Kl. 16:14

Rasmus Prehn (S):

Jeg blev lidt inspireret af, at hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre citerede Margaret Thatcher. Hun er jo også kendt for et andet citat, hvor hun siger, at der ikke er noget, der hedder samfund. Der er noget, der hedder enkeltpersoner, og noget, der hedder virksomheder. Men samfundet er sådan en politisk konstruktion.

Er det også hr. Kristian Pihl Lorentzens syn på tingene? Altså at vi ikke behøver at have noget samfund, der bekymrer sig om fællesskab, og at man det hele taget ikke behøver at gøre noget. Det kan man bare overlade til enkeltindivider og virksomheder, og så får vi et godt sted at være.

Kl. 16:15

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 16:15

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Svaret er nej.

Kl. 16:15

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 16:15

Rasmus Prehn (S):

Det glæder mig. Vil det så også sige, at Venstre er parate til at bruge fællesskabsløsninger til at trække samfundet i en mere miljørigtig retning, som er det, vi diskuterer i dag? Nu blev jeg jo udfordret på,

om der var nogen af de her 38 konkrete forslag, som jeg kunne se noget positivt i. Men hvad er Venstres ordførers bemærkninger? Er der et enkelt eller tre af de her 38 konkrete forslag, som Venstre vil trække frem og sige, at det vil man faktisk gerne arbejde videre med? Enhedslisten har jo faktisk brugt tid på at lave sådan en hel brainstorm med 38 konkrete forslag.

Kl. 16:15

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 16:15

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Som hr. Rasmus Prehn vil vide, har vi jo indgået en lang række holdbare aftaler, hvor der netop også er blevet indført noget grønne-transport og sat penge af til at fremme nogle tiltag. Men alt sammen inden for en realistisk økonomisk ramme og med nogle realistiske konsekvenser. Og vi fortsætter ad den vej. Jeg kan da godt se nogle positive takter i nogle af de her forslag, men det vil føre for vidt at begynde at nævne dem enkeltvis. Listen er altså lang.

Kl. 16:16

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Vi siger tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken til hr. Vilhelm Christensen, Liberal Alliance.

Kl. 16:16

(Ordfører)**Villum Christensen (LA):**

Vi har nu en stribe beslutningsforslag, og jeg kan forstå, at der er nogle, der har talt de konkrete ændringer eller forslag op til 38, som nu er rubriceret i 4 beslutningsforslag. Jeg skal prøve at gennemgå noget af det vigtigste, som jeg ser det.

I forhold til B 159 kan jeg oplyse, at vi er enige i, at det er fornuftigt at styrke de nyeste teknologier. Så vidt vi læser beslutningsforslaget, er der imidlertid her tale om en meget bred indsats, som målretter afgifts- og tilskudsstrukturen til nogle bestemte og særligt udvalgte teknologier, og lige den del bryder vi os ikke om.

Vi skal i øvrigt nok også passe på med at være for religiøse i de her spørgsmål om at fremelske særlig rene teknologier. Sandheden er jo nok, at den største bidragsyder og den største succes af alle teknologier til reduktion af CO₂ måske i virkeligheden er den lille dieselbil, som er kommet til bilparken i et sådant omfang, at alt, hvad der kan måles af reduktioner fra el- og brintdrevne biler, skal måles i promiller i forhold til effekten fra de mange små dieslbiler – selv om den er rubriceret som en i hvert fald ikke grøn bil. Så kan man måske altid diskutere, hvor sort den er.

Jeg synes, det viser os, at vi skal passe på med at udpege nogle særlige teknologier, fordi vi dybest set ikke ved, hvad der kommer til at virke bedst. Når vi så oven i købet har verdens mest uoverskuelige afgifts- og tilskudssystem på hele det her energiområde, synes vi heller ikke, tiden er inde til at sætte nye lapper på den sweater, hvis farve vi stadig væk ikke kan se for lapper, hvis man kan sige det på den måde. Vi er derfor imod dette beslutningsforslag, som vi ikke kan se hvad koster, og som vi ikke kan overskue effekterne af. Det er der også andre ordførere der har været inde på.

Med hensyn til B 160 vil jeg sige, at vi ikke har noget imod, at der arbejdes med alternative transportformer, heller ikke når det drejer sig om den såkaldte BRT-løsning, altså hurtigbusserne, som kan være gunstige i større bysamfund. Og forskellige delebilsordninger synes vi også er positive. Vi tror meget på, at nye teknologier og deleøkonomi får en helt afgørende betydning fremover, og vi ser da også, hvorledes det ene forsøg blomstrer efter det andet. I Vesthimmerlands Kommune har man f.eks. startet et forsøg med førerløse bi-

ler. Så udviklingen skal nok komme, uanset hvad vi foretager os herinde.

Kl. 16:23

Når vi ikke bare siger go til dette beslutningsforslag, som kan have mange positive elementer, så er det, fordi vi ikke ved, hvad det koster. Der er drysset lidt med rund hånd – jeg ved ikke, om det er gået til, sådan som hr. Rasmus Prehn så malende beskriver det, med rundbordssamtaler og guitarspil – så det er svært at sige, præcis hvad det her koster. Og nye tilskudspuljer og nye regler har jo som bekendt heller ikke groet i vores have.

Det tredje forslag fra Enhedslisten, B 161, handler om indsatser, der skal minimere CO₂-udslippet. Det har vi heller ikke noget imod at vi kan gøre ved at tilvejebringe f.eks. en bedre stationsnærhed i byplanlægningen, som er en del af forslaget, men der er altså også nogle tidsler, som handler om nye afgifter, kørselsafgifter både på person- og varebiler og på motorcykler og den tunge trafik, og det kan vi naturligvis ikke være med til. Vi har allerede slået verdensrekorden i beskatningen af biler én gang, og vi synes bestemt ikke, at vi skal slå den endnu en gang. Vi vil som bekendt gerne gå den anden vej og beskatte mobiliteten mindre, og det er da nok også den vigtigste grund til, at vi ikke kan støtte B 161.

Endelig skal jeg sige i forhold til den øgede hastighedskontrol og højere bøder for overskridelse i B 162: Nej, det har heller ikke groet i vores have. Fotovognene har f.eks. kradset næsten 0,5 mia. kr. ind til statskassen, og det synes jeg ikke vi skal forværre yderligere. For os er trafiksikkerhed vigtigt, men ikke en yderligere afgiftsskrue. Hvis man opsætter ubemandede stærekasser og gør det synligt for bilisterne, hvor de står, så vil bilisterne slippe speederen, men uden at de bliver beskattet yderligere.

Som tilfældet er med de foregående beslutningsforslag fra Enhedslisten, ser jeg det mest af alt som en markering af Enhedslistens politik – fair nok – da det er forholdsvis ukonkret, hvad det vil betyde, og hvordan omkostningerne vil udvikle sig. Jeg er enig med ministeren i, at der også indgår nogle fornuftige forslag, som man på forskellig vis allerede arbejder med, og som vurderes løbende. En så omfattende portefølje af indsatser kan vi ikke bare kræve af regeringen, som der bliver lagt op til, men vi ser naturligvis gerne, at man analyserer tingene nærmere og fortsat vurderer de her indsatser løbende, hvilket man jo i virkeligheden allerede er i gang med.

Kl. 16:21

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:21

Henning Hyllested (EL):

Hr. Villum Christensen koncentrerer sig en del om finansieringen og starter så i virkeligheden med at skyde de finansieringsforslag ned, som ligger rundtomkring i beslutningsforslagene, og så bliver det selvfølgelig endnu sværere, kan man sige.

Det er rigtigt nok, at der ikke er sat finansiering på alt det her. Det skyldes, at forslagene er taget fra den her roadmap for udfasningen af fossile brændstoffer, men lige nøjagtig den rapport bygger jo på en række af de forslag, som er kommet fra diverse kommissioner, herunder Trængselskommissionen, Produktivitetskommissionen, Virkemiddelkataloget fra Miljøministeriet osv. Og der har dygtige forskere og embedsmænd siddet og vurderet det her og selvfølgelig også sat økonomi på.

Men det er klart, at blandt de her mange forslag er der, som jeg tidligere har sagt, langsigtede forslag og kortsigtede forslag, og der skal selvfølgelig sættes økonomi på hen ad vejen, efterhånden som man bliver enige om at implementere forslagene. Det er jo grunden til, at der ikke ligger en fuldstændig komplet finansiering af det, for så var det en rigtig, rigtig langsigtet investeringsplan, vi skulle udarbejde.

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak. Ordføreren.

Kl. 16:23

Villum Christensen (LA):

Jeg hører Enhedslistens ordfører sige, at det her er en bred vifte af initiativer, som Enhedslisten har som politik på det her område, og at man egentlig ikke har en forventning om, at vi skulle tage det sådan rigtig seriøst heroppefra og sætte flueben: Ja, det her går vi ud og gennemfører. For det er ikke sådan, det er tænkt. Det er tænkt som en række markeringer fra partiet, og det er fair nok.

Kl. 16:23

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 16:23

Henning Hyllested (EL):

Det er nu ikke helt rigtigt opfattet. Formålet er selvfølgelig først og fremmest at offentliggøre en rapport, som man i Transportministeriet har valgt at skrotte. Det synes vi er dybt beklageligt, fordi den også var meget, meget tæt på færdiggørelse og dermed offentliggørelse. Og så er det selvfølgelig, fordi der i den rapport ligger en hel stribe forslag. Vi har nævnt de 38 af dem, som Enhedslisten kan tilslutte sig. Men det er ikke bare Enhedslistens tankegods, i og med at det trods alt er forslag, som er fostret i Transportministeriet og i diverse kommissioner, som jeg har været inde på. Derfor burde de jo også kunne få en bredere opbakning, og det er da det, vi håber på.

Så vi har ikke fremsat dem bare for at sige: Det her er Enhedslistens politik. Næh, så ville vi nærmest pynte os med lånte fjer, vil jeg vove at påstå, for forslagene er altså kendte.

Kl. 16:24

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 16:24

Villum Christensen (LA):

Hvis det her virkelig var noget, man ville have gennemført, så tror jeg, min anbefaling ville være, at man pakkede den rygsæk lidt mindre. Altså, 38 forslag, kortsigtede og langsigtede, en bred vifte – det kan ikke være ordførerens opfattelse, at vi skulle sige ja til dem alle sammen. Det tror jeg simpelt hen ikke på. Sådan plejer vi ikke at føre politik herinde. Men jeg synes, det er fair nok at komme med de her markeringer, og det er fint, vi kan slå dem sammen. Lad mig sige det på den måde.

Kl. 16:25

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken til hr. Nikolaj Amstrup, Alternativet.

Kl. 16:25

(Ordfører)

Nikolaj Amstrup (ALT):

Mange tak. Det kan formentlig ikke komme som en overraskelse for nogen af de tilstedeværende ordførere, at jeg ser langt mere optimistisk på det her, og hvad der kan komme ud af de her fire beslutningsforslag. Jeg hørte faktisk hr. Villum Christensen nævne op til flere konkrete forslag, som han ville være interesseret i at arbejde videre med, og jeg hørte da også hr. Rasmus Prehn gøre det samme, og jeg hørte ovenikøbet hr. Kim Christiansen nævne, at der her var nogle tiltag. Jeg opfatter det som en invitation til den her kortere runde-

sangsfest, og i mit tilfælde bliver det uden togfondsomkvædet, kan jeg sige.

Vi synes altså, at der er rigtig, rigtig mange gode tiltag i de her fire forslag. Der er selvfølgelig et spørgsmål om prioritering, et spørgsmål om finansiering og et spørgsmål om et tidsperspektiv, men det skal da ikke forhindre os i at tale om de steder og de dele af forslagene, hvor vi kan gå i samlet trop, og så tror jeg faktisk, at vi kan lande et af de brede forlig, som der så også bliver talt om.

Som det tidligere er blevet nævnt, står transportsektoren for cirka en tredjedel af Danmarks CO₂-udledning, og det er faktisk stigende. På trods af at det ligesom er blevet italesat, som om det er noget, vi har styr på, så er det stadig stigende, og vi ved også, at vejtransporten står for cirka tre fjerdedele af transportsektorens CO₂-udledning. Så for os at se er det allermest oplagte, man kan gøre for at forbedre vejtransportens energiprofil, da at reducere den her CO₂-udledning.

Så vi er altså rigtig glade for, at Enhedslisten får åbnet den her debat, og vi synes også, at der bliver budt op til dans, og vi kan støtte alle fire beslutningsforslag.

Kl. 16:27

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Der er ingen korte bemærkninger. Så vi går videre i ordførerrækken til hr. Andreas Steenberg, Radikale.

Kl. 16:27

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Jeg hørte, at Venstres ordfører, hr. Kristian Pihl Lorentzen, sagde, at han havde gjort meget for menneskeheden, fordi han havde fået tre børn. I de her dage går jeg og venter på, at jeg skal have mit andet barn, så vi er også fra Det Radikale Venstres side godt i gang med at gøre noget for menneskeheden, hvis det er ud fra det, vi måler tingene. Spøg til side! Debatten her handler om noget meget mere alvorligt, nemlig de klimaudfordringer, hele vores verdenssamfund står over for.

I Danmark er transporten en af de meget store udfordringer, vi har, fordi rigtig meget af transporten stadig sker på fossile brændstoffer, som det hedder, altså på benzin, diesel osv., og det har vi et meget stort ønske om at være med til at lave om på, lave en grøn omstilling og få transporten over på andre drivmidler, så belastningen af klima og miljø bliver mindre.

Vi er rigtig stolte over de resultater, vi i Radikale Venstre var med til at opnå, da vi havde regeringsmagten indtil for nylig.

Der blev lavet et meget ambitiøst klimaforlig under hr. Martin Lidegaard i 2012, hvor der blev afsat rigtig mange millioner kroner til at opbygge en infrastruktur til både biogas, brint og strøm til transporten, så vores busser, lastbiler og biler kunne komme over på nogle andre drivmidler. Der blev også sat støtteordninger i gang til f.eks. i højere grad at bruge biogas til transport, og i sidste uge førstebehandlede vi lovforslaget herom, så det er ved at blive ført ud i livet. Vi fik ad flere omgange afgiftsfritaget elbiler, sådan at vi kunne få flere biler, der kører på strøm i stedet for benzin og diesel, så vi også på den måde får brugt den strøm, vi producerer fra rigtig mange vindmøller, i transporten.

Vi opnåede i Transportministeriet ved en række forskellige forlig, bl.a. Togfonden DK-forliget, også en masse resultater, der trak i den helt rigtige retning. Vi fik lavet en plan for elektrificering af jernbanen, så vi kan komme til at køre med eltog, der forurener mindre, og som i modsætning til IC4-togene også kan køre hurtigere til gavn for passagererne.

Vi er selvfølgelig rigtig kede af, at vi røg ud af regeringskontorerne og ikke længere er med i et grønt flertal her i Folketinget, for vi kan jo se, at rigtig meget af det arbejde, der var sat i gang, er blevet skrottet. Hr. Henning Hyllested og Enhedslisten har i debatten

her nævnt det arbejde, der foregik i Transportministeriet, med at lave nye forslag. Vi kan også se, at elbiler nu bliver beskattet. Radikale Venstre fik fritaget de allermindste elbiler, men det var, hvad det kunne række til, fordi flertallet ikke længere var der. Og vi står jo også i en situation, hvor vi mere eller mindre diskuterer, hvad det er, vi kan holde fast i, af det, vi har besluttet.

Jeg frygter, Venstre er i gang med at skære vores letbane i København væk, og jeg frygter, man er ved skære alle de frie midler, der er til at kunne lave flere tiltag, væk, fordi man i finansloven har vedtaget, at man skal spare på offentlige investeringer. Derfor kan vi jo heller ikke støtte Enhedslistens rigtig mange gode forslag her; der er jo ikke finansiering bag dem.

Det, vi håber, er, at vi sammen med Enhedslisten meget hurtigt kan komme ind i nogle forhandlingsrum og sammen med Venstreregeringen kan begynde at udmønte nogle af de midler, der er rundtomkring i forskellige politiske aftaler, så vi rent faktisk kan begynde at gennemføre nogle af de her ting; det er jo der, man skal tage den debat op. Vi håber selvfølgelig også på at få et andet flertal på et tidspunkt, så vi kan begynde at vedtage nogle af de mange gode forslag, som vi er enige i, og som vi jo også var sammen med Enhedslisten om, da vi var i regering.

Kl. 16:31

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Den første korte bemærkning er fra Villum Christensen.

Kl. 16:31

Villum Christensen (LA):

Tak for det. Jeg kan forstå, at ordføreren finder anledning til at rose den forbilledlige indsats, som De Radikale har stået for i forhold til energiforliget i 2012. Og i den forbindelse fremhæver han også indsatsen over for brintbiler og elbiler.

Der kunne jeg godt tænke mig at spørge, hvis vi nu skulle gøre status, hvordan det så er gået. Kan ordføreren bekræfte, og det nævnte jeg egentlig i min egen ordførertale, at reduktionerne i CO₂, som skyldes, at vi i Danmark i meget, meget stort omfang er begyndt at køre i mindre biler, langt, langt overgår de reduktioner, som de meget få elbiler og brintbiler har leveret?

Jeg kan ikke rigtig se grunden til at rose det her projekt så fantastisk, som jeg nu hører ordføreren gøre, når man ser på resultaterne. Er ordføreren enig i min umiddelbare analyse af resultaterne?

Kl. 16:32

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Ordføreren.

Kl. 16:32

Andreas Steenberg (RV):

Nej, det er jeg ikke. Det er rigtigt, at der opnås en meget stor gevinst ved, at man i EU har stillet hårde krav til biler, og det vil sige, at både benzin- og dieslbiler bliver mere effektive. Det er der en ret stor gevinst ved, det er fuldstændig rigtigt. Og det, Radikale Venstre gerne vil bidrage til, er så, at den udvikling fortsætter, og at vi bevæger os frem mod, at alle biler bliver el- eller brintbiler. Det var det, der var visionen i nogle af de ting, der lå i energiaftalen.

Kl. 16:33

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 16:33

Villum Christensen (LA):

Det svar er jeg da glad for at høre. Jeg kan så spørge, hvad den energiaftale ellers har haft af konsekvenser. Ja, den er i hvert fald blevet ungefær dobbelt så dyr, som man havde regnet med. Er det også en

konsekvens, som ordføreren er stolt af? Nu hørte vi jo meget, meget rosende vendinger om den her energiaftale. Er ordføreren ikke enig i, at vi rent faktisk allerede i dag har nået langt, langt de fleste mål, som vi har sat os, i forhold til både reduktion og andelen af vedvarende energi, og med det resultat, at vi sådan set ikke er nødt til at skynde os særlig meget? I den borgerlige lejr får vi jo hele tiden kritik for, at det ikke går hurtigt nok. Og jeg kan ikke forstå, hvorfor man skal fortsætte med det her, når målet er nået og pengekasen er tom.

Kl. 16:34

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Tak. Så er det ordføreren.

Kl. 16:34

Andreas Steenberg (RV):

Jeg er rigtig glad for, at Liberal Alliance bruger så meget tid på at flage for, hvor meget det energiforlig har gjort for den grønne omstilling. For det er jo helt rigtigt, at det er gået meget bedre, end man troede dengang.

Det, der til gengæld ikke er rigtigt, er, at pengekasen er tom. Der har aldrig været noget budget i energiaftalen. Jeg ved godt, at Venstreregeringen prøver at spinne det sådan i medierne, men det er jo ikke sandt. Grøn energi har aldrig været billigere.

Der har så været en udvikling i elprisen, som gør, at PSO-afgiften er blevet højere, end man troede, men der har aldrig været noget budget. Så det der med, at man er gået over budgettet, og at der nu skal findes besparelser, er rent spin.

Kl. 16:35

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:35

Henning Hyllested (EL):

Kørselsafgifter eller road pricing er et af de helt, helt centrale forslag i det her katalog, kan man kalde det, som vi har lagt frem. Det er det selvfølgelig, fordi det er gået igen i samtlige kommissioners og arbejdsgruppers anbefalinger igennem mange, mange år nu efterhånden. Det var også, oprindeligt i hvert fald, et forslag, som De Radikale hyldede meget, men vi må konstatere, at det jo altså blev hældt ned ad brættet, også af den daværende SRSF-regering.

Den radikale ordfører siger, at der mangler noget finansiering, men det her var jo et af de steder, hvor man kunne hente noget finansiering, i hvert fald de steder, hvor trafikken er voldsom, hvor trængslen er voldsom, hvor udledningerne derfor naturligvis også er voldsomme, og hvor man jo netop kunne bruge nogle af pengene til at overflytte til den kollektive trafik. Det er noget af den samme mekanisme, som selvfølgelig gjorde sig gældende omkring betalingsringen.

Kl. 16:36

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:36

Andreas Steenberg (RV):

Det problem, trængselsringen kom ind i, er jo det meget underlige forhold, at hvis man gerne vil have penge i hånden, skal folk faktisk køre mere i bil, for jo mere folk kører i bil, jo flere afgifter betaler de, og jo flere biler køber man, som man også betaler afgifter af. Derfor var den udfordring, der opstod, at det, der var på tegnebrættet, havde en rigtig god effekt i forhold til at få mindre biltrafik i København, men bare ikke en særlig stor effekt med hensyn til at få penge ind.

Hvis man skal starte den diskussion igen, tror jeg, det er en god idé, at man skal sætte sig det mål, at det skal regulere trafikken, og ikke sætte sig det mål, at det skal give en masse penge. Det er også der, hvor vi er uenige med Enhedslisten i forhold til at gå videre med det.

Jeg synes, det kan være en god idé for at regulere trafikken, men vi ser det ikke som en skatteskrue, og det var også den uenighed, vi havde dengang tilbage i 2013, tror jeg det var.

Kl. 16:37

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 16:37

Henning Hyllested (EL):

Så vidt jeg husker, var formålet med betalingsringen at begrænse trafikken, og det er selvfølgelig også formålet med kørselsafgiften, altså roadpricing. Ingen tvivl om det. Jeg kan ikke få andet ud af det, som ordføreren siger nu, end at De Radikale ikke længere støtter ideen om roadpricing, fordi det åbenbart bliver udlagt, som om det er en skatteskrue. Er det en rigtig udlægning?

Kl. 16:37

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:37

Andreas Steenberg (RV):

Nej. Jeg synes, det er en god idé at begynde at beskatte privatbilen, ud fra hvor meget man kører og hvor man kører, i stedet for at beskatte købet af bilen. Men vi ser det ikke som en mulighed for at øge provenuet. Jeg tror, at det, man skal være opmærksom på, er, at når en kørselsafgift netop har den effekt, at den mindsker biltrafikken, så får man jo altså også mindre i statskassen. Jeg tror bare, at man skal være helt opmærksom på, hvad det er for et formål, man starter den diskussion ud fra. For os er det at komme trængslen til livs og ikke at få penge ind.

Kl. 16:38

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Så er der en kort bemærkning fra hr. Rasmus Jarlov.

Kl. 16:38

Rasmus Jarlov (KF):

Nu vi taler om letbanen, som hr. Andreas Steenberg jo kom ind på i sit indlæg, kan man sige, at letbanen er en sporvogn, der skal køre i Københavns omegn nede syd fra i Ishøj og Vallensbæk og op til Lyngby. Det meste af vejen vil den køre oven i det, der i dag hedder Ring 3, og vil dermed indsnævre vejbanen. Det betyder, at letbanen er til gavn for den offentlige transport og de mennesker, der bruger den, men at den er til stor gene for biltrafikken. Vi har fået nogle tal – hr. Andreas Steenberg har dem også – som siger, at den offentlige transport bliver forbedret med 350.000 sparede transporttimer om året, mens vejtrafikken får en øget transporttid på 355.000 timer om året. Det giver altså et minus på fremkommelighed. Hvorfor er Radikale så vilde med at bruge 5 mia. kr. på et projekt, som giver dårligere fremkommelighed, ud over at der vil være 5, 6, 7 års byggekaos i hele Københavns omegn?

Kl. 16:39

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:39

Andreas Steenberg (RV):

Fordi jeg er enig med hr. Søren Pape Poulsen, som jo i forbindelse med en motorvejsdiskussion i Viborg, hvor der også er nogle beregninger, der viser, at det er en dårlig idé, sagde, at nu skal man også huske at kigge lidt kritisk på de tal og huske på, at der også er andre ting, der kan spille ind. Det, der jo kommer til at afgøre rigtig meget i det letbaneprojekt, er, om de kommuner, den går igennem, formår at lave byudvikling, byfortætning, langs stationerne; formår at få letbanestationerne til at hænge sammen med institutioner i kommunerne og hænge sammen med S-togsstationer, cykelparkering, bilparkering og alt muligt andet. Der tror vi på, at når det her bliver ført ud i livet, vil effekten være meget større, end de der excelark kan komme frem med, ligesom det var tilfældet med metroen, som jo også kom dårligt ud i de her beregninger, men som har haft en meget større effekt – er jeg i hvert fald overbevist om – end man har kunnet indfan-
ge i de tal.

Kl. 16:40

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 16:40

Rasmus Jarlov (KF):

Aha, så De Radikale *tror*, at det bliver bedre. Hvad bygger man så det på? Jeg synes da, at det er spændende, at man har en eller anden formodning om, at det bliver meget bedre, end landets fremmeste eksperter siger, som har siddet og regnet de her ting igennem, og som har givet os de her tal. Så mener De Radikale, at det skal man lige sætte til side. Jeg husker noget med nogle valgplakater, hvor der stod, at De Radikale lytter også til eksperter. Men her er man kloge-
re, man har sine egne trafikmodeller, som giver bedre tal. Bare lige for at nævne et tal kan jeg nævne, at der er et samfundsøkonomisk underskud på 8,3 mia. kr. på det her projekt. Det er velfærdsdestruk-
tion for 8,3 mia. kr. Hvorfor er Radikale så vilde med det?

Kl. 16:41

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 16:41

Andreas Steenberg (RV):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre havde for et års tid siden en stor konference herinde på Christiansborg, der netop handlede om, om ikke man skulle prøve at huske på, at der kan puttes flere ting ind i de her modeller. Der er jeg faktisk fuldstændig enig med Venstre og også hr. Søren Pape Poulsen, der har sagt det samme om det her motorvejsprojekt i Viborg. Der er jo også en lang række eksperter, der siger, at effekten af forbedring af infrastruktur, uanset om det er vej eller bane, eller hvad det er, er meget større, end hvad der lige kan komme ind i bl.a. de modeller, som hr. Rasmus Jarlov henviser til. Så vi lytter også til andre eksperter end bare lige dem, hr. Rasmus Jarlov nævner.

Kl. 16:41

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Vi siger tak til ordføreren og går videre i ordførerrækken til hr. Karsten Hønge, SF.

Kl. 16:41

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Det er jo i den daglige politik, at vi kan beslutte helt konkrete skridt til at mindske udslippet af CO₂, ikke ved at holde taler – ofte fyldt

med varm luft – men ved netop at lade transportsektoren spille en afgørende rolle, når vi laver ændringer.

SF støtter mest mulig kollektiv transport. Det gør vi af hensyn til behovet for at binde Danmark sammen. Det er også for at give borgere uden egen bil mulighed for at nå frem til uddannelsessteder og arbejdspladser. Men SF støtter også mest mulig kollektiv transport for miljøets og for klimaets skyld. Og vi er begejstrede for cyklis-
men, en transportform, som vi er overbevist om man kan gøre meget mere ved, end man gør i dag.

SF synes, at der i forslagene fra Enhedslisten er rigtig mange gode ideer, som bringer Danmark i den rigtige retning, både ved at fremme kollektiv transport og ved at mindske udledningen fra bilerne. Der er også nogle forslag, som vi synes skal undersøges nærmere, og hvor vi kan være i tvivl om, hvorvidt de er tilstrækkelig præcist udformet.

Ideen om en kilometerbaseret kørselsafgift er jo en superfin idé, men når teknologien ikke er udviklet, er vi noget skeptiske ved så-
dan her og nu at gå i den retning.

Afgiftsfritagelse for el- og brintbiler lyder utrolig sympatisk, men som vi ser det, tror vi, at finansieringen mangler.

Så kan vi heller ikke lige gennemskue, hvad konsekvenserne bli-
ver af kørselsafgifterne for de tunge køretøjer.

Men transportsektoren forurener med støj og med partikler og udleder voldsomt meget CO₂. SF støtter intentionerne i forslagene fra Enhedslisten, og vi ser frem til de fremtidige diskussioner.

Kl. 16:44

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken til hr. Rasmus Jarlov, Konservative.

Kl. 16:44

(Ordfører)

Rasmus Jarlov (KF):

Vi støtter ikke Enhedslistens forslag. Der er tale om nogle meget omfattende forslag, må man sige. Jeg hørte før, at hr. Rasmus Prehn fra Socialdemokraterne havde talt sammen, at der var 38 forslag i alt i de her 4 beslutningsforslag, som jeg må sige at jeg er lykkelig for bliver behandlet sammen her i eftermiddag.

Jeg undrer mig lidt over Enhedslistens tilgang, for hvis man var meget optaget af at få tingene gennemført, ville man formentlig lave nogle politiske konsultationer, beskæftige sig med at forsøge at skabe opbakning til de forslag, man laver, frem for bare at fremlægge dem i Folketingssalen, vel vidende at man bliver det eneste parti, som stemmer for, når man har fremsat de her forslag, og at de der-
med ikke har nogen som helst chance for at komme igennem.

Jeg synes egentlig, det er lidt spild af tid at fremsætte så udsigts-
løse forslag i stedet for at arbejde, holde møder med os andre, forsøge at påvirke os, forsøge at overtale os til, at det er nogle fornuftige forslag, før man fremsætter dem, for ellers får det mere karakter af en politisk markering end et reelt forsøg på at få gennemført de ide-
er, som står i forslagene.

Hvis jeg skal forklare, hvorfor vi er modstandere af forslagene her, vil jeg sige, at det første, jeg hæfter mig ved, er, at Enhedslisten her reelt foreslår nogle ufinansierede skattelettelser. Det synes jeg er meget opsigtsvækkende. Der er forslag om en afgiftsfritagelse for nye teknologier, som jo er en skattelettelse, og der er ikke anvist nogen finansiering. Det plejer Enhedslisten at kritisere os andre meget for, altså hvis man på nogen måde foreslår skattelettelser, men her er det endda ufinansieret. Så det kan vi ikke stemme for – så er der jo et kæmpe hul i kassen.

Det er der også, for så vidt går alt det andet, alle de her utrolig mange udgiftskrævende forslag fra Enhedslisten, som vil koste milli-
arder af kroner, uden at der er anvist nogen finansiering. Det er der faktisk overhovedet ikke – jeg troede, at der var anvist noget finan-

siering, men nej, det er der ikke. Der er ikke finansiering på noget af det overhovedet.

Så vil jeg sige i forhold til B 162, hvor man foreslår en øget hastighedskontrol, at det er vi simpelt hen ikke tilhængere af. Vi mener, at politiet har nogle meget vigtige opgaver i øjeblikket, og hastighedskontrol er ikke den, der står øverst på vores prioriteringsliste.

Det er svært at kommentere det hele, men jeg kan sige, at der er forslag, som vi simpelt hen er lodret imod. Og der er forslag, som der ikke er råd til. Og desværre må vi så stemme nej til det hele, når det nu er klumpet sammen her i sådan en stor pulje.

Kl. 16:47

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:47

Henning Hyllested (EL):

Jeg er godt klar over, at Det Konservative Folkeparti sammen med en række andre af de borgerlige partier mener, at lovløsheden skal have lov at florere, når det handler om hastigheder på vores veje. Det er jeg helt klar over – det er der ikke noget som helst nyt i.

Der er heller ikke noget som helst nyt i de forslag, vi fremlægger her, og derfor synes jeg, det er forkert at kalde dem udsigtsløse. De er som sagt kendte, de er fremlagt i den ene kommission efter den anden og den ene arbejdsgruppe efter den anden. Men vi må i Enhedslisten bare konstatere, at det jo ikke rigtig er noget, der har vundet opbakning.

Nogle af de forslag, der ikke er med, er man begyndt at arbejde med, men problemet er selvfølgelig, at klimaforandringerne altså tager til. Og vi synes jo, at der i det her Folketing er en tendens til at stikke hovedet i busken, vende ryggen til og lade, som om der ikke sker noget på det klimamæssige område. Derfor synes vi jo selvfølgelig, at der er behov for at fremlægge en række forslag, som vi anser som værende begyndelsen på en diskussion om, hvad der skal gøres.

Jeg er da udmærket godt klar over, at vi ikke bliver enige om alle de her forslag, at der er deciderede politiske uenigheder om mange af dem, men det er, som Alternativet helt rigtigt havde forstået det, en invitation til at komme i gang med nedbringelse af klimabelastningen.

Kl. 16:48

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak. Så er det ordføreren.

Kl. 16:48

Rasmus Jarlov (KF):

Hvis det er et forsøg på at få en dialog i gang om nogle forslag, vil jeg gerne give lidt gratis rådgivning til Enhedslisten, nemlig at det måske ikke nytter noget bare at fremsætte en hel masse forslag i Folketingssalen og så tro, at det rykker en hel masse.

Nogle gange tænker jeg på, om Enhedslisten får kommission pr. forslag, eller hvorfor det er, at der kommer så mange forslag, som overhovedet ikke bliver diskuteret i offentligheden, som ikke bliver taget op på ordførermøder, og som der ikke bliver skrevet debatindlæg om. De bliver bare fremsat i Folketingssalen, hvor de bliver stemt ned, og de eneste, der stemmer for, er Enhedslisten. Jeg ved ikke rigtig, hvad formålet er med det. Jeg ved ikke, om det er, for at man kan sige, at nu har man fremsat de her forslag, og så kan man sætte hak ved det på sin hjemmeside, eller hvorfor man gør det.

Ikke at jeg overhovedet skal anfægte Enhedslistens ret til at gøre det, men det er ikke den mest effektive måde at få ting igennem på i vores folkestyre. Det kræver opbakning til forslagene. Det er ikke

nok at fremsætte dem, man skal også arbejde for at sikre, at der er opbakning til dem, for ellers bliver de ikke til noget.

Kl. 16:49

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Spørgeren.

Kl. 16:49

Henning Hyllested (EL):

Tak for det gode råd – arrogancen er udtalt, skal jeg hilse at sige.

Jeg gentager: De her forslag er kendte, og de er fremlagt. Hvis ikke forslag, der er gennemarbejdet i diverse kommissioner, i Klimaministeriets arbejdsgruppe for et virkemiddelkatalog osv. osv., kan vinde fremme – og det må vi konstatere at de ikke har kunnet – er det jo bl.a. op til os at fremsætte forslagene.

Og jeg gentager, at vi anser det her for at være begyndelsen på en diskussion om de mange rigtig gode forslag, som er fremsat igennem rigtig mange år, også da spørgerens parti var i regering, og som bliver det nu, hvor partiet fungerer som støtte for regeringen.

Kl. 16:50

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Så er det ordføreren.

Kl. 16:50

Rasmus Jarlov (KF):

Jeg har ikke så meget at sige til det. Jeg er ked af, hvis jeg fremstår arrogant over for hr. Henning Hyllested. Det er ikke min intention. Men jeg synes stadig væk, jeg må have ret til at undre mig over arbejdsformen, for jeg synes, der var bedre måder at få fremmet sin politik på.

Vi vil gerne holde møder med Enhedslisten, vi vil gerne tale om alle mulige ting, det er bare at tage fat i os, men når man slet ikke gør det og bare fremsætter beslutningsforslag, som man ved der findes et kæmpe flertal imod, så ved man jo også udmærket godt, at det bliver stemt ned med et brag, og så sker der ikke noget som helst videre.

Kl. 16:51

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:51

(Ordfører for forslagsstillerne)

Henning Hyllested (EL):

Tak for en, synes jeg, på mange måder rigtig god debat. Den er kommet vidt omkring, og der har også været noget, der strittede. Tak til Alternativet og SF for en meget positiv modtagelse. Men jeg synes egentlig, at det gennemgående er, at der blandt de mange forslag – det er rigtigt, at der er 38 forslag – er forslag, der kan arbejdes videre med. Derfor anser jeg egentlig ikke debatten her for at være en total afvisning – ganske vist af beslutningsforslaget, men det havde vi også ventet, selvfølgelig. Men jeg anser det for, som også Alternativet påpegede, et forsøg på at byde op til dans, altså at komme i gang med de her diskussioner, fordi de er nødvendige. Det er rigtigt, at de fire beslutningsforslag er fremsat som en samlet pakke. Formålet er naturligvis, som der er gjort opmærksom på, at påvise, at der er rigtig mange ting, man kan gøre, for at nedbringe transportsektorens bidrag til de klimaskadelige udledninger, først og fremmest CO₂-udledningerne. Derfor ligger der så ikke mindre end 38 forslag i den her pakke.

Transportsektoren er som bekendt det helt store problembar, når vi taler om klimabelastning – det være sig i Danmark og globalt. Alene i Danmark tegner transportsektoren sig for en tredjedel af det

samlede energiforbrug og overstiger f.eks. energiforbruget fra de samlede husholdninger. Energiforbruget til transport er vokset stærkt siden 1990, og transportsektoren er den sektor, hvor energiforbruget stiger mest. Der var et dyk omkring krisen i 2008, men ellers er udviklingen fortsat med uformindsket styrke. Vejtransporten står for langt det største energiforbrug til transport, idet den udgør cirka tre fjerdedele af det samlede energiforbrug til transport. Udenrigsluftfarten udgør den næststørste post. Problemet er naturligvis, at energiforbruget i transportsektoren, jo ikke mindst i vejtransporten, næsten totalt er dækket af fossilt brændstof, og derfor udgør CO₂-udledningen fra transportsektoren da også godt en tredjedel af CO₂-udledningerne fra Danmarks samlede energiforbrug.

Klimamålene, som de blev fastsat ved COP21, kræver jo også en meget hurtig handling, og her må transportsektoren som noget af det vigtigste også bidrage. Som bekendt har transportsektoren indtil nu været holdt ude af de regulerede kvotebelagte sektorer – altså med undtagelse af flytransporten, som er kommet med her. Derfor er det også gået den forkerte vej.

Vi synes faktisk i Enhedslisten, at der er blevet snakket nok – det har jeg også ligesom prøvet at give udtryk for i debatten her – der er fremstillet rapporter nok, og der er nedsat kommissioner nok. Vi ved faktisk, hvad der skal til. Samtlige kommissioner – Produktivitetskommissionen, Trængselskommissionen, virkemiddelkataloget, embedsmandsgruppen osv. osv. – har i større eller mindre omfang peget på de samme muligheder for at gøre noget ved transportsektorens udledninger. Derfor var det også godt, at Transportministeriet i sin tid satte sig for at samle alle de mange forslag i et slags katalog med vurderinger af deres forskellige potentialer, først og fremmest med hensyn til CO₂-udledningen, men også med hensyn til trængsel, mobilitet og økonomi. Det er så sket i rapporten med arbejdstitlen »Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer«, som vel nok er tænkt som et forsøg på at sige, at forslag er der nok af, så lad os da komme i gang – eller rettere at sige til politikerne: Kom nu i gang, hvad dølen nøler I efter? Derfor har man fremstillet en masse værktøjskasser – ikke mindre end fire.

Vi synes, at dette roadmap er et godt initiativ, som giver os politikere et godt grundlag at træffe beslutninger på, når vi skal til at omstille transportsektoren i grøn retning, og det kan som sagt ikke gå hurtigt nok. Det kan derfor undre, at rapporten blev skrottet lige inden færdiggørelse og offentliggørelse, og man kan ikke sige sig fri for tanken om, at det er sket, fordi rapporten er ubekvem for en regering, der satser voldsomt på bilisme og asfalt og vel kun hylder den grønne omstilling i skåltaler, hvis jeg skal være meget grov. Vi synes, det er synd, at arbejdet med rapporten og de mange forslag ikke må komme til offentlighedens kendskab, og derfor har vi fremsat rapportens indhold som de her fire beslutningsforslag, og det er altså de værktøjskasser, som er omtalt i rapporten, med de konkrete forslag. Jeg vil ikke komme ind på samtlige 38 forslag i beslutningsforslagene, men holde mig til det mere overordnede. Henholdsvis rapporten og beslutningsforslagene peger jo helt klart på, at der er brug for mindre transport og ikke mere, især den forurenende biltransport skal der gøres noget ved. Der er noget grotesk ved, at vi har udviklet så kraftige og energiforbrugende maskiner for at flytte i gennemsnit godt et menneske ad gangen.

Kl. 16:56

Det kan ske på forskellig vis, både ved benyttelse af pisk og af gulerod, som også adskillige trafikforskere giver os ret i, hvis det altså skal have nogen effekt. Her peger vi på roadpricing som et af de mest effektive midler, hvilket også samtlige kommissioner og arbejdsgrupper i de seneste 10 år har påpeget. Desværre er det indtil nu blevet hældt ned af brættet af alle regeringer – selv SRSF-regeringen, hvor ellers alle partier gik ind for det indtil da.

Vi satser naturligvis på den kollektive trafik, som er langt mere bæredygtig, alene fordi mange benytter det samme transportmiddel,

og med en omlægning til el-busser og elektrificering af jernbanen kan man jo i et vist omfang satse på vedvarende energi. I den forbindelse er der en hel stribe af forslag til bedre fremkommelighed for busser, så det bliver endnu mere attraktivt at tage bussen. Derfor foreslår vi også, at buspuljerne, som jo er løbet ud, genetableres.

Delebilordning er et andet af forslagene, og her gælder det nok mest om at udbrede kendskabet til ordningerne og konceptet, men kommuner kunne jo også tænke i at stille deres flåde af biler til rådighed for borgerne – nok mest realistisk efter fyraften naturligvis. Hedensted har faktisk forsøgt sig med det, men det har ikke vist sig at være en ubetinget succes, men måske skal sådan noget bare have lidt tid, og i hvert fald bør erfaringerne herfra undersøges.

Beslutningsforslagene indeholder også en række forslag til forbedring af forholdene for cyklister, så det bliver attraktivt at tage cyklen fra hjem til station f.eks. og fortsætte udviklingen med super-cykelstier, cykelparkering ved stationer osv. osv.

Et af beslutningsforslagene svarende til et af afsnittene i road map-rapporten taler om fremtidig byplanlægning og påpeger det fornuftige i at forbedre stationsnærheden for kommende kontorarbejdspladser og boligområder. Det vil bidrage til at styrke togets markedsandele og øge både mobilitet og omstilling til vedvarende energi.

Et andet af beslutningsforslagene, som er et andet af afsnittene i road map-rapporten, adresserer udviklingen af nye teknologier og peger her på el- og brintbiler. Potentialet i førerløse elbiler er ikke belyst, men kommer givet til at spille en rolle i fremtidens transportmønstre. Og såmænd også øget fartkontrol og højere bøder ved fartoverskridelser indgår som et af virkemidlerne i rapporten og i beslutningsforslagene. Det er jo noget, vi har diskuteret i det her Ting og i Transportudvalget, og så er det da rart at vide, at det er Enhedslisten, der er i pagt med fremtiden og kravene til den grønne omstilling på det her område.

Imidlertid synes vi, det går den forkerte vej. Regeringen gør stort set alt det forkerte. De muligheder, der var i den nye vejlov til at lade kommunerne selv bestemme over parkeringspolitikken, fjernede ministeren kort før udsendelsen af bekendtgørelsen. Det blev senere modereret på grund af protester, men slet ikke godt nok. Her fik kommunerne ellers lov til at lade parkeringspolitikken indgå i trængselsbekæmpelsen til gavn for klima og miljø. Finansloven nedsatte som bekendt registreringsafgiften for de større biler, hvilket jo blot fører til flere biler på vejene, og man planlægger yderligere takstnedsættelser på Storebælt, hvilket vil have den samme effekt: flere biler, mere bilkørsel.

Man udfaser afgiftsfritagelsen på elbiler, hvilket sætter salget mere eller mindre i stå og forsinker udbygningen med infrastruktur, henholdsvis ladestationer. Man har til hensigt at skrotte Togfonden DK – en 10-årig investeringsplan, som skulle bringe den danske jernbane op på bare nogenlunde europæisk niveau. Togtransport er som bekendt – selv i den dieseldrevne udgave – den mest bæredygtige transportform, der findes.

Vi vil bruge udvalgsarbejdet til at komme til bunds i, hvorfor rapporten »Roadmap for udfasning af fossile brændstoffer«, der ligger til grund for vores fire B-forslag, ikke blev offentliggjort, men vi vil selvfølgelig også spørge ind til selve indholdet i rapporten. Vi vil spørge ind til, hvilke tiltag ministeren synes om, og hvilke han ikke synes om, om man kan forvente nogen initiativer til fremme af den grønne omstilling fra ministerens side i stedet for flere motorveje, højere fart på vejene osv. osv.

Så der venter nok et par samråd forude, men forhåbentlig også nogle gode drøftelser partierne imellem, hvor vi måske kan samles om nogle af de her 38 forslag.

Kl. 17:00

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Det har givet anledning til et par korte bemærkninger. Først er det hr. Nikolaj Amstrup.

Nikolaj Amstrup (ALT):

Tak. Jeg vil gerne starte med at rose Enhedslisten og hr. Henning Hyllested for at fremsætte de her fire beslutningsforslag og på den måde gøre os opmærksomme på nogle gennemarbejdede forslag, som allerede ligger med en god og gennemarbejdet mulighed for at reducere CO₂-udledningen i Danmark.

Jeg vil også gerne spørge, som jeg har spurgt et par af de andre ordførere, og det har sin gode grund: Kunne hr. Henning Hyllested pege på fem af de 38 forslag, som han kunne forestille sig, der ville være mulighed for at skabe en bredere opbakning til?

Kl. 17:00

Kl. 17:01

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 17:01

Henning Hyllested (EL):

Det der med den bredere opbakning kan måske knibe lidt, for vi har fra Enhedslistens side selvfølgelig også en prioritering. Og jeg har nævnt i min ordførertale, at vi jo f.eks. prioriterer sådan noget som roadpricing rigtig højt. Det er ikke umiddelbart, af uforståelige grunde efter min mening, noget, der sådan samler bred opbakning, selv om teknologien jo rent faktisk er til stede, og selv om det blev foreslået af Trængselskommissionen, at man skulle lave en forsøgsordning – det kunne i øvrigt gøres til 100 mio. kr., så det var en forholdsvis begrænset udgift.

Jeg må indrømme, at jeg ikke har ikke sådan et overblik over, hvad jeg kunne tænke mig. Jeg kan umiddelbart forestille mig, at mange af de forslag, vi har på busområdet – der ligger en hel stribe forslag – vil kunne skabe bred opbakning, ikke mindst forslaget om at genskabe nogle af de buspuljer, som vi faktisk har brugt, både i den gamle forligskreds, men også i bedre og billigere-forligskredsen, til at fremme bustransport.

Kl. 17:02

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Så er det spørgeren.

Kl. 17:02

Nikolaj Amstrup (ALT):

Det er ikke hver dag, man hører, at hr. Henning Hyllested ikke svarer på spørgsmålet – så har jeg da oplevet det med.

Jeg tænker på sådan noget som certificering af virksomheds- og kommunesamarbejde om grøn erhvervstransport, jeg tænker på fremme af virtuelle møder i det offentlige. Jeg tænker selvfølgelig også på Bus Rapid Transit og på skærpede energikrav og krav om indkøb af mere energieffektive biler i den offentlige sektor. Grunden til, jeg stiller spørgsmålet, er naturligvis, at jeg har tænkt mig at gå hjem og kigge på de ting, der er blevet sagt i salen i dag, og se, om der er nogle forslag, hvor der er sammenfald. Så kunne vi jo stille dem enkeltvis.

Kl. 17:03

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Det har Henning Hyllested så 30 sekunder til at svare på. Værsgo.

Kl. 17:03

Henning Hyllested (EL):

Tak. Det lyder jo umiddelbart som nogle gode forslag, og som jeg lige hører dem, er jeg rimelig sikker på, de kan skabe bred opbakning. Det skal selvfølgelig også vurderes, i lyset af hvor meget hver af forslagene så hjælper på den problemstilling, vi prøver at adresse-

re, nemlig at udledningen fra transportsektoren skal bringes alvorligt ned. Så det skal også ses i det lys, helt klart.

Men jeg er enig med spørgeren, jeg vil også meget nøje gennemlæse referatet fra det her møde og se, hvad det egentlig er, de forskellige ordførere har fremme af de konkrete forslag mellem de 38, som vi måske kunne samles om.

Kl. 17:03

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Så er det hr. Rasmus Prehn.

Kl. 17:03

Rasmus Prehn (S):

Fra socialdemokratisk side vil vi da også gerne kvittere for Enhedslistens store engagement i den her sag. Der er ikke nogen tvivl om, at det er nødvendigt at tænke mere grønt i transportsektoren. Så det er positivt.

Nu har vi jo talt om, at der er ganske mange forslag med her. Jeg har talt det op til 38, og man kommer vidt omkring. Der er sågar forslag om forsøg med vejbelægning med lav rullemodstand, så man er virkelig nede i detaljen.

Men det undrer mig lidt, når nu vi taler om det grønne, at man ikke har gjort mere ud af cyklismen, for det må vi vel være enige om er noget, der for alvor er grønt og samtidig også sundt og godt for at bekæmpe trængslen.

Som jeg lige ser det, er der tre cykelforslag. Der er noget med cykelleasing, der er noget med bedre cykelinfrastruktur i forbindelse med stationer, og så er der det med cykelvenlige arbejdspladser.

Hvorfor har man ikke, når man nu er i gang med den helt store, brede palet, lagt an til at fortsætte den cykelpulje, der er, og som medfinansierer de initiativer, som kommunerne tager? Det har jo været en gigantisk succes, men den nye regering har jo stoppet det her, og i mellemtiden er intet sket.

Skal vi ikke fortsætte den cykelpulje, så vi kan få masser af initiativer og investeret i nye cykelstier og bedre skolevej med cykelstier og andet?

Kl. 17:05

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Ordføreren.

Kl. 17:05

Henning Hyllested (EL):

Jo, bestemt, og det er vi selvfølgelig tilhængere af. Når der er tre, nu bliver der sagt kun tre, forslag omkring cyklisme i de her beslutningsforslag, er det selvfølgelig, fordi de her beslutningsforslag er et forsøg på at tage fat i det roadmap, der ikke er offentliggjort, på trods af at det næsten er færdiggjort, og som ligger i Transportministeriet. Og i det var de der tre forslag jo med.

Jeg tror, det er alle bekendt, at Enhedslisten går stærkt ind for at udbrede cyklisme i det her land, og vi har jo også i aftalen om bedre og billigere kollektiv trafik selv været med til at afsætte penge til både bedre cykelparkering og supercykelstier. Det er klart, at det er noget, der skal fortsættes, og det er uafhængigt af de her beslutningsforslag. Det er jo sådan set noget, vi er kommet godt i gang med.

Det er rigtigt, at det er gået i stå under den her regering lige som stort set alt andet inden for infrastrukturområdet, og i hvert fald er den grønne omstilling gået i stå, hvis den overhovedet har været i gang. Det har den trods alt i et vist omfang, men under den nuværende regering må vi nok konstatere, at den har pauvre vilkår.

Kl. 17:06

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):
Spørgeren.

Kl. 17:06

Rasmus Prehn (S):

Jeg vil give Enhedslisten fuldstændig ret i, at det, man har haft mest travlt med i den nye regering, jo har været at rende rundt på samtlige etager af det danske samfund og slukke lyset og forhåbningerne om, at der skulle ske et eller andet. Så det glæder mig, at Enhedslisten gerne vil engagere sig i cykeldebatten.

Men det undrer mig alligevel stadig væk med de her 38 forslag. Jeg ved godt, at man refererer til den der roadmap, men man kunne jo godt ud over det beskrive det der med, at der er brug for en medfinansieringspulje. For det er noget, som har været den allerstørste succes og har gjort, at der virkelig er sket en udvikling, hvor cyklismen faktisk er begyndt at stige igen efter at være faldet. Og det er til fordel for klima, miljø, sundhed, mindre trængsel osv.

Kl. 17:07

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Så er det ordføreren.

Kl. 17:07

Henning Hyllested (EL):

Det er fuldstændig rigtigt, at vi godt kunne have gjort det. Men så skulle vi have gjort det på rigtig, rigtig mange områder, og så ville de her beslutningsforslag have været næsten lige så tykke som det roadmap eller de rapporter, der ligger i Transportministeriet. Der er en hel stribe forslag her, og der er også en hel stribe af forslagene, som vi i virkeligheden har prioriteret i, når det kommer til stykket. Vi synes, nogle er vigtigere end andre.

Hvis vi skulle beskrive effekten af det her, ville det komme til at fylde rigtig, rigtig meget. Og effekten er også i høj grad beskrevet i de der rapporter. Det ligger også i dem.

I det her tilfælde ligger der tre forslag på cykelområdet, og dem har vi valgt ud for ikke at forplumre det hele og udvide det til en uhåndterlig størrelse, som ikke er sådan at beskrive.

Kl. 17:07

Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):

Tak til hr. Henning Hyllested.

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

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

Det er vedtaget.

Kl. 17:08

Meddelelser fra formanden**Første næstformand (Henrik Dam Kristensen):**

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 28. april, 2016, kl. 10.00.

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

Mødet er hævet. (Kl. 17:08).