



Onsdag den 11. april 2012 (D)

1

67. møde

Onsdag den 11. april 2012 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål til ministrene til umiddelbar besvarelse (spørgetime).

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

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 134:

Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. (Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 28.03.2012).

4) 1. behandling af lovforslag nr. L 135:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Forenkling af tilladelseskravet til gods- og buskørsel, kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører, ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver, mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer m.v.).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 28.03.2012).

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 136:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje. (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 28.03.2012).

1) Til økonomi- og indenrigsministeren af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Hvorfor har regeringen valgt at indskrænke frikommuneforsøgene i forhold til det, der oprindeligt var ideen, da frikommuneforsøget blev vedtaget med finanslovforliget for 2011 mellem VK-regeringen og Dansk Folkeparti?

(Spm. nr. S 2817).

2) Til økonomi- og indenrigsministeren af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Mener ministeren, at Danmark via Folketinget vil kunne tilslutte sig alt omkring euroen – alene undtagen den fysiske udskiftning af mønter og sedler – uden at det kræver en folkeafstemning?

(Spm. nr. S 2819).

3) Til finansministeren af:

Preben Bang Henriksen (V):

Hvad er årsagen til, at Finansministeriet ikke vil konkurrenceudsætte kammeradvokatordningen?

(Spm. nr. S 2803).

4) Til skatteministeren af:

Jan E. Jørgensen (V):

Vil ministeren oplyse, hvordan en reklameafgift efter ministerens opfattelse vil føre til færre tryksager, og vil ministeren i den forbindelse erkende, at en afgift på reklametryksager vil resultere i prisstigninger på varer, hvilket i sidste ende rammer forbrugerne?

(Spm. nr. S 2785).

5) Til justitsministeren af:

Peter Skaarup (DF):

Hvad er ministerens holdning til, at politiet ikke har patruljeret på Christiania siden august 2011 til trods for det omfattende og systematiske hashsalg i Pusher Street, som er styret af kriminelle bander?

(Spm. nr. S 2814).

6) Til justitsministeren af:

Peter Skaarup (DF):

Hvad er ministerens holdning til at sikre politiet tilstrækkelige ressourcer, så eksempelvis politiets indsats mod den åbenlyse hashhandel på Christiania kan styrkes?

(Spm. nr. S 2815).

7) Til justitsministeren af:

Pernille Skipper (EL):

Hvad er ministerens holdning til de fremsatte forslag til reform af Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, herunder særlig for så vidt angår forslagene fra Storbritannien vedrørende ændring af klageadgangen i konventionens artikel 35 og kodificering af fortolkningsprincipper, og hvordan vil regeringen stille sig til forslagene under ministerkonferencen i Brighton den 18.-20. april 2012?

(Spm. nr. S 2816).

8) Til justitsministeren af:

Pernille Skipper (EL):

Mener regeringen, at der bør tages nye initiativer for at nedbringe antallet af verserende sager og sagsbehandlingstiden ved Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, og hvad mener regeringen i bekræftende fald, at der bør gøres?

(Spm. nr. S 2818).

9) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Flemming Damgaard Larsen (V):

Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre, at de mobile og dermed også mest konkurrenceudsatte erhverv kan vinde konkurrenceevne, så vi kan beholde danske job på danske hænder?

(Spm. nr. S 2764).

10) Til forsvarsministeren af:

Troels Lund Poulsen (V):

Hvad er ministerens holdning til det fremtidige helikopterberedskab? (Spm. nr. S 2760).

11) Til forsvarsministeren af:

Troels Lund Poulsen (V):

Hvornår agter ministeren at drøfte det fremtidige helikopterberedskab med forsvarsforligskredsen? (Spm. nr. S 2761).

12) Til miljøministeren af:

Mikkel Dencker (DF):

Mener ministeren, at det er rimeligt at opstille vindmøller på et sted, hvor der kræves dispensationer fra fredning og strandbeskyttelseslinjer, og hvor driftsbetingelserne for vindmøller ikke er optimale, som det er tilfældet med Københavns Kommunes planer i Kalvebod Syd, hvis der i stedet kan anvises andre placeringer, som ikke kolliderer med fredningsbestemmelser og i øvrigt har vindforhold, der kan give en mere optimal drift af vindmøller? (Spm. nr. S 2776).

Formanden :
Mødet er åbnet.

Velkomstord

Formanden :

First I want to welcome as guests here in the Danish parliament the president of the parliament of Montenegro, the ambassador of Montenegro in this country and the delegation of the speaker. We are very proud that you visit us. We have had already this morning very interesting meetings and discussions.

Kl. 13:00

Kl. 13:00

Kl. 13:00

Meddelelser fra formanden

Formanden :

Vi går over til dagsordenen.

I dag er der følgende anmeldelser:

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Lovforslag nr. 150 (Forslag til lov om ændring af udlændingeloven. (Ændring af reglerne om familiesammenføring med børn)).

Beskæftigelsesministeren (Mette Frederiksen):

Lovforslag nr. 151 (Forslag til lov om ændring af lov om en aktiv beskæftigelsesindsats, lov om sygedagpenge, lov om aktiv socialpolitik, lov om integration af udlændinge i Danmark (integrationsloven) og lov om ansvaret for og styringen af den aktive beskæftigelsesindsats. (Mindre intensiv indsats, udvidelse af Beskæftigelsesrådets opgaver m.v.)).

Børne- og undervisningsministeren (Christine Antorini):

Lovforslag nr. 152 (Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen. (Sekretariatsbetjening af Klagenævnet for vidtgående specialundervisning m.v.)).

Ministeren for udviklingsbistand (Christian Friis Bach):

Lovforslag nr. 153 (Forslag til lov om Internationalt Udviklingssamarbejde).

Udenrigsministeren (Villy Søvndal):

Lovforslag nr. 154 (Forslag til lov om Institut for Menneskerettigheder – Danmarks Nationale Menneskerettighedsinstitution) og

Lovforslag nr. 155 (Forslag til lov om Dansk Institut for Internationale Studier).

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Lovforslag nr. 156 (Forslag til lov om ophævelse af Lov om Opretelse af et Embede som Auditør ved Statsbanerne).

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Beslutningsforslag nr. 70 (Forslag til folketingsbeslutning om Danmarks ratifikation af traktaten af 2. marts 2012 om stabilitet, samordning og styring i Den Økonomiske og Monetære Union (finanspagten)).

Pernille Skipper (EL) og Per Clausen (EL):

Forespørgsel nr. 33 (Hvad kan ministeren oplyse om sletning af PET's arkiver efter 1989?).

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

Ministeren for nordisk samarbejde (Manu Sareen) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

Redegørelse om fjernelse af grænsehindre mellem de nordiske lande.

(Redegørelse nr. R 10).

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

Redegørelsen vil komme til forhandling fredag den 20. april 2012.

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Spørgsmål til ministre til umiddelbar besvarelse (spørgetime).

Kl. 13:01

Formanden :

Til at besvare spørgsmål i spørgetimen i dag har statsministeren udpeget transportministeren og ministeren for by, bolig og landdistrikter.

Til transportministeren er anmeldt følgende spillere:

Martin Geertsen (V)

Kim Christiansen (DF)

Kristian Pihl Lorentzen (V)

Gitte Lillelund Bech (V)

Louise Schack Elholm (V)

Anni Matthiesen (V)

Til ministeren for by, bolig og landdistrikter er anmeldt følgende spørger:

Louise Schack Elholm (V)

Er der flere, der ønsker at melde sig som spørger?

I første runde har spørger og minister begge op til 2 minutters talletid. Derefter følger to runder, hvor spørger og minister hver gang har 1 minuts talletid.

Jeg giver ordet til hr. Martin Geertsen til det første spørgsmål til transportministeren, værsgo.

Kl. 13:02

Spm. nr. US 127

Martin Geertsen (V):

Vi skal ikke længere drøfte betalingsring! Til gengæld har jeg lyst til at spørge transportministeren om nogle forhold vedrørende DSB, som jo lige er kommet ud med et underskud på 850 mio. kr. for regnskabsåret 2011.

Mere specifikt har jeg lyst til at spørge ind til DSBFirst, som jo i en årrække generelt har belastet DSB's økonomi. Det var DSBFirsts økonomi, som jo til syvende og sidst hang så meget i laser, så man deetablerede selskabet. Og nogle påstår jo så, at det var en lige højre til konkurrenceudsættelse på jernbanenettet, og andre, heriblandt jeg selv, siger jo, at problemet måske ikke så meget var FirstGroups involvering i selskabet, men måske mere DSB's deltagelse i DSBFirst og DSB's underbud, herunder ikke mindst de manglende vandtætte skotter mellem DSBFirst og DSB-koncernen som sådan. Så det er den ene del.

Som nævnt kommer DSB så ud med et underskud på 850 mio. kr. for regnskabsåret 2011. Derudover kan man jo sige om DSB's drift, hvis man, som det vist hedder med et moderne udtryk, benchmarker med lignende operatører andre steder i Europa, at DSB i hvert fald har omkostninger, der er 1 mia. kr. for store, i forhold til hvad vi ser andre steder i Europa.

Det, som jeg her mere specifikt vil spørge ind til, er, at jeg kan forstå på transportministeren, at selv om der i en årrække har været lagt op til, at man skulle have mere konkurrence på jernbanenettet herhjemme, så vil transportministeren nu så at sige trække Kystbanen tilbage til DSB. Det kan jeg forstå på det notat og det svar, som ministeren har givet til Statsrevisorerne. Er det en korrekt opfattelse?

Kl. 13:05

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:05

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg er meget enig i den første del af hr. Martin Geertsens redegørelse, var det jo nærmest, om, at det er ærgerligt, at der ikke meget før er taget hånd om det her. Det har været en lang og trælsom vej, som jeg tror at både spørgeren og jeg er nogenlunde bekendt med, men der er nok nogle, der ved endnu mere om det, end vi måske gør til sammen. Men nu er vi på den anden side, forstået på den måde, at nu er det udenlandseventyr slut. Det bifalder jeg sådan set at det er. Det fremgår jo så også af regnskabet, at nu er det slut, og jeg tror, at der i DSB er den forståelse, som jeg i hvert fald har, at nu skal man koncentrere sig om det, man kunne kalde kerneopgaver i Danmark. Derfor kan der om den alt andet lige korrekte redegørelse, som hr. Martin Geertsen kom med, siges, at det er godt, at det nu endelig er slut. Man kunne have ønsket, at der var blevet taget fat på det for nogle år tilbage, for så var vi ikke kommet så langt ud.

Når det gælder DSBFirst og Kystbanen, er der egentlig kun at sige, at der jo er en kontrakt. Nu skal man som minister passe på, hvad man siger, så man ikke siger noget forkert, men jeg mener – og jeg understreger mener – at kontrakten løber frem til 2015 sådan som de andre kontrakter. Derfor har jeg den holdning, at det må DSB selvfølgelig levere, frem til kontrakten udløber, medmindre de måtte have nogle ønsker, og så må de jo komme og søge om en forhandling. Når vi så kommer frem til generelt at skulle forhandle ny kontrakt med DSB, er ballet jo som sådan åbent igen.

Kl. 13:06

Formanden :

Hr. Martin Geertsen.

Kl. 13:07

Martin Geertsen (V):

Jeg er sådan set enig i, at der af gode grunde selvfølgelig er en kontrakt, som man bliver nødt til at lade løbe til ende. Men kan jeg forstå ministeren derhen, at det til trods for det jo ikke er en afvisning af, at der er behov for at sende mere drift på jernbanenettet i udbud, ihukommende det forhold, at DSB er en meget omkostningstung størrelse? Ville der være noget i vejen med – og nu spørger jeg specifikt til det – inden kontraktudløbet i 2015, hvis det er det korrekte tidspunkt, at bede DSB om at kigge nærmere på, om man allerede for nuværende skulle udbyde Kystbanen? Grunden til, at jeg spørger, er, at hver evig eneste gang DSB udvider sine aktiviteter, graver man så at sige hullet endnu dybere rent omkostningsmæssigt.

Kl. 13:08

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:08

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Det sidste med at grave hullet endnu dybere skulle gerne være slut nu. Altså, jeg har arvet, hvad jeg var godt tilfreds med, nemlig en forholdsvis ny bestyrelsesformand for DSB. Jeg har forstærket bestyrelsen her på det sidste, og der tiltræder en ny direktør. Alt det skulle gerne resultere i, at DSB får en mere normal drift, hvor man satser på også at sikre, at økonomien er i balance og i orden. Det tror jeg sådan set DSB klart har forstået og er i gang med.

Jeg har sådan set ikke tænkt mig at skulle ændre nogen kontrakt. Det er jo vanskeligt at gøre. Når man har indgået en kontrakt, må man jo ligesom følge den. Så jeg synes, at det, det handler om, er, at når vi kommer frem, må vi kigge på, hvordan kontrakter og udbud så skal være. Men jeg vil gerne sige til hr. Martin Geertsen, at det der med normal konkurrence, som der er på så mange andre områder, har vi jo ikke helt, når det gælder jernbanedrift. Det er jo stort set nationale baneselskaber, vi har, uanset hvor man kigger hen.

Kl. 13:09

Formanden :

Hr. Martin Geertsen.

Kl. 13:09

Martin Geertsen (V):

Man må jo sige, hvis man nu fastholder den der benchmarking, som jeg omtalte før, at vi vel ligger i den øvre ende af jernbanedrift på international basis, som er statssubsidieret – altså, ud over billetindtægterne fra DSB er der jo 3-4 mia. kr. i statsstøtte. Det, der jo i virkeligheden er kernen i det her, er, vil jeg sige til ministeren, at forholde sig til, om man definitorisk mener, at DSB skal have monopol på jernbanedrift herhjemme, eller om man mener, at det ville være sundt med noget konkurrence på det danske jernbanenet, simpelt hen

for at teste, om der er nogen, der kan levere jernbanedrift, som er billigere og bedre end det, DSB er i stand til at levere i dag.

Så har vi her det konkrete eksempel, nemlig Kystbanen, som det jo kunne være interessant at få testet i stedet for bare sådan rygmærvmæssigt at sige, at der skal DSB fortsat levere driften.

Kl. 13:10

Formanden :
Ministeren.

Kl. 13:10

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen det sidste siger jeg ikke, altså at det skal DSB rygmærvmæssigt levere, men jeg vil gerne sige, også med henvisning til den udmærkede redegørelse, som hr. Martin Geertsen gav indledningsvis, at vi da begge bare kan beklage, at der ikke er blevet taget fat på det her noget før. At det er kommet så langt ud, må der jo være forskellige, der må påtage sig en eller anden form for ansvar for. Målet er selvfølgelig at gøre DSB til et selskab, som også fungerer på en økonomisk forsvarlig måde – det er i hvert fald den ambition, som jeg har.

Så har jeg det sådan, at når kontrakten skal skrives, skal vi ud at kigge på, hvor vi får mest for pengene, men jeg skal ikke lægge skjul på, at jeg da gerne ser, at det er et trimmet DSB til den tid, som så også kan klare sig på de der konkurrencevilkår – det synes jeg sådan set er målet. Jeg har ikke en ambition om, at DSB skal køre så lidt som overhovedet muligt i Danmark; jeg har sådan set en ambition om, at DSB skal være en vigtig leverandør af transport til folk i Danmark, men det er klart, at jeg også er indstillet på, at vi som skatteydere skal have mest muligt for pengene. Men alt det tager vi fat på, når vi kommer længere frem mod, så vidt jeg husker, 2015, hvor kontrakten skal genforhandles.

Kl. 13:11

Formanden :
Spørgsmålet er sluttet.

Det næste spørgsmål til transportministeren er fra hr. Kim Christiansen, værsgo.

Kl. 13:11

Spm. nr. US 128

Kim Christiansen (DF):

Tak for det, og velkommen til transportministeren. Det er dejligt, at vi lige får en mulighed for at drøfte tingene her i salen.

Det, jeg kunne tænke mig at høre lidt om fra transportministerens side, er sådan en status på rejsekortet. Vi hører jo stort set kun – selvfølgelig fra pressen og medierne – de mange dårlige ting om rejsekortet; vi hører meget få gode ting om rejsekortet. Det, vi kan læse os til, er jo selvfølgelig også, at der er mange huller i det her rejsekort i forhold til at være landsdækkende – det ender måske med at blive et hulkort frem for et rejsekort. Og det giver selvfølgelig, set på sigt, nogle problemer i forhold til effektiviteten af rejsekortet, hvis man kun kan bruge det i ganske få dele af Danmark, når der er investeret mange, mange millioner kroner i det.

Så mit første spørgsmål er: Hvordan ser økonomien ud for rejsekortet? Og hvad gør vi i det hele taget, for at det bliver landsdækkende og mere attraktivt for de enkelte trafikalselskaber og kommuner at melde sig til?

Kl. 13:12

Formanden :
Transportministeren.

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg ved ikke, om det var to sjæle en tanke, men jeg kan godt røbe den hemmelighed over for hr. Kim Christiansen, at jeg faktisk i dag har besluttet mig for – jeg tror, det bliver på et eller andet tidspunkt i maj – at invitere udvalget til en orientering om rejsekortet og få en up to date-fremstilling af folkene selv. Hvis nu i øvrigt udvalget har lyst til det, skal vi også ud at køre en lille tur og afprøve det i praksis. Så der kan vi komme ned i detaljen med det.

Må jeg sige bare to ting: Den ene er, at de steder, hvor rejsekortet er udrullet, har de undersøgelser, som man har lavet, vist relativt stor brugertilfredshed med det. Det går planmæssigt fremad, har jeg også forstået, København bliver nu også mere og mere omfattet, og det viser sig heldigvis, at kunderne faktisk er glade for det. Jeg tror, at hr. Kim Christiansen har fuldstændig ret i, at der specielt er to områder, hvor der er diskussioner. Det ene er Fyn, fordi de der har et billetteringssystem, som er relativt nyt, og det er sådan set deres argumentation, at det skal de – jeg havde nær sagt – have afbetalt noget mere på. Det andet er en diskussion i Region Midtjylland, som jeg forstår går lidt på kryds og tværs – der er en hel del kommuner, som meget gerne vil være med i rejsekortet, og der er andre, der er mere skeptiske i forhold til det. Jeg har undervejs også talt med nogle af borgmestrene.

Jeg har selv den holdning, vil jeg sige til hr. Kim Christiansen, at jeg ikke tror, man skal tvinge nogen ind i det her, og selv om jeg gerne ser, at det bliver landsdækkende, tror jeg ikke, man skal tvinge nogen ind i det. Jeg tror faktisk, vi skal komme den anden vej rundt, så det er kunderne selv, der siger til deres trafikalselskab, at de faktisk gerne vil have de muligheder og tilbud, som rejsekortet giver. Ved at man fra en regions side eller en kommunes side ikke er med i rejsekortet, er det faktisk sådan, at deres borgere, deres kunder, mister nogle gode muligheder, og det tror jeg måske er det allerbedste incitament til, at vi får det til at blive landsdækkende, for det ønske deler jeg bestemt.

Kl. 13:14

Formanden :
Hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:14

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil se meget frem til en kommende orientering og selvfølgelig også at få mulighed til at komme ud og se rejsekortet i funktion. Jeg er meget stor tilhænger af rejsekortet, vil jeg godt lige sige, men det forudsætter naturligvis, at det kommer til at virke.

Det med Fyn kunne vi løse med en Kattegatforbindelse, men det ligger måske ikke lige for, og det ville også være lidt træls for fynboerne. Så jeg håber, de også kommer med, og selvfølgelig også det midtjyske område, for skal vi have en effekt af det her, skal det være landsdækkende.

Nu nævner ministeren, at det faktisk er en succes for dem, der bruger det. Det er selvfølgelig heller ikke det, som pressen gider skrive om – altså dem, der har en god oplevelse – men vi hører jo meget om fordyrelser. Nu er regeringen meget optaget af, at det skal være billigere at bruge den kollektive trafik og ikke dyrere. Hvordan vil man sikre, at rejsekortet reelt ikke bliver en fordyrelse for nogen mennesker?

Kl. 13:15

Formanden :
Ministeren.

Kl. 13:15

Kl. 13:18

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen vi har en fælles ambition om, at rejsekortet skal fungere så godt og uproblematisk som overhovedet muligt og også gerne i hele landet. Jeg tror måske bare, man skal lade være med at tvinge nogen ind i det her. Jeg tror, det er det gode eksempel, som skal drive det.

Så vil jeg sige, at det jo er rigtigt, at det måske ofte er den sådan lidt mere negative vinkel, der bruges, når tingene bliver beskrevet. Og jeg vil gerne medgive hr. Kim Christiansen, at jeg har set nogle eksempler på prisudregninger, som jeg synes er uforståelige, og som heller ikke er rimelige. Men jeg har så også set mange andre eksempler på, at man med rejsekortet faktisk får en billigere måde at blive transporteret på. Det er så ikke det, der blev refereret så meget.

Jeg tror, at vi måske sådan har, fornemmer jeg, en fælles interesse i at få det her til at fungere, så det bliver en god oplevelse for de kunder, som bruger rejsekortet, og så det selvfølgelig ikke betyder, at det bliver forfærdelig meget dyrere for dem, som vælger at bruge rejsekortet. Tværtimod skulle incitamentet sådan set gerne være, at det blev nemmere og for den sags skyld også billigere.

Kl. 13:16

Formanden :

Hr. Kim Christiansen for en sidste bemærkning.

Kl. 13:16

Kim Christiansen (DF):

Jeg er meget enig i, at det skal være nemmere. Det er jo hele ideen med det, at man har ét billetsystem. Hvorvidt det skal være billigere, er jeg sådan set ikke så optaget af. Men jeg er meget optaget af, at det i hvert fald heller ikke bliver dyrere, og ministeren svarede ikke på, hvordan man vil sikre, at det ikke bliver dyrere på visse strækninger. Altså, hvis en billet fra Ringsted til Roskilde koster 72 kr. – jeg ved ikke, om den koster 72 kr., men hvis den gør det – kan det jo ikke være atomfysik at lægge 72 kr. ind i den her maskine, der skal trække pengene fra folk. Der har vi jo altså bare set nogle eksempler på 500 pct. osv. Pensionistbilletter har været ramt hårdt på nogle strækninger.

Der vil jeg bare gerne have, at ministeren vil give mig en garanti her i dag for, at der bliver ført et skarpt tilsyn med rejsekortet, så man sikrer, at det ikke bliver voldsomt dyrere. Nu taler vi jo ikke om en krone mellem Aalborg og København. Det lever vi med. Men det må ikke blive voldsomt dyrere på enkelte strækninger for pendlerne.

Kl. 13:17

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:17

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

For netop at skabe større forståelse for det er det, at jeg gerne vil invitere udvalget, for det her er også lidt teknisk kompliceret. Der var et eksempel i en avis, som jeg selv gik ind i. Da jeg så fik folk til at hjælpe mig med at forstå det, viste det sig, at det måske var en lidt uhensigtsmæssig måde, man havde rejst på. Hvis man bare havde gjort det på en lidt anden måde, var det faktisk blevet billigere. Derfor er det lidt teknisk kompliceret, og i hvert fald så teknisk kompliceret at jeg ikke skal påtage mig i en spørgetid med et halvt minut tilbage at forklare det i. Det tror jeg at jeg ville komme rigtig skidt fra.

Jeg skal ikke konkludere, men i hvert fald vil jeg så bare konstatere et eller andet fælles ønske om, at det her kommer til at fungere til glæde for passagererne, og så glæder jeg mig i øvrigt til også at få den der lidt mere uddybende tekniske forklaring, når vi inviterer de ansvarlige for rejsekortet og også udvalget.

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet.

Det næste spørgsmål til transportministeren er fra hr. Kristian Pihl Lorentzen. Værsgo.

Kl. 13:18

Spm. nr. US 129

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Mit spørgsmål kunne gå under overskriften efter betalingsringen, for det er således, at i kølvandet på betalingsringens fald blev der den 1. marts i år indgået en politisk rammeaftale vedrørende takstnedsættelser i den kollektive trafik samt en pulje til forbedringer af den kollektive trafik, alt sammen betalt af bilisterne, der jo i forvejen er hårdt beskattet. Det er også derfor, Venstre ikke er med i den aftale. Et led i den aftale er også, at regeringen vil nedsætte en trængselskommission, der skal lægge op til en samlet strategi for modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet med henblik på at reducere trængslen og styrke den kollektive trafik. Den her kommission skal barsle i 2013 med anbefalinger, har jeg forstået.

Så er det vigtigt at hæfte sig ved, at der i januar 2009 blev indgået en meget bred politisk aftale om en række konkrete forbedringer i hovedstadsområdet i form af anlægsprojekter, der nu gennemføres frem til 2018. Samtidig blev der afsat 25 mio. kr. til udarbejdelse af en omfattende strategisk analyse for hovedstadsområdet, så vi i 2013 har et grundlag for kommende beslutninger om modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet, herunder ikke mindst med hensyn til reduktion af trængslen og styrkelse af den kollektive trafik.

Som det fremgår her, er der et vist sammenfald imellem trængselskommissionen og den strategiske analyse, vi alle på tværs af partierne igangsatte i 2009. Derfor vil jeg spørge ministeren, om han mener, at det er en fornuftig anvendelse af skatteydernes penge og de knappe ressourcer i statsadministrationen, at der nu er igangsat to forskellige analyser, der stort set skal beskæftige sig med præcis samme tema og barsle på samme tid, nemlig i efteråret 2013. Er der ikke fare for dobbeltarbejde og spild af gode kræfter?

Kl. 13:20

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:20

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Bortset fra den indledende retorik vil jeg sådan set meget beklage, at hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke er med i den gruppe, som nu skal udmønte 1 mia. kr. Det kunne måske have været meget hyggeligt at have haft hr. Kristian Pihl Lorentzen med, men nu besluttede man sig så fra Venstres side til, at det ønskede man ikke. Jeg er så meget glad for, at der var andre partier, som påtog sig det ansvar, og vi er i øvrigt i gang med den fornøjelige opgave, det er at sørge for bedre og billigere kollektiv trafik. Herunder hører så også en kommission, som skal analysere de her ting. Det er rigtigt, at der er truffet en række beslutninger om en investering i og omkring København. Det kan man jo se med sit blotte øje, når man kører rundt, og jeg vil sige, at det er blevet meget markant her på det sidste med den afskærmning, der er stillet op.

Der vil selvfølgelig ikke blive dobbeltarbejde. Det er klart, at vi vil sørge for, at tingene bliver gjort på en fornuftig måde. Men vi vil nu i den forligskreds, som består af regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten, også få det kommissionsarbejde i gang. Det, der er opgaven her, er dels at kigge på mulighederne i og omkring København – det er lidt bredere defineret her – dels at kigge på GPS-mulighederne generelt på landsplan. Jeg har det sådan, at i forbindelse

med de her store, udfordrende spørgsmål har vi brug for så mange gode input som overhovedet muligt.

Så kunne jeg håbe på, at når der på et tidspunkt ligger et resultat, vil hr. Kristian Pihl Lorentzen og Venstre være sådan lidt mere modne og fortsat indgå i en fornuftig dialog om at være med til at løse problemerne. Jeg forstår, at man har holdt en pause med det lige nu her, men jeg kunne håbe, at man på lidt længere sigt vender tilbage til gerne at ville være med til at løse problemerne.

Kl. 13:22

Formanden :

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:22

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for svaret. Vi er sådan set modne. Jeg har i hvert fald selv nået en moden alder, vil jeg sige. Men det spørgsmål, der rejses her, er jo: Hvad foregår der i den ene forligskreds, altså den store brede forligskreds, som der er omkring Infrastrukturkommissionen og Infrastrukturfonden, og den anden, altså den nye forligskreds her, som er mere snæver, og som foregår i regi af trængselskommissionen? Så det er jo blevet lidt rodet, med hensyn til hvad der foregår hvor, også når man skal til at følge op på tingene.

Derfor vil jeg spørge ministeren, om han egentlig dybest set mener, at man med nedsættelse af den her trængselskommission har vist respekt for den visionære beslutning – for det synes jeg virkelig det er – vi traf i 2009 om at få et overblik over hele hovedstadsområdet, så vi kan få nogle sammenhængende og visionære løsninger. Synes ministeren, at det er fornuftigt, at der så pludselig kommer sådan en trængselskommission ind fra siden, om jeg så må sige, på tværs af det hele?

Kl. 13:23

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:23

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Det vil altid være min indgangsvinkel at vise respekt for de forlig, der er indgået, også før jeg satte mig i stolen derovre. Så jeg vil gerne endnu en gang bekræfte over for hr. Kristian Pihl Lorentzen, at respekten for forligene består. Det forhindrer så ikke – og det tror jeg at vi begge to er erfarne nok på Christiansborg til at vide – at man også derefter kan gå videre, specielt når man oven i købet har sendt en invitation om at komme med. Men det valgte Venstre så at sige nej til. Så jeg vil bare slå fast med syvtommersøm, at jeg har respekt for de forlig, der er indgået. Nu har jeg så et forlig, som man kan sige på nogle strækninger ligger tæt op af det brede forlig, og som er knap så bredt, men respekten for forlig vil altid være til stede, når jeg sidder i ministerstolen derovre.

Kl. 13:24

Formanden :

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:24

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg vil da gerne kvittere for den invitation, vi fik, og da jeg sætter stor pris på ministerens selskab, er jeg da ked af, at vi ikke kunne takke ja til den. Men som jeg nævnte, er finansieringen i form af, at det er bilisterne, der skal betale gildet, uspiselig for os, for det vrider landet skævt. Bilisterne betaler rigeligt i forvejen.

Men afslutningsvis vil jeg gerne spørge, om ikke ministeren kan løfte sløret lidt for, hvilke temaer den her trængselskommission egentlig skal beskæftige sig med. Jeg har endnu ikke set kommisso-

riet. Jeg ved ikke, om det findes, men der har været mange ting fremme. Der er nogle, der foreslår cykelmotorveje på kryds og tværs af København, så man inddrager bilernes vejbaner til den slags. Der har også været forslag om, at man skal til at beskatte gratis parkering i forbindelse med arbejdspladser for også ligesom at prøve at komme efter bilisterne. Så der er alt godt fra havet på bordet i øjeblikket. Kan ministeren løfte sløret bare en lille smule for, hvad man kan vente sig af den trængselskommission?

Kl. 13:25

Formanden :

Transportministeren.

Kl. 13:25

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen kender den aftale, der er blevet indgået. De spor, der blev lagt i den, vil kommissoriet langt hen ad vejen lægge sig op ad, men jeg er i den situation, hvor jeg desværre ikke fra salen her skal over at forhandle med hr. Kristian Pihl Lorentzen, men jeg skal over at forhandle med de partier, der har sagt ja til at deltage i at løse det her, og der tror jeg, hr. Kristian Pihl Lorentzen kender spillet godt nok til at vide, at så længe der pågår forhandlinger, så forhandler man, indtil man er færdig i forligskredsen.

Jeg er sikker på, at når hr. Kristian Pihl Lorentzen ser kommissoriet og udvalgs sammensætningen, vil han blive fuld af beundring over, at der nu endnu en gang bliver taget fat på at løse de påtrængende problemer, der er i og omkring København.

Kl. 13:26

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet.

Det næste spørgsmål til transportministeren er fra fru Gitte Lillelund Bech. Værsgo.

Kl. 13:26

Spm. nr. US 130

Gitte Lillelund Bech (V):

Tak. Jeg vil sådan set gerne fortsætte, hvor min kollega, hr. Kristian Pihl Lorentzen, slap, for hr. Kristian Pihl Lorentzen fokuserede jo ikke på spørgsmålet om, at der er to forligskredse. Jeg ønsker ikke at tale forlig. Jeg forstår, at ministeren har fuld respekt for de forlig, der ligger. Det kender jeg også ministeren godt nok til at vide. Han har været i Folketinget i så mange år, så det har han. Jeg vil spørge ind til de to analyser, der kommer. Der pågår en analyse i dag, som blev igangsat i forbindelse med det store trafikforlig i 2009. Den analyse skulle faktisk se på trængslen og i det hele taget på infrastrukturproblemerne i hele København, i hele hovedstadsområdet. Så kan ministeren oplyse, hvordan den nye trængselskommission med sit kommissorium adskiller sig fra de analyser, der allerede pågår, for jeg går ikke ud fra, at ministeren ønsker dobbeltarbejde?

Kl. 13:26

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:26

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg vil sige til fru Gitte Lillelund Bech, at der jo er den store forskel, at hvor det første sådan mere er et embedsmands- og forskeragtigt projekt, bliver det andet jo mere konkret, forstået på den måde, at vi vil bede nogle mennesker om at være en del af en kommission, som selvfølgelig vil bruge de tilgængelige oplysninger og det materiale, der er, og så efterfølgende være konkrete med at komme med forslag. Så vil det være op til politikerne efterfølgende, om man har

tænkt sig at følge dem, så på den måde er det jo et lidt mere kontant arbejde.

Kl. 13:30

Jeg vil sådan set være lidt optaget af, at der, hvor vi to partier har fælles gods eksempelvis i forhold til metro osv., fortsætter vi selvfølgelig samarbejdet om at løse problemerne. Derfor håber jeg ikke, at Venstre vil bruge en undskyldning til at melde sig ud af at være med til at løse problemerne på de områder, hvor Venstre jo stadig væk er med i forhold til forliget. Det har jeg nu egentlig heller ikke en oplevelse af er det, der er dagsordenen. Men jeg vil bare understrege, at der ikke på den måde er nogen konflikt i det her. Det, vi gør i den nye forligskreds, er rent faktisk at gå lidt mere kontant til værks og dermed også inddrage forskere. Hvordan kommissionen nu i øvrigt bliver sammensat, er jo som sagt ikke forhandlet på plads endnu. Derfor kan jeg ikke være specielt specifik med hensyn til svar på det.

Kl. 13:28

Formanden :

Fru Gitte Lillelund Bech.

Kl. 13:28

Gitte Lillelund Bech (V):

Kan ministeren afvise, at der kommer til at forekomme dobbeltarbejde, når der sidder en analysegruppe allerede, en embedsmands- og forskeranalysegruppe, som analyserer, og som i 2013 skal aflevere et forslag til, hvordan kommende beslutninger om moderniseringer af infrastrukturen i hovedstadsområdet skal finde sted? Jeg går stærkt ud fra, for jeg kender jo en del af de embedsmænd, der arbejder under transportministeren, at de selvfølgelig tager hensyn til, at man skal løse trængselsproblematikken. Det gør de vel i deres analyser allerede. Så hvordan kan ministeren sikre, at der ikke kommer til at ske et dobbeltarbejde, fordi man med det seneste trafikforlig har besluttet at lave en trængselskommission? Kan ministeren garantere mig, at man ikke kommer til at sidde og lave de samme analyser?

Kl. 13:29

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:29

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg tror, at fru Gitte Lillelund Bech har forståelse for det, når jeg siger, at sådan nogle ting garanterer jeg aldrig. Det ville nok være lidt tåbeligt at gøre. Det, jeg gerne vil garantere, er, at målet ikke er, at de to skal trampe rundt i forhold til hinanden. Der er selvfølgelig samspil der, hvor det i øvrigt er fornuftigt.

Så synes jeg med al respekt, at der er forskel på de to ting. Den ene ting er sådan lidt mere forsker- og embedsmandspræget. Det ligger i dens natur, at det kan være ganske udmærket i nogle situationer. Her har en bred kreds af partier, regeringspartierne, Dansk Folkeparti og Enhedslisten, så ønsket en lidt bredere indgangsvinkel i forhold til det her. Jeg har ikke fantasi til at forestille mig, at det skulle kollidere voldsomt meget, men en garanti for, at der ikke i et eller andet hjørne kan komme lidt dobbeltarbejde, kan jeg selvfølgelig ikke give. Men det er i hvert fald ikke det, der er målet, og det er ikke det, der er bestræbelsen. Tværtimod er det selvfølgelig at bruge de fornuftige ting, som kan bruges, og som ligger der i forvejen.

Kl. 13:30

Formanden :

Fru Gitte Lillelund Bech.

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg synes da, at det var en meget interessant melding, transportministeren her kom med, nemlig at Dansk Folkeparti, Enhedslisten og regeringspartierne faktisk er enige om, at det her skal være en meget, meget bredt sammensat kommission. Enhedslistens trafikordfører, hr. Henning Hyllested, har jo været meget klar i mælet her for nylig om, at han sådan set ønsker en ekspertkommission; han ønsker en lille kommission; han ønsker en kommission, der består af trafikforskere og byplanlæggere og eksperter fra trafikskaberne. Han mener sådan set, at anbefalingerne fra trængselskommissionen bliver alt for vage, hvis man både skal have erhvervslivet, bilisterne, de grønne organisationer og alle mulige andre med i kommissionsarbejdet.

Men skal jeg altså forstå det sådan, at man nu er blevet enig med Enhedslisten om, at man skal lave den brede kommission?

Kl. 13:30

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:30

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg er helt sikker på, at hvis fru Gitte Lillelund Bech og jeg sætter os sammen og læser de grønne bøger, når de engang bliver trykt, så vil fru Gitte Lillelund Bech se, at jeg både til hr. Kristian Pihl Lorentzen og i mit seneste svar til spørgeren har gjort opmærksom på, at vi lige præcis nu er i gang med at forhandle både kommissoriet, og hvordan kommissoriet skal sammensættes. Jeg har et ønske om, at det skal være bredt, men vi er i gang med forhandlinger, og jeg tror, at jeg var meget ordret, når jeg sagde til begge spørgerne, at det ville jeg jo ikke stå og forhandle her i Folketingssalen med nogle, som oven i købet ikke er med i forliget. Men det tror jeg at vi ret hurtigt kan løfte sløret for, og så kan man jo se både kommissoriet og sammensætningen af kommissionen.

Kl. 13:31

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet.

Det næste spørgsmål til transportministeren er fra fru Louise Schack Elholm. Værsgo.

Kl. 13:31

Spm. nr. US 131

Louise Schack Elholm (V):

Tak. Jeg er jo togpendler, jeg pendler hver dag fra det midtsjællandske og herind til København, og det gør rigtig mange andre danskere også. Vi er rigtig mange pendlere, togpendlere, fra det sjællandske. Vi oplever altså gang på gang, at vi ikke kan få siddepladser, så vi må stå op, og nogle gange kan vi ikke engang komme med toget. Der er massive problemer med at tage offentlig transport til København. Jeg har tidligere stillet transportministeren et lidt mere konkret spørgsmål om, hvorvidt man ser på muligheden for med andre tog at løse problemerne.

Her og nu vil jeg gerne spørge transportministeren: Hvordan ser det ud med at løse problemerne for togpendlerne fra Sjælland? Hvor når regner ministeren med at have en løsning, og hvilken løsning regner han med?

Kl. 13:32

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:32

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Hvor må fru Louise Schack Elholm være glad for, at der er kommet en ny regering, for nu sker der jo noget. Altså, de problemer, der bliver henvist til, er jo ikke opstået hverken i dag, i går eller i forgårs. Det er problemer, der har været der i lang tid, og som der ikke er blevet taget hånd om. De to foregående debatter, jeg lige har haft, har rent faktisk handlet om, at regeringen nu tager hånd om det. For vi inviterede til et meget bredt forlig, som betyder, at der bliver genereret 1 mia. kr. til bedre og billigere kollektiv trafik i de kommende år. Det ønskede Venstre desværre ikke at være med til.

Så må jeg sige til spørgeren, at det er lidt mærkeligt at høre en lidt anklagende tone fra et parti, som har haft ansvaret indtil for ikke så forfærdelig mange måneder siden, og da man så havde muligheden for at være med til at løse det her problem, valgte man ikke at deltage i det. Men der var heldigvis et meget bredt flertal i Folketinget bestående af regeringen, Dansk Folkeparti og Enhedslisten, som påtog sig opgaven, og som nu sidder og er ved at sørge for, at den desperate materielsituation, som jeg medgiver der er hos DSB, bliver der nu gjort noget ved, så det var godt, vi fik et regeringsskifte, så der kunne blive gjort noget ved spørgerens togproblemer også.

Kl. 13:33

Formanden :

Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 13:33

Louise Schack Elholm (V):

Det var jo en masse luft, men der var overhovedet ikke noget konkret. Og lad os nu først lægge ansvaret der, hvor det hører hjemme. I 1998 smed den gamle SR-regering Venstre uden for døren for at lave en aftale om IC4-tog med AnsaldoBreda, og det er det, vi stadig væk hænger på. Så ansvaret ligger faktisk stadig væk hos Socialdemokraterne. Selv om det er et gammelt ansvar, ligger det stadig væk hos Socialdemokraterne. Så man skal lade være med at tørre det af.

Når nu ministeren siger, at man vil til at bruge en masse penge på det, vil jeg gerne høre, hvad man konkret har tænkt sig at gøre for at løse problemet. For problemet bliver ikke mindre dag for dag.

Kl. 13:34

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:34

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg kan jo kun beklage, at spørgerens parti ikke valgte at være med til at løse problemet, men satte sig ved siden af uden at deltage i det. Nu er vi faktisk nogle, som har sørget for, at der bliver tilført 1 mia. kr. om året til lige præcis at løse den opgave, som den forrige regering ikke tog sig af.

Så kan vi godt tage en tur omkring ansvar i forhold til IC4-tog. Jeg skal ikke frasige mig det ansvar, som også mit parti måtte have, men jeg vil bare sige, at der jo gik ca. 10 år, hvor der ikke blev gjort noget, og hvor man gjorde DSB – altså staten – til togejer. Men det er jo så historik, som passagererne i dag ikke kan bruge til noget. Det, passagererne i dag kan bruge til noget, er lige præcis de personlige oplevelser, som spørgeren giver udtryk for, og som jo desværre deles af mange, mange andre.

Der må man jo spørge som passager: Hvem vil så gøre noget ved det? Og der kan jeg bare konstatere, at da Venstre fik chancen for at være med til at gøre noget ved det, valgte man at stå af. Og så var der altså andre partier, som påtog sig det ansvar. Det betyder, at vi nu har mulighed for både at købe nyt materiel, så vi kan afhjælpe si-

tuationen, og kigge på billetpriserne. Så da Venstre ikke ville være med, var der andre, der påtog sig ansvaret.

Kl. 13:35

Formanden :

Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 13:35

Louise Schack Elholm (V):

Altså, det er imponerende, hvor meget mudder man kan smide med. Jeg vil gerne bede ministeren om konkret at svare på, hvad man har tænkt sig at gøre.

Når ministeren siger, at der er afsat 1 mia. kr., betyder det så, at hele den milliard kroner skal gå til at investere i IC3-tog fra Israel til jernbanestrækningerne på Sjælland, så de sjællandske pendlere kan komme på arbejde? Eller vil man overhovedet ikke løfte en finger for at få de israelske IC3-tog? Hvad er det konkret, man vil gøre med den ene milliard kroner for de sjællandske pendlere?

Man bliver nødt til at komme med noget konkret i stedet for bare at sige, at man vil hæve skatterne med 1 mia. kr., og at det er noget, vi ikke vil være med til. Nej, vi vil ikke hæve skatterne. Men ministeren bliver ved med at sige, at man vil give 1 mia. kr. til det her, i stedet for at fortælle os, hvad det er, man vil give til de sjællandske pendlere? Er det de israelske IC3-tog, man vil investere i?

Det svar, jeg fik fra ministeren, var, at man ville tale med AnsaldoBreda om muligheden for at ombygge de israelske IC3-tog. Har ministeren holdt det her møde? Hvad fandt ministeren ud af? Er der overhovedet nogen løsning på tegnebrættet, eller sidder ministeren bare og siger: Jeg har 1 mia. kr., men ingen skal få at vide, hvordan jeg har tænkt mig at bruge dem. Vi skal nok hjælpe pendlerne, men det bestemmer jeg, for det er mig, der vil hæve skatterne?

Altså, helt ærligt, hvad vil ministeren gøre for de sjællandske pendlere? Og så skal man lade være med at komme med den samme svada én gang til.

Kl. 13:36

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:36

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Nogle gange kan man ikke lade være med at blive imponeret, og det er jeg faktisk blevet lige nu. Det var da en fantastisk måde at skruer sig op på, i forhold til at man ikke vil være med til at løse et problem. Og det er jo ærgerligt, at Venstre har sagt, at de ikke vil være med til at løse det, for nu er der altså nogle partier, som sætter sig ned her i de kommende uger og måneder og forhandler om at skabe bedre forhold for også de sjællandske pendlere.

Vi erkender, der er et problem, som der ikke er blevet taget hånd om, som ikke er blevet løst igennem mange, mange år. Nu sidder vi altså rent faktisk og har mulighed for at løse det, og derfor er det jo sådan set godt, at der kom et regeringsskifte, så den mulighed blev tilvejebragt. Det er den så blevet, og vi vil tage hånd om det, så også spørgeren kan få bedre forhold, når der bliver pendlet frem og tilbage imellem hjemmet og Christiansborg.

Kl. 13:37

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet.

Det næste og sidste spørgsmål til transportministeren er fra fru Anni Matthiesen, værsgo.

Kl. 13:37

Spm. nr. US 132

Anni Matthiesen (V):

Kl. 13:40

Tak. Jeg kan nu berolige ministeren med, at den sag, som jeg vil spørge lidt ind til, i hvert fald er en sag, som jeg med sikkerhed ved at ministeren kender til, da det er en sag, som måske mere eller mindre er startet i ministerens egen baghave. Tilbage i 1970 var det faktisk sådan, at den daværende trafikminister, Ivar Hansen, sikrede, at Grindstedbanen blev nedlagt, eller han sikrede i hvert fald, at det skete nordpå, men som ministeren jo sikkert ved, ligger der stadig væk skinner sydpå. Jeg er blevet kontaktet af nogle af de her lokale entusiaster, som kæmper en kamp i forhold til at få fjernet de sidste skinner, og derfor vil jeg gerne høre, om det er en sag, der stadig væk ligger på ministerens bord.

Kl. 13:38

Formanden :
Ministeren.

Kl. 13:38

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen det gør den, og jeg synes også, det er noget, som vi inden for en overskuelig fremtid skal træffe en beslutning om. Men jeg tror nu, jeg vil sige til fru Anni Matthiesen, at vi ikke kan lyve os fra, at vi begge to har et vist lokalkendskab, og den bane har i hvert fald indtil nu været vigtig for en stor virksomhed med mange arbejdspladser, der er i det område, som vi begge to kommer fra, og derfor handler det vel også om at få den der balance. Vi er nu nede på, at man må køre med meget, meget lav fart, og derfor handler det simpelt hen om, hvordan vi finder den fornuftige balance. Jeg synes ikke, vi skal fastholde jernbanetraceet, hvis der ikke er behov for det – for jeg tror måske ikke rigtig, der er nogen af os, der forestiller sig, at der igen kommer en jernbane på det område; det tror jeg ikke der er passagergrundlag for – men indtil nu har det jo drejet sig om hensynet til den store virksomhed, der er der, og dermed også hensynet til den store beskæftigelse, hvor alternativet ville være mange lastbiler, som skulle erstatte togene.

Men med hensyn til skinnernes forfatning vil jeg sige, at vi er ved at være derhenne, hvor jeg synes, det er noget, vi skal overveje. Så jeg vil sådan set kun give fru Anni Matthiesen tilsagn om, at vi skal træffe en beslutning; det skal være en fornuftig beslutning på det rigtige tidspunkt, og det begynder nok at nærme sig.

Kl. 13:39

Formanden :
Fru Anni Matthiesen.

Kl. 13:39

Anni Matthiesen (V):

Tak. Det synes jeg lyder positivt. For det er i hvert fald sådan, at den store virksomhed nu ikke længere anvender skinnerne, og mig bekendt er selv veterantoget gået i stå, så der kommer reelt ingen tog mere, og skinnernes hele tilstand er simpelt hen så dårlig, at det er ulovligt at bruge dem. Derfor er det netop i forhold til byudviklingen i de mindre byer klart, at det er altafgørende, at vi får taget fat på sagen nu og her, hvor den formentlig så kan få en afklaring og man kan komme videre, og der er der noget, jeg godt vil høre lidt om. Sagen ligger som sagt stadig væk på ministerens bord, men man er bekymret for, om den er kommet for langt ned i bunkerne, så kunne ministeren måske i dag sige et eller andet om, at han godt vil finde den frem, støve den lidt af og hive den op af bunkeren?

Kl. 13:40

Formanden :
Ministeren.

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg vil sige, at det, der er charmen ved spørgetimen, er, at man ikke kender spørgsmålene på forhånd, og derfor kan jeg ikke huske den her sag i detaljer – og når jeg siger, at det er det, der er charmen ved det, så mener jeg det – men den er der; det medgiver jeg helt klart. Jeg vil også sige, at jeg med det, der er mit eget lokalkendskab til det, sådan set er enig i, at der skal træffes en beslutning inden alt for lang tid. Der har sådan været nogle overvejelser om den virksomhed, som vi begge to taler om, og for hvilken det her er noget, som har haft stor betydning for indtil ikke så forfærdelig lang tid siden. Men jeg vil meget gerne medgive spørgeren, at en eller anden form for beslutning skulle vi nok kunne se at få truffet, inden der er gået alt for lang tid.

Kl. 13:41

Formanden :

Fru Anni Matthiesen for det sidste spørgsmål.

Kl. 13:41

Anni Matthiesen (V):

Tak. For mig at se er der ikke så meget mere at spørge om. Jeg havde egentlig bare lovet den her flok, som er bag, og som jo har kæmpet for det her i rigtig mange år, at sige, at hvis de skulle kunne nå at se et resultat, inden de selv dør, havde jeg nær sagt, så var det ved at være oppe over. Og derfor vil jeg da sige, at jeg synes, det kunne være helt fint, hvis det nu var en transportminister fra Grindsted, som sikrede, at den sidste del af Grindstedbanen blev nedlagt, og at der eventuelt kunne etableres cykelsti eller noget lignende der. Så det er egentlig bare den sidste kommentar, jeg har til det.

Kl. 13:41

Formanden :
Ministeren.

Kl. 13:41

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen det er jo en billig skalp at få, kan jeg forstå, så det vil jeg da overveje.

Kl. 13:41

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet. Så er der ikke flere spørgsmål til transportministeren, som så igen er frigjort til andet arbejde.

Det næste spørgsmål er til ministeren for by, bolig og landdistrikter, og der er den eneste spørger, jeg har noteret, fru Louise Schack Elholm, værsgo.

Kl. 13:42

Spm. nr. US 133

Louise Schack Elholm (V):

Tak. Hej, Carsten. Carsten, vi har jo indgået en boligaftale her i efteråret – en boligaftale, hvor vi aftalte at skulle mødes igen i marts måned og drøfte nogle forskellige ting. Jeg efterspørger lidt en indbydelse til det her møde, for marts er overstået, og vi har stadig væk ikke haft noget møde. Hvornår har du tænkt dig at vi skal mødes?

Kl. 13:42

Formanden :

Må jeg bede om, at man, uanset at vi måske nok tiltaler hinanden med fornavn uden for salen, respekterer forretningsordenen, hvorefter man tiltaler ministeren med ministertitel.

Værsgo til ministeren.

Kl. 13:42

Ministeren for by, bolig og landdistrikter (Carsten Hansen):

Jeg skal undlade at kalde fru Louise Schack Elholm for Louise. Men når det er sagt, skal jeg beklage, at vi ikke fik indkaldt i marts. Jeg kan love, at invitationen kommer snart. Jeg har så sent som i dag haft et møde med min departementschef for at sikre mig, at vi nu fik det sat på sporet. Det er simpelt hen, fordi påsken kom ind over. Men indbydelsen er på vej, og jeg kan glæde fru Louise Schack Elholm med, at det bliver hurtigst muligt.

Kl. 13:43

Formanden :

Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 13:43

Louise Schack Elholm (V):

Det glæder jeg mig til, vil jeg sige til ministeren. Jeg vil så gerne høre, om ministeren har fundet ud af lidt mere, med hensyn til hvad der sådan rent faktisk var på dagsordenen. For noget af det, vi har diskuteret meget, er jo, at ministeren har tænkt sig at ændre kriterierne for, hvad der definerer en ghetto. Er ministeren kommet nærmere ind på, hvilke kriterier han har tænkt sig at lægge op til?

Kl. 13:43

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:43

Ministeren for by, bolig og landdistrikter (Carsten Hansen):

Altså, det, jeg har lovet forligskredsen, også fru Louise Schack Elholm, er jo, at vi mødes om kickstarten. Jeg har bl.a. de seneste tal med her i dag, så jeg kunne være forberedt på, at der muligvis kunne komme et spørgsmål om de afledte effekter af den. Det er det, vi har lovet, vi skal diskutere.

I forhold til definitionerne er det jo sådan lidt min ret at afgøre, hvornår jeg synes, at jeg skal indkalde til det. Det vil jeg gøre, når jeg synes, det er betimeligt i forhold til den politiske dagsorden.

Kl. 13:44

Formanden :

Fru Louise Schack Elholm.

Kl. 13:44

Louise Schack Elholm (V):

Jamen når ministeren konkret har taget nogle tal med, så lad os da endelig høre dem. Vi ved jo, at boligaftalen var noget af det vigtigste i hele kickstarten. Den tidligere regering havde også lagt op til at fremrykke investeringer i renoveringer, så vi kunne selvfølgelig sagtens nå til en enighed.

Jeg vil selvfølgelig også gerne høre ministeren, om han så ved, om der er en risiko for, at der er ved at oparbejde sig en større pukkel fremadrettet.

Kl. 13:44

Formanden :

Ministeren.

Kl. 13:44

Ministeren for by, bolig og landdistrikter (Carsten Hansen):

Jeg skal sige, at jeg ikke synes, det er anstændigt, at vi to fører forhandlingerne her; det skal hele forligskredsen jo gøre. Men jeg afslører vist ikke noget ved at sige, at det er rigtigt, at den tidligere regering også havde lavet en kickstart. Vi har så fremrykket den med yderligere 5,5 mia. kr., men inden for den samme ramme.

Men i forhold til de afledte effekter kan vi sige, at det faktisk er i 2012 og 2013, at der bruges allermest. Man kan sige, at vi jo lagde op til 2,7 mia. kr. i 2010, 10,7 mia. kr. i 2011 – det er inden for den ramme, man kan søge – og i 2012 bliver det så 2,7 mia. kr. og i 2013 1,9 mia. kr., og så er det 1,9 mia. kr. frem til 2016, som boligforliget løber til.

Men kigger man på afløbet af investeringer, altså hvornår penge bliver brugt i forhold til ansøgningsrunderne, vil jeg sige, at der i 2010 bliver brugt 2,6 mia. kr. og 2,9 mia. kr. i 2011, og de helt store afløb er faktisk i 2012 og 2013, hvor der bliver brugt 5,6 mia. kr. som en hånd under byggeriet og beskæftigelsen. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg har haft møde med Byggeriets Arbejdsgiverforening (BYG) og også BAT-kartellet, der virkelig er glade for, at vi her holder hånden under byggeriet. Så er der i 2014 faktisk også 4,2 mia. kr. til investeringer. Så vi må sige, at der er ansøgningsrunderne, men som fru Louise Schack Elholm kan huske, kan man søge i løbet af hele 2012, og derefter er der afløbet.

Så vi kan sige, at de største effekter i virkeligheden ligger i år og i 2013 og 2014. Vi har jo aftalt, at vi mødes en gang om året, og jeg skal nok huske fremover, at det er i marts, og lige vurderer situationen. Jeg synes, det er fornuftigt, at vi i forligskredsen simpelt hen lige mødes og vurderer, hvordan det ser ud. Jeg har samme frygt som fru Louise Schack Elholm for, at vi risikerer at oparbejde en pukkel, men jeg kan ikke se det for mig i øjeblikket med de meget store afløb, der er. Men skal vi ikke tage resten af forhandlingen, når vi mødes i forligskredsen?

Kl. 13:46

Formanden :

Spørgsmålet er i hvert fald afsluttet, og vi har heller ikke flere spørgsmål til ministeren for by, bolig og landdistrikter.

Jeg skal her udsætte mødet. Mødet genoptages kl. 14.00.

:

Mødet er udsat. (Kl. 13:46).

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) Besvarelse af oversendte spørgsmål til ministrene (spørgetid).

Kl. 14:00

Formanden :

Så er mødet åbnet igen. Jeg er glad for at se økonomi- og indenrigsministeren.

Jeg skal oplyse, at spørgsmålene nr. S 2816 og S 2818 stillet af fru Pernille Skipper, som er opført som nr. 7 og 8 på dagsordenen, udgår.

Det næste punkt drejer sig i øvrigt om besvarelse af oversendte spørgsmål til ministrene. Det første spørgsmål er stillet af hr. Kristian Thulesen Dahl til økonomi- og indenrigsministeren.

Kl. 14:00

Spm. nr. S 2817

1) Til økonomi- og indenrigsministeren af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Hvorfor har regeringen valgt at indskrænke frikommuneforsøgene i forhold til det, der oprindeligt var ideen, da frikommuneforsøget blev vedtaget med finanslovforliget for 2011 mellem VK-regeringen og Dansk Folkeparti?

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl, værsgo.

Kl. 14:00

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Tak, formand. Spørgsmålet til økonomi- og indenrigsministeren lyder:

Hvorfor har regeringen valgt at indskrænke frikommuneforsøgene i forhold til det, der oprindeligt var ideen, da frikommuneforsøget blev vedtaget med finanslovforliget for 2011 mellem VK-regeringen og Dansk Folkeparti?

Kl. 14:01

Formanden :

Økonomi- og indenrigsministeren.

Kl. 14:01

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Tusind tak.

Det, som har været vores ambition, har været at imødekomme så mange af de forslag, som frikommunerne har indsendt, som muligt. Og det, som vi har lykkedes med, er at imødekomme knap to tredjedele af frikommunernes forsøgsforslag. Noget af det har vi overvejet ret omhyggeligt, fordi vi synes, at en del af pointen med at lave forsøg også er at udfordre – hvad skal jeg sige? – egen vanetænkning, altså gøre forsøg på områder, hvor det faktisk ikke er regeringens politik, men hvor man må lade sig udfordre af de konkrete ting, som kommunerne gerne vil.

Desforuden har vi udvidet frikommuneforsøget ved et samarbejde mellem frikommunerne og staten for at se, om vi kan lave sådan nogle tværgående temaer. For det, der selvfølgelig er styrken ved frikommuneforsøget i sit grundlag, er, at ideerne er vokset op fra frikommunerne. Men der er bare en række områder, hvor man må sige at vi også godt kunne tænke os at lave noget tværgående, f.eks. at inddrage borgere på en anden og mere ambitiøs måde. Derfor har vi holdt en workshop, et seminar, sammen med frikommunerne for at se, om vi kunne lave nogle tværgående temaer, fordi frikommunerne jo er meget forskellige. Derfor kunne vi få fornyet og meget værdifuld erfaring, tror jeg, med at gøre tingene mere tværgående.

Kl. 14:02

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl.

Kl. 14:02

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Tak, og tak for den første besvarelse.

Når jeg er meget optaget af det her frikommuneforsøg, er det jo, fordi vi i Dansk Folkeparti føler det lidt som vores barn. Altså, i efteråret 2010, da vi stod foran at skulle lave finanslov for 2011, formulerede vi en række krav til de forhandlinger, der skulle være om finansloven for 2011. Et af kravene, som vi formulerede, var, at der skulle etableres et frikommuneforsøg, hvor det her med, at man i nogle kommuner fik mulighed for at bestemme selv, reelt skulle afprøves, for at vi derigennem kunne se, om der så skete det, som mange påstod, nemlig at man i højere grad tog politisk ansvar for, hvordan man drev sin kommune, at vi også ved på den måde at vise større tillid til det lokale selvstyre fik de gode ideer til at spredes, og at vi i virkeligheden på den måde kunne få de penge, vi har til den kommunale service, til at strække længere.

Det indgik derfor også i finanslovaftalen for 2011, at det skulle være et aspekt ved frikommuneforsøget at skabe forøget rum for politisk ledelse, netop for at se, om det, at man gav ansvar til de lokalt valgte, betød, at de i virkeligheden påtog sig det reelle ansvar for at drive deres kommune. Derfor var udgangspunktet også rent politisk, at det eneste, der egentlig skulle begrænse de her frikommuners mu-

ligheder, for at sige det lidt firkantet, var grundlovens regler om, hvad man har lov til at give kommunerne frihed til at gøre.

Derfor har det jo, når jeg har set den måde, det har udmøntet sig på efterfølgende, også smertet mig lidt at se, for det første at den nye regering jo har valgt at udsætte en væsentlig del af frikommuneforsøget, så det kommer i gang på et senere tidspunkt, end det ellers var påtænkt, og for det andet at der altså er en lang række ønsker, som kommunerne har haft om at få frihed, som regeringen har afvist.

Det er derfor, jeg gerne vil have den her diskussion med økonomi- og indenrigsministeren, nemlig for at prøve at blive klogere på, hvad baggrunden er for, at man egentlig har ønsket at indskrænke frikommunernes muligheder i forhold til det, der oprindeligt var den politiske hensigt.

Kl. 14:04

Formanden :

Ministeren.

Kl. 14:04

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jeg tror, at der må have været nogle misforståelser, også mellem Dansk Folkeparti og de daværende regeringspartier, for vi har jo før her i salen diskuteret spørgsmålet om, hvorfor der ikke var en frikommunelov, da den nye regering trådte til, for det var der ikke. Der lå ikke et færdigt frikommuneforsøg, som den nye regering bare kunne skubbe i gang i respekt for den aftale, som var lavet.

Derfor har vi selvfølgelig gjort arbejdet med at lave en frikommunelov og behandle de forslag, som skulle behandles. Jeg forstår sådan set godt utålmodigheden, for jeg anerkender fuldt ud den optagethed, der er af at prøve ting af og se, om der er en realitet i, at man lokalt tager ansvaret på sig og finder på gode måder at gøre tingene på, men det har vi sådan set været rundt om før, og jeg synes, at der er rigtig gode grunde til, at frikommunelovforslaget er fremsat nu, sådan som det er. Det er det ene.

Det andet er, at det, der har været grænsen for os, ikke kun har været grundloven, men også EU-retten, for det tager et stykke tid at få dispensation fra den – og så er der menneskerettighederne. Og så har man ikke kunnet få særlige økonomiske fordele. Det er sådan set det, der har skåret antallet ned til to tredjedele, og det synes jeg sådan set også er rigtig pænt.

Kl. 14:06

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl.

Kl. 14:06

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg vil selvfølgelig formelt og korrekt sige tak for svaret, men er det ikke lidt paradoksalt, vil jeg spørge ministeren, at vi står her og har en debat og tænker tilbage på nogle år, hvor jeg blev beskyldt for at være den, der ville indskrænke kommunernes frihedsgrader, og hvor ministeren var repræsentant og formand for et parti, der anklagede os for at ville indskrænke friheden for kommunerne – man ønskede tværtimod at give kommunerne større frihed – og at vi nu står i den situation, at i forbindelse med det frikommuneforsøg, vi iværksatte, inden regeringsskiftet kom i september og et nyt flertal tog magten i Danmark, er det i virkeligheden ministeren, der sådan lidt er systemets repræsentant og taler om, hvorfor kommunerne ikke kan få lov til det, de gerne vil?

Det er mig, der taler for, at det her frikommuneforsøg faktisk skal udstrækkes så vidt, som det overhovedet kan lade sig gøre inden for grundlovens rammer, mens ministeren altså siger, at man har afvist en tredjedel af de ønsker, der har været fra kommunernes side til at få frihed. Kan ministeren ikke se, at det er lidt paradoksalt, og at ministeren måske skulle finde tilbage til sit gamle jeg, som kæmpede

for, at det her med kommunal frihed faktisk var noget, der virkelig var afgørende vigtigt for ministeren og for ministerens parti?

Kl. 14:07

Formanden :
Ministeren.

Kl. 14:07

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jeg tror, at spørgeren er faldet sådan lidt i en polemisk grøft, for jeg kan ikke genkende den beskrivelse af tingenes tilstand. Jeg genkender heller ikke spørgeren som en politiker, der synes, at man skal gradbøje de forpligtelser, som Danmark har ud fra grundlov, menneskerettigheder og EU-lovgivning, eller for den sags skyld synes, at man kan forsøge sig med særlig favorable, økonomiske muligheder.

Der er efter min mening ikke meget forsøg i at spørge: Hvis vi må bruge flere penge, gad vide, om vi så kan gøre det bedre? Det synes jeg personligt ikke er noget forsøg, og jeg mener sådan set ikke, at det har noget som helst at gøre med spørgsmålet om, hvorvidt man er frikommune eller ej. Tværtimod synes jeg, at det, regeringen har gjort, faktisk virkelig er at tage hånd om det for det første ved at udfordre sig selv i forbindelse med nogle af de ting, som ikke er regeringens politik, for det andet ved at sikre, at der bliver tværgående temaer i et partnerskab med frikommunerne, og for det tredje ved at den lovgennemgang, som er planlagt, ikke kun kommer til at vedrøre frikommunerne, men sådan set kommer til at vedrøre alle Danmarks kommuner, sådan at man ikke skal vente på, at fjernelse af eventuelle barrierer, som bliver oplevet i den forbindelse, skal afvente frikommuneforsøgene.

Derfor må jeg bare melde hus forbi og bede spørgeren om at vende tilbage til de daværende regeringspartier, for det var sådan set dem, der gjorde, at vi først nu kan komme af sted med frikommuneloven.

Kl. 14:08

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl for et sidste spørgsmål.

Kl. 14:08

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Tak. Jeg er helt overbevist om, at vi kommer tilbage til det her ved flere forskellige lejligheder. Jeg glæder mig selvfølgelig til den videre debat med ministeren om det.

Odsherreds borgmester, som jo er en kendt person herinde, er socialdemokrat, han er et flerårigt folketingsmedlem, og han har udtrykt markant utilfredshed med ministeriets gøren og laden. De har eksempelvis dér ønsket nogle frikommuneforsøg, som ikke bliver tilladt efter ordningen. Det kan f.eks. være, at der er busstrækninger, hvor der skal køres uden brugerbetaling, for at man kan afprøve, om man så kan få flere over i den kollektive trafik, og sådan nogle ting. Det er nogle ting, hvorom man egentlig tænker: Ja, hvis der virkelig var en minister, der kæmpede for at give kommunerne frihed og brugte det her frikommuneforsøg til at udstrække forsøget, så langt det overhovedet kunne række, i forbindelse med at teste de lokale, kommunalvalgte politikeres vilje til at tage ansvar for det, de gjorde, så virker det bare, som om der var noget her, der egentlig godt kunne gives lov til.

Derfor er det jo nok interessant at dykke ned i den pulje med en tredjedel af de ønsker, der har været fra lokalt hold, og så teste ministeren på, om alle de forslag er afvist med henvisning til grundloven eller menneskerettighederne eller EU-retten, som ministeren siger, eller om der i virkeligheden også er steder, hvor det er et politisk ønske om ikke at give kommunerne frihed, der ligger bag.

Formanden :

Økonomi- og indenrigsministeren.

Kl. 14:10

Kl. 14:10

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jamen jeg glæder mig selvfølgelig til lovbehandlingen, når vi har det konkrete foran os, og jeg ser også frem til, at spørgeren så vil anbefale nogle af de forsøg, som ikke er kommet med den her gang. Det giver sig selv, for det er lige præcis derfor, vi har lovbehandlingen.

Men jeg tror desværre, at spørgeren er ude i et lidt andet ærinde her, for jeg tror ikke, at det handler så meget om frikommuneforsøg, jeg tror, at det handler om polemik. Lige præcis et af de forsøg, som har været til meget stor diskussion, har været spørgsmålet om, hvorvidt man skal indskrænke unges muligheder for at tage arbejde, specielt om unge i en given kommune skal forbydes at arbejde ud over 18 timer. Det synes jeg er en meget interessant diskussion, for spørgsmålet er, om man skal give kommunen frihed til at indskrænke borgernes rettigheder.

Det er der, hvor min personlige grænse går. Man er nødt til at finde ud af, hvad balancen mellem kommunens frihedsrettigheder og borgernes frihedsrettigheder skal være. Det tror jeg egentlig er en af de diskussioner, hvor spørgeren og jeg vil mødes, for jeg kender også spørgeren som en, der går ind for, at borgeren også selv skal have mulighed for at bestemme, og at det ikke kun er kommunen, som skal have frihedsrettigheder til at bestemme.

Kl. 14:11

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet.

Det næste spørgsmål til økonomi- og indenrigsministeren er også af hr. Kristian Thulesen Dahl.

Kl. 14:11

Spm. nr. S 2819

2) Til økonomi- og indenrigsministeren af:

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Mener ministeren, at Danmark via Folketinget vil kunne tilslutte sig alt omkring euroen – alene undtagen den fysiske udskiftning af mønter og sedler – uden at det kræver en folkeafstemning?

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl, værsgo.

Kl. 14:11

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Tak, formand. Spørgsmålet her lyder:

Mener ministeren, at Danmark via Folketinget vil kunne tilslutte sig alt omkring euroen – alene undtagen den fysiske udskiftning af mønter og sedler – uden at det kræver en folkeafstemning?

Kl. 14:11

Formanden :

Ministeren.

Kl. 14:11

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Nej, og egentlig kunne jeg godt lade det være ved det, men vil bare give det nogle flere ord med på vejen, for euroforbeholdet kan ikke ophæves uden folkeafstemning. Det er fuldstændig entydigt, og det er der jo også bred politisk enighed om. Jeg kender i hvert fald ikke nogen, som mener det modsatte. Det hænger sammen med, at euroforbeholdet har et meget klart defineret indhold. Ud over det fysiske, altså det at have eurosedler og -mønter i stedet for kroner og øre, betyder det jo, at Danmark ikke deltager i den fælles valuta, at vi ikke

har overladt en lang række beføjelser til Den Europæiske Centralbank, og at vi ikke deltager i en række dele af det europæiske samarbejde inden for traktaterne, herunder de pålæg, man kan få, skærpede indstillinger, sanktioner i form af deponeringer og bøder, hvis man ikke efterlever de forskellige henstillinger i vækst- og stabilitetspagten. De elementer kan ikke afskaffes eller kommes rundt omkring ved en folketingsbeslutning. Det kræver en folkeafstemning.

Kl. 14:13

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl.

Kl. 14:13

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Tak til ministeren for den første besvarelse her. Når jeg rejser det her spørgsmål, er det jo, fordi jeg tror, at der er rigtig mange danskere, der har svært ved helt at finde ud af, hvad der egentlig sker. Vi har et euroforbehold, det er blevet bekræftet ved en folkeafstemning i september 2000, hvor et stort flertal af den danske befolkning jo stemte imod bl.a. ministerens partis ønske om at udskifte kroner med euro. Der var en del, der dengang argumenterede for, at vi skulle udskifte vores valuta til euro, som i dag er glade for, at vi ikke gjorde det. Sådan kan det gå, og det viser jo bare, at det godt kan være, man skal lade eftertanken brede sig i forhold til en så vigtig beslutning som at udskifte sin valuta.

Men samtidig med det og den her såkaldte respekt for forbeholdet kan den danske befolkning jo se, at man skridt for skridt tilslutter sig de ting, som eurolandene i øvrigt måtte blive enige om, og som selvfølgelig er en nødvendighed for eurolandene, som eksempelvis den her europagt, som ministeren og regeringen med et flertal i Folketinget jo har valgt at tilslutte Danmark, og man siger, at det kan man godt gøre, uden at det på nogen måde krænker euroforbeholdet. I og med at man siger, at kronens kurs jo er kørt op imod euroens udvikling, altså at vi skal skygge euroen, samtidig med at vi tilslutter os de økonomiske vilkår, som eurolandene beslutter sig for, kan det jo godt få mange danskere til at sige: Jamen hov, hvor er så forskellen med hensyn til at respektere euroforbeholdet, i forhold til hvornår man skal have en folkeafstemning?

For ting laves om, her står jeg med en enkrone, og jeg står med sådan en tacent, som jo er sådan en lille dims af en eurostørrelse. Sagen er jo, at det vel efterhånden er sådan, at de fleste danskere siger: O.k., det er alene den fysiske udskiftning, som regeringen siger kræver en folkeafstemning, men alt andet kan man i øvrigt tilslutte sig med et folketingsflertal uden at spørge befolkningen. Er det ikke i sandhed sådan, det i virkeligheden forholder sig, vil jeg spørge ministeren?

Kl. 14:15

Formanden :

Økonomi- og indenrigsministeren.

Kl. 14:15

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jeg skal slet ikke kloge mig på, hvad folk kan se, men jeg kan høre en politiker, som giver en fremstilling af virkeligheden, som jeg på ingen måde kan genkende. Jeg har for 2 minutter siden lavet en gennemgang af, hvad euroforbeholdet består i. Jeg tror, at spørgeren lige så godt som jeg ved, at finanspagten ikke på nogen måde ændrer ved det, der er indholdet i euroforbeholdet. Jeg synes, at det ville være utrolig godt for diskussionen om Danmarks forhold til de resterende eurolande og til vores forbehold, at vi skilte skæg og snot, fordi finanspagten handler om, at vi sådan set gør det, vi har lovet. Det kan godt være, at spørgeren er uenig i, at der skal føres fastkurspolitik, og det kan godt være, at spørgeren er uenig i, at der skal føres en ansvarlig økonomisk politik i Danmark, og at vi skal gøre det som en

del af den europæiske økonomi, som vi også er en del af med vores egen valuta, men jeg synes, at det er vigtigt og rigtigt at holde det, man lover. En af de ting, som Danmark har lovet, er at overholde vækst- og stabilitetspagten, og det, som vi gør med finanspagten, er sådan set, at vi tager det løfte med hjem i Folketingssalen og gør det til lov her på stedet under overskriften, som vi går ind under hver dag, når mødet i salen begynder: »Med lov skal land bygges«.

Kl. 14:16

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl.

Kl. 14:16

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Nu er det vist ministeren, der er polemisk, tror jeg. Hun beskyldte tidligere i et spørgsmål mig for at være polemisk. Altså, det her med, at man kun kan føre en økonomisk ansvarlig politik, hvis man gør det via EU eller eurområdet, er vist et falsum. Jeg tror, at ministeren vil bekræfte, at den aftale, vi i fællesskab eksempelvis lavede i forsommeren sidste år, var udtryk for en ansvarlig økonomisk politik. Det var sådan set ikke noget, man på det tidspunkt forbandt med en finanspagt eller en europagt, som ministeren nu henviser til som afgørende for, om man fører en ansvarlig økonomisk politik. Så der tror jeg at det var ministeren der var ude i det polemiske ærinde.

Sandheden er vel, at europagten uanset ministerens ord indskrænker Danmarks selvstændighed. Vi påtager os nogle forpligtelser over for EU. Vi giver Kommissionen ret til en overvågningsprocedure. Vi giver ret til, hvis ikke vi har en budgetlov indrettet på en bestemt måde med et bestemt fastsat mål, der i øvrigt ville forhindre den kickstart, regeringen har ønsket efter valget, hvis man havde de regler på plads allerede på daværende tidspunkt, at så kan vi ikke gøre det fremover. Så kan vi straffes af det her system. Regeringen må da anerkende det. Det kan da ikke være sådan, at ministeren ikke vil sige, at det på ingen måde indskrænker Danmarks selvbestemmelsesret.

Så siger man, at det kan ske inden for grundlovens rammer i forhold til suverænitetsafgivelse, altså uden at man behøver at have en folkeafstemning. Men det har jo ikke noget at gøre med, at Danmark skal opføre sig på en bestemt måde inden for det her regelsæt, man har tilsluttet sig. Det håber jeg da at ministeren vil bekræfte. Det er jo ikke fuldstændig ligegyldigt, at Danmark har tilsluttet sig europagten.

Kl. 14:18

Formanden :

Ministeren.

Kl. 14:18

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jeg har en oplevelse af, at jeg har fat i noget, fordi når spørgeren bliver nødt til at henvise til og sådan noget, så siger det jo noget om, at der ikke er noget ønske fra spørgerens side om at sige, hvad finanspagten egentlig går ud på. For Danmark kan jo ikke få en bøde for ikke at føre en bestemt økonomisk politik. Danmark har sagt ja til, at vi vil gøre det, vi tidligere har lovet, nemlig at overholde stabilitets- og vækstpagten. Jeg synes, at det er en rigtig, rigtig god idé at gøre det, man har sagt man vil – også i virkelighedens verden, også i ens eget land.

Det, der undrer mig lidt, er, at spørgeren har den her tilsyneladende opfattelse af, at vi i Danmark er en fuldstændig fritsvævende økonomi, som ikke er afhængig af andre økonomier. Den økonomiske politik, der bliver ført i Danmark, har vi fuld metodefrihed til. Vi har det fulde ansvar for de ting, som bliver vedtaget her i Folketingssalen – i sagens natur. Men jeg synes, at det er rigtigt, og jeg synes også, at det er en god idé, at vi gennemfører en lovgivning, som sikrer,

at budgetter bliver overholdt, og jeg synes, at det er rigtigt, at vi tager de løfter, vi har givet i forhold til vores europæiske kollegaer, og også gør dem til virkelighed i den fremtid, som vi har foran os. For mig at se er der ikke nogen som helst problemer i, at den ansvarlige økonomiske politik, som regeringen står for på dansk grund, står vi også for på europæisk grund.

Kl. 14:19

Formanden :

Hr. Kristian Thulesen Dahl for den sidste replik.

Kl. 14:19

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Det er et tankevækkende forsøg på vildledning, ministeren er ude i. Jeg synes, at det er dybt bekymrende i forhold til informationen om, hvad den her europagt egentlig indeholder af forpligtelser for Danmark. Derfor har jeg bare et afsluttende spørgsmål, som er meget enkelt, til ministeren: Vil ministeren bekræfte, at den kickstart, regeringen har ønsket efter valget, under de økonomiske vilkår, der nu engang var i efteråret, den vurdering af dansk økonomi, der var i efteråret, ikke havde været mulig, hvis de regler, man nu bliver forpligtet af fremadrettet efter europagten, havde været gældende tilbage i efteråret sidste år? Kan ministeren ikke bare give den bekræftelse, at den kickstart ikke havde været mulig inden for de økonomiske vilkår, der nu bliver fastsat efter europagten, altså når de er indfaset og trådt i kraft? Kan ministeren ikke bekræfte det?

Kl. 14:20

Formanden :

Ministeren.

Kl. 14:20

Økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager):

Jeg har godt tænkt på, hvor det her mon egentlig førte hen, fordi jeg var meget overrasket over spørgsmålet, da det jo er fuldstændig soleklart, at det spørgsmål, som var spørgerens indledningsspørgsmål, kan besvares. Det er alment kendt, og der er ingen, der sætter spørgsmålstegn ved, at euroforbeholdet kun kan afskaffes ved en folkeafstemning.

Nu er det blevet til et spørgsmål om, hvorvidt denne regerings konkrete økonomiske politik i en konkret økonomisk situation ville kunne lade sig gøre. Det er en hypotese, hvordan vi ville have indrettet det ved den budgetlov, så mit bud er, at spørgeren selv kunne have overvejet at stemme for, dengang det var VK-regeringen, der vedtog den. Hvordan vi ville have håndteret det, er en hypotese, og det overstår nu til historien. For er der noget, som jeg er glad for, er det både at have lavet en efterlønsaftale med spørgeren, som sikrer, at de udbetalte efterlønsbidrag vil holde hånden under dansk beskæftigelse, og at den kickstart, som regeringen har gennemført, vil gøre det samme, for begge dele er vigtige, nemlig at vi er på et økonomisk fuldstændig entydigt spor, og at vi sørger for at holde hånden under beskæftigelsen.

Kl. 14:21

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet. Tak til økonomi- og indenrigsministeren.

Det næste spørgsmål er til finansministeren af hr. Preben Bang Henriksen.

Kl. 14:21

Spm. nr. S 2803

3) Til finansministeren af:

Preben Bang Henriksen (V):

Hvad er årsagen til, at Finansministeriet ikke vil konkurrenceudsætte kammeradvokatordningen?

Formanden :

Værsgo.

Kl. 14:21

Preben Bang Henriksen (V):

Hvad er årsagen til, at Finansministeriet ikke vil konkurrenceudsætte kammeradvokatordningen?

Kl. 14:21

Formanden :

Finansministeren.

Kl. 14:21

Finansministeren (Bjarne Corydon):

Tak. Kammeradvokatordningen hviler på en aftale med Advokatfirmaet Poul Schmith, og den nuværende kammeradvokataftale er indgået med advokat Karsten Hagel-Sørensen i februar 2004. Kammeradvokaten skal som udgangspunkt varetage alle retssager og andre advokatopgaver for alle statsinstitutioner. Det er en aftale, som ikke er tidsbegrænset, og den kan opsiges med 1 års varsel til udgangen af et kalenderår. Det følger af den såkaldte tilbudslov, at aftalen skal annonceres og dermed konkurrenceudsættes, når og hvis aftalen skal fornys. Tilbudsloven indeholder imidlertid ikke bestemmelser, der udtrykkeligt fastsætter, hvornår den nuværende kammeradvokataftale skal ophøre og en ny skal konkurrenceudsættes.

Når jeg nu modtager det her spørgsmål, hæfter jeg mig ved, at det ikke er mere end 3 måneder siden, at jeg her i salen svarede på et andet og for mig at se fuldstændig enslydende spørgsmål fra spørgeren om netop kammeradvokatordningen. Det er måske nok en usik for politikere at citere sig selv, men jeg vil nu gøre en undtagelse alligevel og gentage, at jeg til spørgsmål S 1489 oplyste følgende til spørgeren:

»Jeg og regeringen lægger vægt på, at staten får den bedst mulige juridiske rådgivning og repræsenteres bedst muligt ved domstolene, og at det selvfølgelig sker til den rette pris. Derfor sørger vi for – ligesom jeg i øvrigt gerne vil anerkende, at det har været tilfældet for den tidligere regering – at følge op på, hvad staten får for pengene.

Det er mit umiddelbare indtryk, at den nuværende ordning fungerer godt. Jeg noterer mig i hvert fald, at det hidtil har kunnet konkluderes, at aftalen er økonomisk fordelagtig for staten. Samtidig noterer jeg mig, at tilfredsheden med kammeradvokatens virksomhed er meget høj, når vi spørger statsinstitutionerne. Det gælder også, at der er en generel tilfredshed med prissætningen.

Når det er sagt, vil jeg gerne tilkendegive, at jeg mener, at vi skal se fordomsfrit på, hvordan vi kan tilrettelægge den bedst tænkelige ordning, og derfor har jeg, som jeg tror det er spørgeren bekendt, bedt mine embedsmænd om at se på, hvordan vi finder den bedst mulige ramme for statens fremtidige køb af advokatydelse.

Det er en undersøgelse, der netop nu foretages, og jeg forventer, at gennemgangen af forslagene vil foreligge til sommer, hvor vi eventuelt kan vende tilbage til sagen.

Kl. 14:23

Formanden :

Hr. Preben Bang Henriksen.

Kl. 14:23

Preben Bang Henriksen (V):

Jeg hører ministerens svar sådan, at der endnu ikke er taget stilling til, om der skal ske konkurrenceudsættelse. Jeg synes bare, det er lidt det modsatte af, hvad der har været skrevet i Berlingske Tidende i den forgangne uge. Det kan være, at ministeren lige vil præcisere, om der er en mulighed for, at der vil ske konkurrenceudsættelse efter den undersøgelse.

Det er rigtigt nok, at spørgsmålet har været oppe at vende i Folketinget i januar måned, og der sluttede ministeren af med at sige, at han var villig til at kigge på det og løbende ville svare på spørgsmål om, hvad der kommer frem i forbindelse med den her undersøgelse. Og det er sådan set det, der får mig til at spørge nu, idet jeg lægger til grund, hvad der var refereret i Berlingske Tidende.

Jeg har også bemærket i samme Berlingske Tidende fra den 24. marts 2012, at Økonomistyrelsens direktør nævner, at juridiske regler er undtaget fra EU's udbudsregler, men at ændringen af tilbudsloven fører til, at man fremover bør annoncere sådanne opgaver. Derfor vil jeg også gerne høre ministeren præcisere, om der bliver en konkurrenceudsættelse, altså om der er mulighed for det, når den her undersøgelse er færdig.

Umiddelbart virker det jo besynderligt for en stor del af landets advokater og vel også for en stor del af landets skatteydere, at der lige præcis på det her område er ét bestemt firma, som har monopol på at udføre alle arbejder for det offentlige – arbejder til over 250 mio. kr. om året, der ikke konkurrenceudsættes. Der gennemføres nogle tilfredshedsundersøgelser hos brugerne, dvs. hos de statslige institutioner, og jeg kan da se af den sidste, at man er godt tilfreds med den juridiske bistand, men at 20 af de 39 spurgte ministerier og styrelser svarer, at det er et væsentligt frustrationspunkt, at regningerne er uigennemskuelige. Jeg synes da, det er et problem, at regningerne er uigennemskuelige, samtidig med at man har et ganske specifikt vilkår i kammeradvokataftalen, der går ud på, at kammeradvokaten ikke som alle andre advokater skal tilpligtes at aflevere tidsregnskab for sit arbejde på den pågældende sag.

Så jeg synes, der er al mulig grund til at bede om at få det konkurrenceudsat, og jeg vil gerne høre ministerens klare melding om, hvorvidt der er en mulighed for det.

Kl. 14:25

Formanden :
Ministeren.

Kl. 14:26

Finansministeren (Bjarne Corydon):

Jamen jeg synes sådan set, at jeg både i dag og sidst, vi havde lejlighed til at drøfte sagen, har givet meget klare meldinger om, at vi netop nu foretager en fuldstændig fordomsfri gennemgang af fordele og ulemper ved den ordning, vi har. Når den er afsluttet – og det forventer jeg sker til sommer – meddeler jeg naturligvis min konklusion på den baggrund. Jeg kan heller ikke umiddelbart høre, at der skulle være nogen forskel på det, der bliver sagt i det nævnte citat fra direktøren i Moderniseringsstyrelsen, og det, jeg her har oplyst.

Så vil jeg bare stille og roligt sige, at det er muligt, at spørgeren har den opfattelse, at den nuværende ordning skulle være dybt irrationel og alt for dyr, men den opfattelse deler jeg ikke. Det er ikke mit umiddelbare indtryk, at den er det, og jeg undrer mig også over, at man kan have den opfattelse, i og med at det er en aftale, der er indgået af den tidligere finansminister, som er spørgerens partifælle. Jeg opfordrede sidste gang til, at man tog en grundig intern debat i Venstre om det forhold, at der efter Venstres opfattelse her 6 måneder efter regeringsskiftet åbenbart skulle foreligge en helt utilfredsstillende ordning, som man selv har ansvaret for. Det er jeg da spændt på om man har fået gjort i mellemtiden.

Kl. 14:27

Formanden :
Hr. Preben Bang Henriksen.

Kl. 14:27

Preben Bang Henriksen (V):

Jeg ved ikke, om det er sådan, at fordi det er et eller andet, der er vedtaget af tidligere regeringer, så følger den nuværende regering sig

ikke kompetent til at ændre på forholdene, hvis de med tiden måtte vise sig at være urimelige eller fordyrende for staten. Det virker da højst besynderligt at skulle høre det fra en finansminister. Advokatrådet har her foretaget en undersøgelse, der viser, at i forbindelse med fri proces-sager, hvor der er det samme omkostningsparameter både hos borgerens og statens advokat, er statens advokatregninger tre gange så høje som det salær, der tilfalder borgerens advokat. Det er jo højst besynderligt.

Jeg synes så også, at ministeren, når han foretager sine overvejelser, skal tage i betragtning, at der er 4.000 advokater i Danmark, der gerne vil have lov at byde ind på opgaven, og at det måske også kan være et væsentligt led i udkantsdebatten. Der er gode, fagligt meget kvalificerede advokater i alle de større provinsbyer, store kontorer, som staten med glæde og måske også billigere kunne nyde assistance fra.

Kl. 14:28

Formanden :
Finansministeren.

Kl. 14:28

Finansministeren (Bjarne Corydon):

Jamen det er da betragtninger, jeg lytter til med respekt. Altså, jeg har ikke på nogen måde afvist, at man skulle kunne gøre tingene bedre som finansminister, eller at man kan og bør ændre beslutninger, der måtte være truffet af den tidligere regering. Det er netop derfor, at jeg har bedt om at få sagen gennemgået. Jeg undrer mig bare over, at man så kort tid efter regeringsskiftet i så markant grad er nået frem til den opfattelse, at den tidligere finansminister skulle have skaltet og valgt med statens midler ved den aftale, der her er indgået, og som man har stået ved siden 2004. Det undrer mig, og det må da have givet anledning til en eller anden intern debat i Venstre, som man jo så ikke har delt med offentligheden, og respekt for det. Men det regner jeg med at vi kommer tilbage til senere, når der foreligger et resultat af den her undersøgelse.

Kl. 14:28

Formanden :
Hr. Preben Bang Henriksen.

Kl. 14:28

Preben Bang Henriksen (V):

Det undrer mig bare, at landets finansminister, når han bliver stillet over for en mulighed for at spare penge, så henviser til, at den tidligere regering jo heller ikke sparede penge. Altså, det svarer jo lidt til, at jeg bebrejder min kone, at hun brugte for mange penge i går, og hun så siger: Jamen du brugte for mange i forgårs. Det får vi altså ikke flere penge af på hjemmefronten, skal jeg hilse og sige. Så har var måske en mulighed, som jeg synes finansministeren burde tage imod, og det kan jeg så også høre halvvejs sker.

Men jeg synes altså, der er nogle rent saglige argumenter, som taler for, at lige netop de her opgaver ikke ligger på et eneste bestemt firma her i kongeriget Danmark. Det er og bliver altså en usund handelssituation. Jeg ved godt, at firmaet giver 33 pct. rabat på de sædvanlige advokatsalærtakster, men som jeg nævnte for ministeren sidste gang, vil jeg nok anbefale, at man ikke aftaler salæret, før man har aftalt prisen. Den dur i hvert fald ikke i Nordjylland.

Kl. 14:29

Formanden :
Ministeren.

Kl. 14:29

Finansministeren (Bjarne Corydon):

Sådan taler jeg nu ikke til min kone, men det kan der selvfølgelig være behov for, det skal jeg da ikke afvise. Altså, jeg undersøger den her sag, og skulle der være noget at komme efter, gør vi noget ved tingene. Så håber jeg, at man får taget den snak med hr. Claus Hjort Frederiksen, inden vi debatterer tingene næste gang.

Kl. 14:30

Formanden :

Spørgsmålet er sluttet. Tak til finansministeren.

Det næste spørgsmål er til skatteministeren fra hr. Jan E. Jørgensen.

Kl. 14:30

Spm. nr. S 2785

4) Til skatteministeren af:

Jan E. Jørgensen (V):

Vil ministeren oplyse, hvordan en reklameafgift efter ministerens opfattelse vil føre til færre tryksager, og vil ministeren i den forbindelse erkende, at en afgift på reklametryksager vil resultere i prisstigninger på varer, hvilket i sidste ende rammer forbrugerne?

Formanden :

Værsgo.

Kl. 14:30

Jan E. Jørgensen (V):

Vil ministeren oplyse, hvordan en reklameafgift efter ministerens opfattelse vil føre til færre tryksager, og vil ministeren i den forbindelse erkende, at en afgift på reklametryksager vil resultere i prisstigninger på varer, hvilket i sidste ende rammer forbrugerne?

Kl. 14:30

Formanden :

Ministeren.

Kl. 14:30

Skatteministeren (Thor Möger Pedersen):

Tak til formanden, og tak for spørgsmålet. Som led i finansloven for 2012 har regeringen sammen med Enhedslisten aftalt, at der fra 2013 skal indføres en ny afgift på husstandsomdelte reklamer. Årligt omdeler mange ton reklamer. Opgørelser viser, at i 2010 blev der omdelt cirka 165.000 t reklamer eller ca. 1,5 kg pr. uge pr. husstand, som modtager reklamer. Intet tyder på, at mængden til den enkelte husstand er aftagende. Fælles for reklamerne i denne store mængde er, at reklamerne efter endt brug, hvor nogle er læst, og andre ikke er læst, ender som affald. Regeringen har et helt klart ønske om at reducere mængden af affald, og derfor giver det rigtig god mening at reducere mængden af husstandsomdelte reklamer og herved mængden af papiraffald. Provenuet fra afgiften skal finansiere den supplerende grønne check på 280 kr. årligt til personer med en indkomst på mindre end 212.000 kr. På den måde har regeringen sammen med Enhedslisten også tilgodeset familier med lavere indkomster.

Lige nu er Skatteministeriet i gang med et analysearbejde, der skal danne grundlag for den nye afgift på husstandsomdelte reklamer. I øjeblikket er hverken afgiftsniveau eller afgiftsgrundlag endeligt lagt fast. Derfor kan man heller ikke sige noget præcist om afgiftens betydning for familier og erhverv på nuværende tidspunkt. De tal, som inden påske blev refereret flere steder i dagspressen, om, at afgiften på reklamer kan medføre en udgift på mellem 2.500 kr. og 3.000 kr. for en dansk husstand har baggrund i en rapport fra Copenhagen Economics. Resultatet i rapporten har baggrund i en analyse af en mere generel afgift på reklamer, som Østrig indførte tilbage i 2000. Resultaterne fra Østrig viser, at en reduktion i mængden af

prisoplysende reklamer for nogle varegrupper medfører prisstigninger, da forbrugernes oplysninger om priser bliver færre, hvorfor konkurrencen reduceres. Det er jo så det, der har været tilfældet i Østrig. De refererede prisstigninger på 2.500 kr. til 3.000 kr. pr. husstand er altså ikke betaling af afgift, men en teoretisk afledt priseffekt ud fra erfaringerne fra en generel østrigsk afgift. Regeringen har ikke planer om en sådan afgift, og derfor forventer vi heller ikke, at de østrigske forhold kan overføres på danske.

Kl. 14:33

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Her Jan E. Jørgensen.

Kl. 14:33

Jan E. Jørgensen (V):

Jamen så tvivler jeg på, at skatteministeren har læst undersøgelsen fra Copenhagen Economics, som jo er den, jeg også henviser til. Det er fuldstændig rigtigt, at den prisstigning, som man har registreret i Østrig, jo langt, langt overstiger det provenu, man vil få ind fra afgiften. Altså, regeringen overvejer at pålægge erhvervet 400 mio. kr. i afgifter på tryksager. Hvis det fører til det, som Copenhagen Economics' undersøgelse siger, altså prisstigninger på 2.500 kr. til 3.000 kr. for en familie med to voksne og to børn, så svarer det jo til, at man vil belaste danske familier årligt med i hvert fald 3 mia. kr. og sandsynligvis endnu mere, altså 400 mio. kr. til statskassen i indtægt, men altså i hvert fald 3 mia. kr. i udgift til familierne – alt andet lige en ret dårlig forretning, hvis vi kigger på det som samfund.

Det, undersøgelsen fra Østrig viser, er, at hvis man pålægger en generel reklameafgift, så får man de her prisstigninger. Men det, man vil gøre i Danmark – det, som regeringen har planer om – er jo endnu værre, for i Danmark vil man udelukkende pålægge afgifter på den type reklamer, som erfaringsmæssigt medvirker til at få priserne ned, nemlig den informative reklame, som jo altså typisk er en tilbudsavis, hvorimod imagereklamer, altså dem, som vi ser på billboards og i tv-reklamer, radioreklamer osv., faktisk medfører, at producenterne kan få lidt mere for deres varer end ellers, og det har altså ikke den her prispressende funktion.

Det, man gør i Danmark, og det er også det, som der konkluderes i rapporten fra Copenhagen Economics, er værre end det, de gjorde i Østrig, for i Østrig pålagde de al form for reklame en afgift. I Danmark vil man kun pålægge afgift på den form for reklame, der rent faktisk medvirker til lavere priser. Det, der konkluderedes i rapporten fra Copenhagen Economics, er, at det, man gør i Danmark, vil medføre, at reklamekroner bliver flyttet fra informativ reklame, som presser prisen ned, og over til imagereklame, som presser prisen op.

Kl. 14:35

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 14:35

Skatteministeren (Thor Möger Pedersen):

Igen tak for ordet. Det er meget vigtigt at understrege, at den rapport, der henvises til, jo baseres på en generel afgift og på nogle østrigske erfaringer. Det er sikkert udmærket at have i baghovedet, men det er vigtigt for mig at understrege, at regeringen ikke ønsker at indføre en generel afgift og ej heller har lagt sig fast på noget, der minder om den østrigske model, og derfor kan de tal på ingen måde overføres på danske forhold. Det er hverken regeringens eller min forventning, at belastningen vil være den samme.

Det, der er vigtigt at understrege, er, at en afgift på reklamer vil være med til at reducere mængden af affald. Det har en fornuftig virkning på miljøet og også på tilvejebringelsen af et provenu, der kan sikre den supplerende grønne check og dermed en mere fornuftig fordeling. Så derfor er det et godt forslag, og den sådan lidt farli-

ge prisstigning, som der lægges op til fra spørgerens side, er slet ikke forventet.

Kl. 14:36

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Jan E. Jørgensen.

Kl. 14:36

Jan E. Jørgensen (V):

Så bliver jeg nødt til at spørge ministeren, hvor meget man så forventer at priserne vil stige. For jeg går ud fra, at ministeren må erklære sig enig i, at reklame virker, og at prisreklame er med til at presse priserne i dagligvarehandelen. Erfaringerne fra Østrig – for det er jo ikke en egentlig undersøgelse, men det er altså baseret på en virkelig afgift, man har gennemført – viser jo, at det især var priserne på fødevarer, som jo typisk forekommer i tilbudsaviser fra supermarkeder osv., der fik den allerstørste stigning, hvorimod sådan noget som priserne på alkohol og tobak, som jeg egentlig havde en forventning om at regeringen ville sørge for ikke blev billigere, rent faktisk faldt, fordi man dér ikke har så meget prissammenlignende reklame. Så altså højere priser på nogle varer og lavere priser på andre varer.

I øvrigt er en afgift af den her form, som man nu påtænker at indføre, jo noget, man har forsøgt sig med, sidst vi havde en rød regering. Tilbage i 1999 forsøgte man at indføre en lignende afgift, men det blev opgivet dengang, fordi det var for vanskeligt at skelne sådan noget som distriktsaviser fra husstandsdelte tryksager. Har man i regeringen fundet en løsning på den problemstilling?

Kl. 14:37

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Skatteministeren.

Kl. 14:37

Skatteministeren (Thor Möger Pedersen):

Det er vigtigt for mig at understrege, at der altså er tale om en afgift på husstandsdelte reklamer. Det betyder, at forbrugerne vil have rigeligt med adgang til reklamemateriale via applikationer på mobilen og via internettet, men jo også via husstandsdelte reklamer; det er jo ikke sådan, at vi forbyder husstandsdelte reklamer, og afgiften vil heller ikke fjerne dem. Der vil måske være tale om som et jugement på nuværende tidspunkt, at i stedet for at få 80 kg reklamemateriale i brevsprækken om året vil en husstand måske modtage 70 kg. Således vil det altså fortsat være muligt for supermarkeder at udsende husstandsdelte materiale, og dermed vil konkurrencen også sikres. Og det er slet ikke forventningen, at det lidt skræmmende tal, der bliver fremført af spørgeren, overhovedet vil være realistisk.

Kl. 14:38

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Jan E. Jørgensen.

Kl. 14:38

Jan E. Jørgensen (V):

Nej, men nu stillede jeg et spørgsmål til, nemlig om man havde fået afklaret sondringen mellem husstandsdelte reklamer og husstandsdelte aviser, som indeholder reklamer, for jeg forstår på regeringen, at dem ønsker man at fritage.

Jeg står her med et nummer af Frederiksberg Bladet i min hånd. Det er en ganske udmærket avis, som jeg læser en gang om ugen og oven i købet ofte selv optræder i, da jeg bor på Frederiksberg og sidder i kommunalbestyrelsen. Og efter midten er resten af avisen altså annoncer, primært fra ejendomsmæglere. Hvordan vil man teknisk sondre mellem reklameaviser, som skal pålægges afgift, og distriktsaviser som eksempelvis Frederiksberg Bladet, der ikke skal pålæg-

ges afgift? Risikerer man ikke bare, at supermarkeder m.v. vil begynde at skrive nogle redaktionelle artikler i deres aviser og dermed omgå regeringens reklameafgift?

Kl. 14:39

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Jeg tror ikke, vi skal gøre det til en tradition at læse op fra aviser her i Folketinget. (*Jan E. Jørgensen* (V): Jeg læste ikke op af avisen; jeg viste den blot). Skatteministeren.

Kl. 14:39

Skatteministeren (Thor Möger Pedersen):

Spørgeren har jo ret i, at det her er en kompliceret afgift, som kræver et grundigt forarbejde, og det er også derfor, regeringen har insisteret på at have tid til at udvikle en god model og også har været i dialog med branchen. Vi vil fremlægge en konkret afgiftsmodel, og der vil vi selvfølgelig også være opmærksomme på de mange dilemmaer, der er forbundet med f.eks. ugeaviser og de forskellige sontringer, som skal gennemføres i forbindelse med introduktion af den her afgift.

Vi er helt opmærksomme på de mange dilemmaer, som følger med introduktionen af en sådan afgift, men vil holde fast i det grundlæggende positive ved at reducere mængden af papiraffald ved at indføre en afgift på husstandsdelte reklamer, samtidig med at vi jo er optagede af at sikre forbrugerne god adgang til prisinformation og sikre, at der også er gode muligheder for erhvervene i forhold til markedsføring. Og med de samlede afvejninger af hensyn vil vi fremlægge en model.

Kl. 14:40

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til skatteministeren. Spørgsmålet er afsluttet.

Det næste spørgsmål er stillet til justitsministeren af hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:40

Spm. nr. S 2814

5) Til justitsministeren af:

Peter Skaarup (DF):

Hvad er ministerens holdning til, at politiet ikke har patruljeret på Christiania siden august 2011 til trods for det omfattende og systematiske hashsalg i Pusher Street, som er styret af kriminelle bander?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Peter Skaarup for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 14:40

Peter Skaarup (DF):

Tak for det. Spørgsmålet lyder sådan her:

Hvad er ministerens holdning til, at politiet ikke har patruljeret på Christiania siden august 2011 til trods for det omfattende og systematiske hashsalg i Pusher Street, som er styret af kriminelle bander?

Kl. 14:40

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 14:40

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Tak for det, formand. Nu er spørgsmålet stillet som et mundtligt § 20-spørgsmål, hvilket jo indebærer, at spørgeren så mener, at jeg kan svare umiddelbart og uden at undersøge fakta. Jeg er imidlertid af den opfattelse, at det er et sundt princip, at man, når man udtaler sig, lægger vægt på at basere sig på fakta og ikke eksempelvis på pressehistorier alene, og jeg har ikke haft mulighed for til i dag at indhente alle de baggrundsoplysninger fra politiet, som ville være relevante.

Men man kan så glæde sig over, at spørgeren har stillet mig et stort set identisk samrådspørgsmål her i Folketinget, hvorfor jeg så vil få lejlighed til at give en besvarelse, hvormed vi kan komme hele vejen rundt om det her spørgsmål. Men jeg har naturligvis læst de samme avisartikler, som spørgeren har, og heri beskrives det bl.a., at Københavns Politis tilstedeværelse på Christiania har været begrænset siden en episode i sensommeren sidste år, hvor en rutinekontrol udviklede sig så voldsomt, at politiet måtte bruge tåregas og affyre varselsskud.

Jeg forstår, at Københavns Politi efter episoden har valgt at nedtone sin tilstedeværelse på Christiania, først og fremmest af hensyn til fristadens fredelige beboere og naboer. Jeg forstår på Københavns Politis udtalelser i sagen, at der er tale om noget midlertidigt, og at politiet i den mellemliggende tid har overvejet, hvordan man kan tilrettelægge fremtidige politiindsatser på Christiania på en sådan måde, at man undgår at bringe betjente i fare og samtidig minimerer generne for de almindelige christianitter og deres naboer. Det synes jeg sådan set er ganske rimeligt og fornuftigt.

Det er dog vigtigt at understrege, at politiets begrænsede synlighed på Christiania ikke er udtryk for, at politiet ikke har fokus på at følge den organiserede kriminalitet, som foregår i miljøet i og omkring Pusher Street på Christiania, for selvfølgelig ville det være helt uacceptabelt, hvis de organiserede kriminelle, som utvivlsomt findes på Christiania, uforstyrret kunne udøve deres illegale aktiviteter. Det er, forstår jeg, heldigvis heller ikke tilfældet. Tværtimod ved jeg, at politiet fortsat er meget opmærksomme på den organiserede kriminalitet, navnlig hashhandelen, der notorisk foregår på Christiania, og indsatsen mod denne kriminalitet indgår i Københavns Politis samlede strategi mod rocker- og bandekriminalitet i hovedstaden.

Det bør rimeligvis også nævnes, at jeg er bekendt med, at Københavns Politi i høj grad er opmærksom på situationen i området omkring Christiania; politiet har således bl.a. foranlediget af beboerrepræsentanternes bekymring for deres børns sikkerhed gennemført en række kontrolaktioner rettet mod færdselslovovertrædelser, hvorunder en række personer er blevet sigtet for bl.a. hastighedsovertrædelser og kørsel i påvirket tilstand.

Herudover har politiet støttet op om Parkering Københavns kontrolaktiviteter i området.

Kl. 14:43

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:43

Peter Skaarup (DF):

Jeg er jo helt enig med justitsministeren i, at det vil være uacceptabelt, hvis der er områder i Danmark, hvor politiet ikke kan eller vil patruljere, og derfor er jeg også bekymret, modsat justitsministeren åbenbart, når politiet åbenbart ikke har gennemført nogen aktioner på Christiania siden august 2011, i og med at personer, der færdes på Christiania, kan fortælle, at det åbenlyse hashsalg fortsætter. Det er i høj grad kriminelle bander, rocker- og indvandrerbander, der styrer det pågældende salg, og de er i virkeligheden med til at kaste dårligt lys over Christiania, i og med at der jo er mange christianitter, der gerne vil en fredelig udvikling af bydelen. Derfor kunne jeg godt tænke mig, at justitsministeren her i Folketinget garanterer, at de patruljeringer, der selvfølgelig skal være, når der er et lovløst område, hvilket vi jo må sige er tilfældet, når der sælges hash i det omfang, der er tale om, bliver igangsat igen. Så kan justitsministeren garantere, at der nu kommer ordnede forhold også på Christiania, ligesom der skal være i resten af landet?

Jeg er i den forbindelse bekymret, for Folketingets Retsudvalg havde planlagt en tur til Christiania den 29. februar netop for at se på, hvad der foregår derude, men vi kan nu næsten to måneder efter konstatere, at det ikke er lykkedes at få justitsministeren til at sikre,

at der kommer en ny dato, så vi med egne øjne kan se, hvad der rent faktisk foregår. Mener justitsministeren ikke, det er noget, vi er nødt til at rette op på, sådan at ministeren også giver den service, som det er kutyme over for udvalgene, nemlig at sikre, at folketingspolitikkerne ved selvsyn kan konstatere, hvordan forholdene er på Christiania?

Kl. 14:45

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:45

Justitsministeren (Morten Bødskov):

I forhold til det sidste må jeg henvise spørgeren og Retsudvalget til den dialog, der selvfølgelig er mellem et folketingsudvalg og et ministerium omkring den type af spørgsmål. Jeg har ikke helt forstået Folketingets spørgsmål på den måde, men det kan være, jeg har misforstået noget. Det, jeg vil henholde mig til her i spørgetiden, er at svare på det spørgsmål, der er stillet, og den del af det opfølgende spørgsmål, som relaterer sig til det, og det er, om jeg kan garantere, at der nu vil være patruljer på Christiania.

Jeg kan i hvert fald sige så meget, at jeg kan give en garanti for, at jeg som justitsminister er fuldstændig tryk ved at overlade det til Københavns Politi at tilrettelægge de politimæssige opgaver i København, og det gælder selvfølgelig også på og ved Christiania. Som jeg nævnte før, er det klart, at jeg ved, at politiet uagtet den mindre synlige tilstedeværelse, man har valgt at have, fortsat er meget opmærksomme på den organiserede kriminalitet og følger den. Det ligger helt i forlængelse både af de udfordringer, der er, og af de politiske hensigter, som Dansk Folkeparti i øvrigt også er med bag, altså den flerårsaftale, der er politiets økonomi i øvrigt.

Kl. 14:46

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:46

Peter Skaarup (DF):

Jeg håber bare i forhold til det besøg, jeg nævnte, og som Folketingets Retsudvalg nu har prøvet her på anden måned at få sat i stand, at justitsministeren vil være fleksibel og sørge for, at det bliver noget, der kommer på plads hurtigt, for der har indtil nu ikke været tale om en tilstrækkelig fleksibilitet. Nok om det.

Spørgsmålet går jo altså også på, om den indsats, regeringen yder i ghettoerne – og der er Dansk Folkeparti jo med, også til at støtte en ekstra indsats i boligområder i Danmark, hvor der er store sociale problemer – også vil omfatte Christiania. For virkeligheden er jo, at Christiania ligesom ghettoområderne er karakteriseret ved, at der ikke hersker lov og orden. Altså, politiet kommer der ikke systematisk, det kan vi jo se ud fra den artikel, BT har skrevet, da man ikke har været der siden august måned 2011. Så vil justitsministeren sikre, at den ghettoindsats og den øgede indsats i de her udsatte boligområder selvfølgelig også kommer til at omfatte Christiania, hvor der jo er problemer, hvilket vi roligt kan blive enige om?

Kl. 14:48

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak. Jeg skal lige bede om, at hr. Flemming Damgaard Larsen og erhvervsministeren ikke snakker her, for det generer faktisk ministrene og spørgerne, at der bliver snakket på den måde.

Så er det justitsministeren.

Kl. 14:48

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Tak for det, formand. Den aftale, som Dansk Folkeparti har indgået med regeringen, bygger på et helt grundlæggende princip om, at vi

laver en økonomisk ramme, vi udstikker nogle politiske prioriteringer, og på baggrund af de politiske prioriteringer er det så op til politiet, her Rigspolitiet og politidirektørerne i politikredsene, at fastlægge indsatsen, alt afhængigt af hvor behovet er. Det tror jeg personligt er den bedste måde at drive dansk politi på, og jeg er glad for at konstatere, at også dansk politi synes, at det har været den rigtige vej at gå, og at de jo faktisk har rost aftalen på det punkt. Og det er vel at mærke en aftale, som Dansk Folkeparti er med i.

Når det så at sige populært sagt handler om at udmønte aftalen i det her spørgsmål, ja, hvad betyder det så? Det betyder, at forligspartierne jo så nødvendigvis må have den fornødne tillid og tryk ved, at indsatsen på Christiania, som er alvorlig, og som selvfølgelig rummer pænt sagt store udfordringer bl.a. med organiserede kriminelle, prioriteres af Københavns Politi. Jeg mener, at det er den måde, man må gøre det på, altså at Københavns Politi tilrettelægger indsatsen, alt afhængigt af hvordan de ser på den. De er meget opmærksom på bl.a. rocker- og bandemiljøet. Det ved jeg at hr. Peter Skaarup også er, og det har vi drøftet flere gange. Det er da også afspejlet i den aftale, vi har lavet, og jeg er glad for at konstatere, at det igen har udviklet sig til, at også Københavns Politi selvfølgelig er meget opmærksom på det.

Kl. 14:49

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:49

Peter Skaarup (DF):

Jeg synes ikke, at ministeren svarer på, hvad der præcis kommer til at foregå for at sikre, at den ulovlige hashhandel, der formentlig omsætter for en milliard kroner om året, bliver bekæmpet. Det synes jeg ikke der bliver svaret på. Og jeg er så nødt til at spørge på en anden måde, hvis ministeren vil have det sådan. For man må vel i det mindste ikke bare overse, at der er et gigantproblem på Christiania med den slags ulovligheder, og at banderne har en kraftig andel i dem. Derfor vil jeg spørge regeringen og ministeren, hvordan man så vil bekæmpe hashhandelen, hvis man ikke mener, at det er uheldigt, at politiet ikke har været der siden august 2011. Er det måske i virkeligheden regerings skjulte hensigt at lukke øjnene for hashhandelen på Christiania og så i stedet koncentrere indsatsen mod hashhandelen andre steder i byen, eller hvad er det, der ligger til grund for, at man præcis i forhold til den kæmpemæssige omsætning, hvor banderne tilsyneladende har frit spil, ikke ønsker at skride ind fra regeringens side? Man kan jo ikke bare sige, at jamen det er man lige glad med, i og med at vi jo faktisk har vedtaget en Christianialov i Folketinget.

Kl. 14:51

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:51

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Nogle gange, når jeg er i debat med hr. Peter Skaarup, bliver jeg i tvivl om, om han har læst de aftaler, han selv har underskrevet. For her er der endnu et eksempel, og det synes jeg er lidt ærgerligt, for jeg har sådan set opfattelsen af, at den aftale, vi har lavet sammen omkring dansk politi og økonomien for dansk politi, er rigtig god. Den handler nemlig om, at vi jo bl.a. styrker indsatsen markant over for rocker- og bandekriminalitet. Det står direkte i den aftale, som hr. Peter Skaarup har skrevet under på her i efteråret. Derfor undrer det mig lidt, at man kan stå her og nærmest give indtrykket af, at regeringen, efter at der er lavet sådan en aftale eksempelvis med Dansk Folkeparti om bord, sådan set bare giver banderne frit spil. Det forstår jeg simpelt hen ikke rigtigt, men fair nok. Det er jo en

debat, vi har i dag. Men jeg siger det, bare så dem, der i hvert fald lytter til debatten, ved, at hr. Peter Skaarup har skrevet under på en aftale, hvori der står det direkte modsatte.

Hvad er det, der står i den aftale, når det handler om rocker- og bandekriminalitet? Der står eksempelvis, at vi fortsætter bevillingen til det, der hedder Task Force Øst, som har som hovedformål at koordinere politikredsens indsats over for bl.a. rocker- og bandekriminalitet. Det er en meget markant indsats, som har været videreført fra tidligere politiaftaler, som brede flertal i Folketinget har stået bag. Det er en meget markant indsats, som har været et væsentligt bidrag til, at op mod en femtedel af alle registrerede rocker- og bandemedlemmer nu enten er inde at afsone eller sidder varetægtsfængslet. Og vi ser rekorddomme i nogle af de store sager, som handler om organiseret rocker- og bandekriminalitet, og en stor del af det har selvfølgelig også fokus på den hashhandel, som er i hovedstaden.

Kl. 14:52

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til justitsministeren. Spørgsmålet er afsluttet.

Det næste spørgsmål er også stillet til justitsministeren af hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:53

Spm. nr. S 2815

6) Til justitsministeren af:

Peter Skaarup (DF):

Hvad er ministerens holdning til at sikre politiet tilstrækkelige ressourcer, så eksempelvis politiets indsats mod den åbenlyse hashhandel på Christiania kan styrkes?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Peter Skaarup for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 14:53

Peter Skaarup (DF):

Spørgsmålet lyder sådan her: Hvad er ministerens holdning til at sikre politiet tilstrækkelige ressourcer, så eksempelvis politiets indsats mod den åbenlyse hashhandel på Christiania kan styrkes?

Kl. 14:53

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Justitsministeren.

Kl. 14:53

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Som jeg var inde på i forbindelse med min besvarelse af det foregående spørgsmål, falder det uden for rammerne af en § 20-besvarelse at iværksætte en høring af de relevante myndigheder. Jeg har derfor heller ikke til brug for besvarelsen af dette spørgsmål indhentet bidrag fra Rigspolitiet eller Københavns Politi.

Som det imidlertid jo også er spørgeren bekendt, blev der i efteråret – som vi også lige har talt om i det foregående spørgsmål – indgået en bred aftale om politiets og anklagemyndighedens økonomi for de kommende år. Som jeg har givet udtryk for før, mener jeg, at det er en god aftale, som vi kan være stolte af. Den sikrer gode økonomiske rammer for politiets og anklagemyndighedens arbejde i aftaleperioden, som altså strækker sig frem til 2015. Som jeg også har sagt tidligere, har jeg tillid til, at Københavns Politi inden for rammerne af flerårsaftalen formår at prioritere den politimæssige opgavevaretagelse i København. Det gælder også indsatsen over for Christiania, og jeg har intet grundlag for at antage, at Københavns Politis aktuelle beslutning om tilrettelæggelse af politiindsatsen i forhold til Christiania skulle være særligt begrundet i ressourcemæssige hensyn.

Kl. 14:54 over for, at man lader banderne gå frit om i Københavns gader? Nej, tværtimod viser alle statistikker, at det overhovedet ikke er tilfældet.
Kl. 14:58

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Peter Skaarup.

Kl. 14:54 **Fjerde næstformand** (Holger K. Nielsen):
Af hensyn til det skriftlige referat må jeg hellere lige få præciseret, at den person, der henvises til, er erhvervs- og vækstministeren.
Hr. Peter Skaarup.
Kl. 14:58

Peter Skaarup (DF):

Tak for det. Det er jo rigtigt, at der er lavet en udmærket aftale på politiets område. Det står Dansk Folkeparti selvfølgelig ved, ligesom vi også med hensyn til det, justitsministeren siger om indsatsen mod bander, har været meget aktive. Det var Dansk Folkeparti, der i sin tid sikrede pengene til, at der overhovedet kunne oprettes en taskforce på den her side af Storebælt, og det er også Dansk Folkeparti, der så qua den aftale, vi har indgået, er med til at sikre midler til, at man kan lave en tilsvarende mindre enhed på den vestlige side af Storebælt. Så lad os lige sige, at så er det på plads. Socialdemokraterne har også været glade for det, har jeg forstået, og det er jo bare fint.

Men jeg synes, at man er nødt til at kigge fremad her. Hvis vi skal kigge fremad, skal vi kigge på, hvordan det er, at den indsats, der skal ydes over for eksempelvis Christiania, skal foregå. Skal den foregå, ved at man, som BT kan berette om den 31. marts, nedtoner indsatsen fra politiets side, fordi man, som chefpolitiinspektør ved Københavns Politi Jørgen Aaby siger til BT, er blevet angrebet og en betjent har måttet trække sit tjenestevåben og affyre et varselsskud, og at man har måttet benytte ret store mængder af tåregas for at komme ud derfra. Det er det, som Jørgen Aaby siger til BT. Er det det, man skal gøre? Skal man så nedtone indsatsen? Burde det ikke være sådan, at man tværtimod melder tilbage til de bander, der styrer det her og er med til at dænge politiet til med kasteskyts, at det altså ikke er noget, politiet accepterer? Det er altså ikke noget, som de, der repræsenterer lov og orden – og de eneste, der skal repræsentere lov og orden her i landet – accepterer på vegne af den danske befolkning. Er det virkelig rimeligt at nedtone indsatsen, når man bliver angrebet, eller skulle man i virkeligheden gå den anden vej og sige, at det vil man ikke finde sig i, og at det ikke kommer til at gentage sig, og tage derud og stoppe den omfattende kriminalitet, som vi jo er enige om at der foregår?

Kl. 14:56

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 14:56

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Må jeg ikke bare starte med at understrege endnu en gang, at det er en aftale, som Dansk Folkeparti er med i. Og jeg synes ikke, at der er nogen grund til at starte en polemik om, hvem der har ansvaret for hvad i aftalen. Jeg kan huske, at jeg sammen med personen, der sidder her ved siden af mig i dag, har været med til at finde finansiering til foregående aftaler, så lad nu det bare ligge. Vi er alle sammen glade for, at dansk politi har fået en god økonomisk ramme, og vi er glade for i regeringen, at Dansk Folkeparti har valgt at tilslutte sig et fortsat grundlag for det.

Betyder det så, at indsatsen over for rocker- og bandemiljøet, som er et alvorligt problem i Danmark, bliver nedprioriteret? Nej, det gør det da ikke, og det ved hr. Peter Skaarup da også godt. Der er tale om, at vi med den aftale, som regeringen har lavet sammen med Dansk Folkeparti, opprioriterer indsatsen over for rocker- og bandemiljøet. Der er tale om, at vi ud over at fortsætte bevillingen til taskforcecenteret her i øst i Karlslunde opretter et nyt i Vestdanmark i Horsens. Så laver vi en ny indbrudsenhed, og det er alt sammen noget, der har stor fokus på organiseret kriminalitet og rocker- og bandemiljøet. Betyder det så, fordi der har været en episode på Christiania, som politiet selvfølgelig er nødt til at indstille sig på at reagere

Peter Skaarup (DF):

Jeg siger tak for justitsministerens gentagne gennemgange af, hvad der ligger af forlig og aftaler og sådan noget, men det er sådan set ikke det, jeg spørger om. Det kan vi jo slå op i diverse bøger, der kommer fra Finansministeriet og Justitsministeriet, og det er vi jo helt enige om. Det er ikke det, jeg spørger om.

Jeg spørger: Er det rimeligt, at politiet er nødt til at trække sig tilbage og må beskytte sig ved hjælp af bl.a. tåregas for at undgå at komme ud for personskade mere end højst nødvendigt og så derefter i 9 måneder eller mere siger, at nu patruljerer de ikke længere på Christiania? Synes justitsministeren virkelig, det er rimeligt, og hvad kan grunden være til, at man har den holdning?

Kunne grunden være, at man siger: Jamen ressourceforbruget vil være voldsomt, hvis man skal ud på Christiania – hvad det i øvrigt altid har været – for politiet vil skulle færdes måske 40-50 mand samlet, hvis de skal lave noget på Christiania? Kunne det være det, der er årsagen?

Så er det, jeg siger til justitsministeren: Hvis det er det, der er årsagen, eller hvad der nu er årsagen, er ministeren så ikke enig i, at det da er uholdbart, at dansk politi må trække sig tilbage og man så i øvrigt siger: O.k., så får I fred derude i næsten et år? Det er vel ikke vejen frem.

Kl. 14:59

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Justitsministeren.

Kl. 14:59

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Jeg må sige, at jeg bestemt ikke har opfattelsen af, at Københavns Politis indsats er tilrettelagt ud fra, at det skulle give rocker- og bandemiljøet i København og hovedstaden fred. Tværtimod synes jeg, at alle statistikker peger på, at politi og anklagemyndighed her gør en fremragende indsats. Jeg har intet grundlag for at kritisere dem. Alle de politiske hensigter, vi har vedtaget i fællesskab, bliver efterlevet, og resultaterne er meget klare: Op mod en femtedel af de registrerede rocker- og bandemedlemmer i Danmark sidder enten i fængsel eller er varetægtsfængslet, og der bliver givet domme som aldrig før. Det er selvfølgelig udtryk for, at der er et problem, og det håndterer bl.a. Københavns Politi meget, meget flot.

Så spørger hr. Peter Skaarup: Er det rimeligt, at politiet bliver bragt i en situation, hvor de skal bruge tåregas? Nej, selvfølgelig er det ikke det; det er jo helt uacceptabelt. Det kan der ikke være to meninger om. Derfor er jeg også glad for at konstatere, at der her er en situation, hvor Københavns Politi lader ikke rocker- og bandemedlemmer gå frit rundt i gaderne i København, overhovedet ikke – tværtimod. De har opfyldt alle politiske hensigter og fået klap på skulderen for, at ville forstærke den indsats, som man har været i gang med, og resultaterne er der i form af, at man får fat i rigtig mange rocker- og bandemedlemmer, som enten er fængslet eller sidder varetægtsfængslet i øjeblikket.

Kl. 15:01

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Peter Skaarup.

Kl. 15:01

Peter Skaarup (DF):

Altså, justitsministeren vil gerne male sådan et lyserødt billede af det hele og siger, at der bliver gjort så og så meget. Ja, der bliver gjort meget for at mobbe bandemiljøet og sikre, at bandemedlemmer kommer i fængsel. Men jeg har nu spurgt mange gange vedrørende det forhold, at Christianiaindsatsen altså ikke har været der i meget lang tid, og at politiet måtte tage benene på nakken i forbindelse med en ganske bestemt aktion i august 2011. Så er det, jeg spørger justitsministeren: Er det rimeligt, at man så på den baggrund vælger at sige: O.k., så kan I bare fortsætte?

Det får jeg ikke noget svar på, for selvfølgelig er det ikke rimeligt, og selvfølgelig må justitsministeren meget gerne tage sammen med Retsudvalget derud – hvilket forhåbentlig snart sker – og se de der vagtposter, se de tre vagtposter, som BT har talt med den 31. marts. De behøver ikke behøver bekymre sig synderligt om, hvad der sker i forbindelse med deres hashsalg, for det kan bare fortsætte. Politiet kommer ikke. Det er da ikke holdbart, og det kan justitsministeren i Danmark i 2012 da ikke leve med, kan han det?

Kl. 15:02

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Justitsministeren.

Kl. 15:02

Justitsministeren (Morten Bødskov):

Jeg er af den overbevisning, at når det handler om at tilrettelægge den politimæssige indsats i København, er det en opgave, som bedst varetages af Københavns Politi. Det er rigtigt, at der har været en episode, som har bragt Københavns Politi i en så at sige særlig udfordrende situation. Den har man valgt at indstille sig på, men det betyder jo ikke, at man ikke er opmærksom på Christiania. Det betyder heller ikke, at man ikke er opmærksom på eller følger den organiserede kriminalitet, som finder sted på Christiania. Det er det, jeg har forsøgt at forklare hr. Peter Skaarup, men det kan godt være, det har været uden held.

Jeg har forsøgt at underbygge det med, at statistikkerne for, hvor mange indsatsen, som man gør i forbindelse med rocker- og bandemedlemmer, rent faktisk har fået ind at sidde bag tremmer eller i vareretægtfængsel, viser, at det er enormt, og at man jo mere end tidligere har rigtig godt fat i miljøet. Det betyder selvfølgelig ikke, at der ikke er udfordringer. Det er der, og dem håndterer man. Det gør man også i Københavns Politi. Og jeg er som sagt af den opfattelse, at udfordringerne for København og de politimæssige udfordringer for København bedst varetages af Københavns Politi. Men de skal jo ikke være i tvivl om, at der er klare politiske hensigter om, at der er nogen, vi skal have fat i kraven på, er det rocker- og bandemedlemmerne, og det sker heldigvis også.

Kl. 15:03

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til justitsministeren. Spørgsmålet er afsluttet.

De to næste spørgsmål, spørgsmål S 2816 og S 2818 til justitsministeren, udgår til skriftlig besvarelse.

Det næste spørgsmål er stillet til erhvervs- og vækstministeren af hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 15:03

Spm. nr. S 2816

7) Til justitsministeren af:

Pernille Skipper (EL):

Hvad er ministerens holdning til de fremsatte forslag til reform af Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, herunder særlig for så vidt angår forslagene fra Storbritannien vedrørende ændring af kla-

geadgangen i konventionens artikel 35 og kodificering af fortolkningsprincipper, og hvordan vil regeringen stille sig til forslagene under ministerkonferencen i Brighton den 18.-20. april 2012?

:

(Spørgsmålet er overgået til skriftlig besvarelse).

Kl. 15:04

Spm. nr. S 2818

8) Til justitsministeren af:

Pernille Skipper (EL):

Mener regeringen, at der bør tages nye initiativer for at nedbringe antallet af verserende sager og sagsbehandlingstiden ved Den Europæiske Menneskerettighedsdomstol, og hvad mener regeringen i bekræftende fald, at der bør gøres?

:

(Spørgsmålet er overgået til skriftlig besvarelse).

Kl. 15:04

Spm. nr. S 2764

9) Til erhvervs- og vækstministeren af:

Flemming Damgaard Larsen (V):

Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre, at de mobile og dermed også mest konkurrenceudsatte erhverv kan vinde konkurrenceevne, så vi kan beholde danske job på danske hænder?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Flemming Damgaard Larsen for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 15:04

Flemming Damgaard Larsen (V):

Tak for det, formand. Spørgsmålet lyder: Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre, at de mobile og dermed også mest konkurrenceudsatte erhverv kan vinde konkurrenceevne, så vi kan beholde danske job på danske hænder?

Kl. 15:04

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 15:04

Erhvervs- og vækstministeren (Ole Sohn):

Nu har jeg forstået, at spørgsmålet mere koncentrerer sig om transportdelen, og der vil jeg sige, at det, der er helt afgørende, er, at erhvervs- og vækstpolitikken i Danmark går på tre ben. Det er punkt 1, at vi skal sørge for at sikre, at vi har nogle generelt gode rammevilkår for erhvervslivet, punkt 2, at vi til stadighed sørger for at fjerne, hvad skal man sige, barrierer, altså at vi får fjernet, hvad der måtte være af konkurrencehæmmende foranstaltninger, og punkt 3 at sikre, at vi også er med til at skabe nye markeder, sådan at vi på den måde sikrer, at dansk erhvervsliv og herunder også transportsektoren bliver mere konkurrencedygtige.

Kl. 15:05

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 15:05

Flemming Damgaard Larsen (V):

Tak for svaret. Nu er det sådan, at mange danske virksomheder er under et meget stort pres, og de kan ikke konkurrere med udenlandske lave lønninger og omkostninger. Arbejdspladserne på visse områder, måske mange områder, fosser ud af landet, og der er det særlig de mobile erhverv, altså transportsektoren, der bliver meget hårdt ramt.

Beregninger fra ITD, som er forkortelsen for brancheorganisationen, der hedder International Transport Danmark, viser, at andelen af udenlandsk registrerede lastbiler ejet af danske datterselskaber i udlandet er steget kraftigt. I første kvartal af 2009 var andelen af lastbiler ejet af danske datterselskaber, men indregistreret i Østeuropa 15 pct. I fjerde kvartal af 2011 var andelen steget til 40 pct. Samme billede tegner sig for lastbiler ejet af et dansk datterselskab, men indregistreret i Tyskland. I første kvartal af 2009 var andelen knap 20 pct., mens den var steget til over 35 pct. i fjerde kvartal af 2011. Fra 2010 til 2011 steg antallet af danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader med 11 pct. Det er en udvikling, der for alvor truer den danske transportbranche, og der er det sådan, at brancheorganisationerne vurderer, at det især er den ringe danske konkurrenceevne på løn- og ansættelsesvilkår, der driver udflagningen af danske lastbiler til udlandet.

Jeg er fuldstændig bevidst om, at når man køber en serviceydelse hos en dansk vognmand, får man en ydelse af en enormt høj kvalitet. Danske vognmænd konkurrerer derfor ikke udelukkende på prisen, men også på kvaliteten, og derfor er det på tide, at vi ser på omkostningsniveauet og konkurrenceevnen i Danmark. Statistikken taler sit tydelige sprog. Den viser, at der siden 2008 er forsvundet 7.000 chaufførjob herhjemme i Danmark. På den baggrund vil jeg godt spørge ministeren yderligere: Mener ministeren, at vi er nødt til at sætte aktivt ind for at sikre, at vi beholder danske chaufførjob i Danmark?

Kl. 15:07

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:07

Erhvervs- og vækstministeren (Ole Sohn):

Først vil jeg give spørgeren ret i, at vi har en transportsektor af meget høj kvalitet. Danske vognmænd har en god form for logistikforståelse, og de har nogle veluddannede chauffører, men når det er sagt, er jeg også enig med spørgeren i, at under den forrige regering, altså i tiåret frem til 2011, har vi oplevet en konstant faldende konkurrenceevne, og det er et problem. Det er faktisk så stort et problem, at den nuværende regering har sat sig for at ændre udviklingen. For vi har været i en situation, hvor vi har haft en relativt høj lønstigningstakt, mens vi har haft en relativt lav produktivitetsudvikling, og det gør, at dansk konkurrenceevne er blevet forringet.

Derfor vil jeg også gerne lige benytte lejligheden til at kvittere for de faglige organisationers og arbejdsmarkedsparternes overenskomster, der netop er indgået, og som meget fint tager højde for, at vi er nødt til at ændre udviklingen. Men det helt afgørende er, at vi sætter fokus på konkurrenceevnen, for det er forudsætningen for, at der sker noget ikke bare inden for transportsektoren, som er meget konkurrenceudsat, men at vi generelt får ændret udviklingen og får genskabt en bedre konkurrenceevne, som også sikrer, at vi får både transportsektoren og produktionserhvervene til at vokse igen i Danmark.

Kl. 15:08

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak. Der er 1 minuts taletid her.

Hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 15:08

Flemming Damgaard Larsen (V):

Nu er jeg helt uenig i den beskrivelse, som ministeren her giver af, hvordan det er gået i de sidste 10 år. Det er tværtimod, men det har vi for kort tid til at gå i dybden med her.

Jeg er mere interesseret i at få at vide, hvad den nuværende regering konkret vil gøre for at ændre på den situation, jeg lige har be-

skrevet, med de her chaufførjob, som flytter til udlandet, noget, der, når det sker, er et stort problem og vil blive et endnu større problem for dansk økonomi og danske virksomheder. For det er jo således, at transportsektoren er krumtappen i væksten i et land som Danmark, hvor vi har en meget stor forbindelse med udlandet. Det er det ene.

Det andet er, at senere i dag skal der, ikke under ministerens område, men under transportministerens område, behandles et lovforslag her i Folketinget, der drejer sig om, at det skal nedfældes i lovgivningen, at chauffører i dansk indregistrerede lastbiler skal være ansat på centralt forhandlede overenskomster.

Det er det eneste land i hele Europa, i hele EU, hvor det bliver tilfældet, og det bevirker, at man igen prøver at presse omkostningsniveauet op på den ene eller den anden måde, så det går i modsat retning af det, ministeren lige har sagt. Men jeg vil gerne vide, hvad det er, regeringen helt konkret vil gøre fra nu og fremover for at forbedre konkurrenceevnen, også for transporterhvervene?

Kl. 15:10

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:10

Erhvervs- og vækstministeren (Ole Sohn):

Jamen jeg vil gerne svare på de tre spørgsmål, der blev stillet.

For det første vil jeg om det med overenskomstsspørgsmålet sige, at det ikke tilkommer mig at blande mig i, hvordan arbejdsmarkedets parter har organiseret sig, det er arbejdsmarkedets parter bedst til at finde ud af.

For det andet vil jeg til spørgsmålet om konkurrenceevnen sige, at det ikke var for at være polemisk. Jeg ville bare konstatere, hvad data fortæller os, og det er, at Danmark har mistet konkurrenceevne siden år 2000 og støt gennem de sidste 10 år. Det er et faktum, det er sådan set ikke noget, jeg forsøger polemisk at debattere med spørgeren.

Jeg vil for det tredje og sidste gerne have mulighed for at gentage det, jeg startede med at sige, og som er, at en aktiv erhvervspolitik, der sikrer genskabelse af konkurrenceevnen, skal gå på tre ben. Det ene ben er, at vi generelt skal sørge for at sikre gode rammevilkår for erhvervslivet; det andet er, at vi skal fjerne, hvad der måtte være af barrierer, som er begrænsende for konkurrenceevnen – vi har jo lige haft nedsat et konkurrencelovudvalg, som også er kommet med en række anbefalinger om, hvordan vi kan styrke konkurrencen – og det tredje og nok så væsentlige er, at vi også skal bidrage til at skabe nye markeder, hvor vi kan være med til at sikre, at der aktivt skabes ny beskæftigelse og ny vækst i samfundet.

Det er de tre ben, der skal sikre, at også transportsektoren har noget at arbejde med fremover.

Kl. 15:11

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Flemming Damgaard Larsen.

Kl. 15:11

Flemming Damgaard Larsen (V):

Nu er det sådan, at inden for transportbranchen vurderes det, at hvis ikke rammevilkårene for danske virksomheder forbedres, er det eneste alternativ udflagnings af danske virksomheder og dermed også af chaufførjob, og at danske virksomheder må bukke under på grund af konkurrencen fra udlandet. Derfor er der behov for reformer, og det er der rigtig mange der har forstand på de her dele der er enig i – reformer, der styrker den danske konkurrenceevne. Og det haster.

Den udvikling, der desværre præger den danske transportbranche, gælder for hele den danske industri, ikke alene for transportbranchen, men også for industrien som sådan, der lider under den meget svage danske konkurrenceevne. Derfor må vi gøre en ekstra-

ordinær indsats for at undgå, at de her job flyttes til udlandet. Regeringen skriver på side 7 i sit regeringsgrundlag, at denne regering er en reformregering, der vil gennemføre en vækst- og en skattereform. Om skattereformen skriver regeringen, at man vil sænke skatten på arbejde markant. Det er der gode toner i. Men spørgsmålet er så, hvad det er, der i forbindelse med en kommende skattereform og eventuelt også med en kommende vækstreform vil styrke konkurrenceevnen i den danske transportbranche. Det mangler vi stadig væk at få svar på.

Kl. 15:12

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:12

Erhvervs- og vækstministeren (Ole Sohn):

Jeg vil sige, at for det første er grundprincipperne i det, som jeg har skitseret om de generelle rammevilkår og om barrierer, færre barrierer og så en aktiv skabelse af nye markeder. Det er de principper, det går på.

For det andet kommer skattereformen, som spørgeren ganske rigtigt gør opmærksom på og henviser til i regeringsgrundlaget, til at lette skatten på arbejde.

Det tredje er, at vi faktisk meget målrettet har iværksat en række vækstteam, som skal se på, hvordan man kan udnytte de styrker og potentialer, Danmark har, til at genskabe væksten i samfundet.

Der er vi gået i gang. Vi har bl.a. på transportområdet, ikke specielt på landtransportområdet, men på søtransportområdet, altså hele det maritime område, igangsat et vækstteam, som har påbegyndt sit arbejde. Vi gør det også i forbindelse med de kreative erhverv, dvs. design, møbelindustri og lignende. Vi starter i næste uge et vækstteam på velfærds- og sundhedsteknologiområdet, så vi arbejder meget målrettet på at sikre, at man kan skabe ny vækst.

For jeg er fuldstændig enig med spørgeren i, at den udvikling med forringelse af konkurrenceevnen, som vi har oplevet gennem de sidste 10 år, har vi en helt afgørende pligt til at få vendt, så vi kan få genskabt en bedre dansk konkurrenceevne, som kan skabe ny vækst og dermed nye job, som kan minimere arbejdsløsheden og forbedre forholdene for dansk erhvervsliv.

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak til ministeren. Spørgsmålet er afsluttet.

Det næste spørgsmål er stillet til forsvarsministeren af hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:14

Spm. nr. S 2760

10) Til forsvarsministeren af:

Troels Lund Poulsen (V):

Hvad er ministerens holdning til det fremtidige helikopterberedskab?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen for oplæsning af spørgsmålet.

Kl. 15:14

Troels Lund Poulsen (V):

Spørgsmålet til forsvarsministeren er: Hvad er ministerens holdning til det fremtidige helikopterberedskab?

Kl. 15:14

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forsvarsministeren.

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):

Det er jo en del af det forsvarsforlig, som en meget bred kreds af partier i Folketinget har indgået, alle undtagen Enhedslisten faktisk, at der skal være en analyse af redningshelikopterberedskabets opgaveløsning. En af de ting, som er analysens formål, er at effektivisere og optimere redningshelikopterberedskabet uden at forringe det samlede beredskab. Det synes jeg faktisk er en fornuftig opgave at sætte sig for, altså at optimere, at effektivisere og sikre, at vi har et godt og effektivt redningsberedskab, som vi har det i dag, og som ikke bliver yderligere forringet i forhold til det, vi ved i dag.

Kl. 15:15

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:15

Troels Lund Poulsen (V):

Grunden til spørgsmålet er jo naturligvis den omtale, der har været af en rapport, som angiveligt er sendt fra Forsvarskommandoen til ministeriet i februar måned, om, hvordan fremtidens helikopterberedskab skal være. Der er ministeren jo citeret for i Berlingske Tidende at sige, at der har været en lang række bemærkninger til rapporten. Kunne ministeren ikke fortælle, hvad det er for bemærkninger – og også gerne oversende til Folketinget, hvad det er for bemærkninger, der har været til rapporten?

Kl. 15:16

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:16

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):

Sagen er den, at det jo er en rapport, der er under forberedelse. Jeg har ikke selv set rapporten. Det, som ministeriet siger til mig, er, at rapporten er udarbejdet, og så bliver den sendt til departementet, som så har nogle bemærkninger, som man så er i dialog med Forsvarskommandoen om, bl.a. en kvalitetssikring osv. Så rapporten er ikke færdig endnu, og derfor ville det være halsløs gerning af mig dels at begynde at botanisere rundt i den, dels også i virkeligheden at sende halvfærdigt materiale over til Folketinget. Det tror jeg Folketinget vil have sig frabedt. Jeg synes også, at det er værd at bemærke, at der jo er fokus på, at redningsberedskabet fungerer effektivt. Der er i årets finanslov sat yderligere penge af til akuthelikoptere, navnlig jo i tyndt befolkede områder og på vores øer.

Kl. 15:16

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:16

Troels Lund Poulsen (V):

Men kan ministeren så give en garanti her i Folketingssalen for, at beredskabet ikke forringes i forhold til de tre helikoptere, der nu i dag betjener Danmark?

Kl. 15:17

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forsvarsministeren.

Kl. 15:17

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):

I virkeligheden er der flere elementer, som spiller ind her. Der er den her overordnede analyse, vi har af området, hvor det, der er opgaven, og som jo blev initieret af den tidligere regering, som jeg har arvet,

og som er en del af det forsvarsforlig, som vi to deler, er, at der skal laves en analyse, som skal effektivisere og optimere redningshelicopterberedskabet, uden at det forringer det samlede beredskab. Hver eneste gang vi får lejlighed til at se på, om den offentlige sektor kan gøre det bedre, kan gøre det mere effektivt, kan gøre det mere optimalt, synes jeg at vi skal tage imod det og arbejde med det. Så synes jeg, at man skal notere sig regeringens vilje til at sikre, at der er helikopterberedskab også i yderområderne, idet der jo i finansloven i indeværende år er afsat 50 mio. kr. ekstra, stigende til over 100 mio. kr., stigende til over 125 mio. kr. over de kommende år for at sikre, at der er akuthelikoptere. Det er jo et udtryk for et politisk ønske om at sikre, at der er den tryghed, som der skal være rundt omkring i landet.

Kl. 15:18

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:18

Troels Lund Poulsen (V):
Mener ministeren, at man kan sammenligne akuthelikoptere med det helikopterberedskab, forsvaret stiller?

Kl. 15:18

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forsvarsministeren.

Kl. 15:18

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):
Jeg tror, at hvis man er syg og har brug for en helikopter, så er man mest interesseret i, at helikopteren kommer, og ikke om der står Region Syddanmark på siden af den, eller om der står forsvaret på siden af den. Jeg ved, at vores helikoptermandskab er dygtigt. Jeg ved fra de rapporter, der er blevet lavet, senest fra 2010, at forsvarets helikoptere gør en fantastisk indsats, og at redningsprocenten i de tilfælde, hvor man kommer ud, ligger over måltallet på 94. Det er mit ressort, det tager jeg mig af. Jeg glæder mig over, at der også her er regioner i Danmark, og at regeringen sammen med Enhedslisten på finansloven har sikret, at der er yderligere penge til akuthelikoptere.

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak til forsvarsministeren. Spørgsmålet er afsluttet.
Det næste spørgsmål er også stillet til forsvarsministeren af hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:19

Spm. nr. S 2761

11) Til forsvarsministeren af:

Troels Lund Poulsen (V):
Hvornår agter ministeren at drøfte det fremtidige helikopterberedskab med forsvarsforligskredsen?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:19

Troels Lund Poulsen (V):
Hvornår agter ministeren at drøfte det fremtidige helikopterberedskab med forsvarsforligskredsen?

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forsvarsministeren.

Kl. 15:19

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):
Det er aftalt med forligskredsen, at de forligsbestemte analyser, der er, herunder redningshelicopteranalysen, skal fremlægges som en del af det samlede oplæg til en midtvejsevaluering af det eksisterende forsvarsforlig i juni måned i år.

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:19

Troels Lund Poulsen (V):
Mener ministeren, at han på den baggrund vil være i stand til, hvis han ikke diskuterer det med forligspartierne inden, at træffe en beslutning i juni måned?

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:19

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):
Nej.

Kl. 15:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:19

Troels Lund Poulsen (V):
Men så vil jeg følge op på spørgsmålet om forskellen på akuthelikoptere og dermed gentage det spørgsmål, jeg stillede før, altså om forskellen mellem akuthelikoptere i regionernes regi og forsvarets helikoptere. Jeg er af den opfattelse, at der er stor forskel på, hvordan de løser deres opgaver.

Derfor vil jeg gerne spørge ministeren igen, om han kan garantere, at det beredskab, der gælder i dag, ikke forringes. For der kom jo ikke noget svar fra ministeren om, hvorvidt det bliver forringet eller ej. Det kom desværre ikke, men jeg vil være glad, hvis man kan notere sig, at der ikke bliver tale om en forringelse, og at der bliver tale om at fastholde det nuværende antal helikoptere.

Kl. 15:20

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forsvarsministeren.

Kl. 15:20

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):
En del af det forsvarsforlig, som vi to er fælles om, og som vores partier er fælles om, er, at det – der er nu igangsat en analyse – skal ske på en måde, så det sker uden at forringe det samlede beredskab på forsvarets område. Det, der så lægges oven i det, er, at det er lykkedes regeringen sammen med Enhedslisten at finde yderligere penge til akuthelikopterne, hvilket jo så betyder, at der samlet set vil være yderligere akuthelikopterkapacitet til rådighed.

Kl. 15:21

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Troels Lund Poulsen.

Kl. 15:21

Troels Lund Poulsen (V):
Men så vil jeg sådan set godt følge op på den dialog, som ministeren siger at der ikke kan oplyses om, mellem Forsvarsministeriet og For-

svarskommandoen. Nu går ministeren jo meget op i, at der er en forsvarsforligskreds. Har han tænkt sig at diskutere det med forsvarsforligskredsen, eller er det bare en dialog, der er internt mellem Forsvarskommandoen og departementet?

Kl. 15:21

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:21

Forsvarsministeren (Nick Hækkerup):

Når jeg har rapporten og rapporten er færdig, altså når vi ikke står med et ufuldstændigt dokument, men med et færdigt dokument, er det aftalt med forligskredsen, at alle de forligsbestemte analyser, der ligger med det eksisterende forsvarsforlig, skal være en del af den midtvejsevaluering af forsvarsforliget, som vi i fællesskab skal lave i juni måned.

Kl. 15:21

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til forsvarsministeren, og tak til hr. Troels Lund Poulsen. Det er jo altid rart med korte spørgsmål og korte svar. Det kan vi lide, det giver god præcision her i Folketingssalen.

Hr. Mikkel Dencker har det næste spørgsmål til miljøministeren.

Kl. 15:22

Spm. nr. S 2776

12) Til miljøministeren af:

Mikkel Dencker (DF):

Mener ministeren, at det er rimeligt at opstille vindmøller på et sted, hvor der kræves dispensationer fra fredning og strandbeskyttelseslinjer, og hvor driftsbetingelserne for vindmøller ikke er optimale, som det er tilfældet med Københavns Kommunes planer i Kalvebod Syd, hvis der i stedet kan anvises andre placeringer, som ikke kolliderer med fredningsbestemmelser og i øvrigt har vindforhold, der kan give en mere optimal drift af vindmøller?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Mikkel Dencker for oplæsning af spørgsmålet. Det er jo langt.

Kl. 15:22

Mikkel Dencker (DF):

Ja, det er langt. Jeg prøver, om jeg kan nå det i løbet af 1 minut. Mener ministeren, at det er rimeligt at opstille vindmøller på et sted, hvor der kræves dispensationer fra fredning og strandbeskyttelseslinjer, og hvor driftsbetingelserne for vindmøller ikke er optimale, som det er tilfældet med Københavns Kommunes planer i Kalvebod Syd, hvis der i stedet kan anvises andre placeringer, som ikke kolliderer med fredningsbestemmelser og i øvrigt har vindforhold, der giver en mere optimal drift af vindmøller?

Kl. 15:22

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Miljøministeren.

Kl. 15:22

Miljøministeren (Ida Auken):

Tak for spørgsmålet. Det er jo sådan, at regeringen har en meget ambitiøs målsætning om, at halvdelen af Danmarks elforbrug i 2020 skal komme fra vind. For at det kan lade sig gøre, skal alle kommuner se på mulighederne for at placere vindmøller. Det er som i andre sammenhænge kommunerne, der lokalt træffer beslutning om, hvor det er hensigtsmæssigt at opstille vindmøllerne. Det er vigtigt, at kommunerne løfter den her opgave. Det er kommunerne, der kender de konkrete steder, hvor det er muligt at opstille vindmøller og samtidig varetage hensynet til naturen, til landskabet, til naboerne og an-

dre overordnede interesser. Dermed skal kommunerne også tage højde for, om et muligt vindmølleområde eksempelvis er fredet, er internationalt beskyttet eller er omfattet af f.eks. strandbeskyttelseslinjen.

Det følger også af VVM-reglerne, at man i en VVM-redegørelse for et konkret projekt skal lave en vurdering af alternativerne til det konkrete projekt. Vi har i Danmark et åbent og inddragende planlægningssystem, hvor alle har mulighed for at deltage og give deres mening til kende, både når de overordnede retningslinjer skal fastlægges i kommuneplanen, og når der planlægges i detaljer for konkrete områder i lokalplanen.

Om projektet ved Kalvebod Syd bliver til noget, afhænger bl.a. af, om Københavns Kommune kan opnå de tilladelser og dispensationer, som er forudsætning for, at projektet kan realiseres. Naturstyrelsen har gjort indsigelse mod projektet. Det vil sige, at der i øjeblikket foregår en dialog mellem Naturstyrelsen og Københavns Kommune om indsigelsen, og jeg kan derfor ikke på nuværende tidspunkt drøfte udfaldet af sagen, da det simpelt hen ville være dårlig regeringsførelse at gå ind og blande sig i en styrelses afgørelse, især når styrelsen er i dialog med kommunen. Jeg har i øvrigt tidligere redegjort for sagen i min besvarelse af spørgsmål 153, 158, 159 og 160 fra Miljøudvalget.

Kl. 15:24

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Mikkel Dencker.

Kl. 15:24

Mikkel Dencker (DF):

Tak for ministerens besvarelse. Jeg må bare sige, at det, som ministeren har foretaget her i sin besvarelse, jo er en oplæsning af de faktuelle forhold. Dem kendte jeg faktisk godt, inden jeg skrev spørgsmålet her, så det var egentlig ikke nødvendigt. Det, jeg spurgte om, var ministerens holdning til det, regeringens mening om, hvorvidt det er rimeligt at opstille vindmøller på et sted, hvor der kræves dispensation, hvis man i stedet kan finde et bedre sted, hvor der ikke kræves dispensation. Det er jo et politisk spørgsmål, som regeringen må have en holdning til. Er det rimeligt at opstille møller på et sted, hvor der kræves dispensation, når der kan findes et andet sted, hvor der ikke kræves dispensation, og som måske oven i købet giver bedre vindforhold og dermed en mere optimal drift af vindmøllerne? Kan ministeren svare på det mere generelt?

Kl. 15:25

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Ministeren.

Kl. 15:25

Miljøministeren (Ida Auken):

Nu læste ordføreren jo spørgsmålet op, som drejer sig om det meget konkrete projekt ved Kalvebod Syd, og der er svaret ganske enkelt, hvis ikke man vil høre på de faktuelle ting, at jeg selvfølgelig ikke kan gå ind i den konkrete sag som minister. Det ville være dårlig regeringsførelse at blande sig i en styrelses afgørelse. Jeg tror, at vi alle sammen har lært noget af tilfælde, hvor ministeren blander sig i de forkerte ting, så det vil jeg så også lade være med at gøre i den her sag.

Kl. 15:25

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Mikkel Dencker.

Kl. 15:25

Mikkel Dencker (DF):

Jeg må bare konstatere, at ministeren stadig væk ikke svarer på noget af det, jeg spørger om. Nu var det det generelle tilfælde, jeg spurgte om, og vi blander så ikke Kalvebod Syd ind i det, selv om jeg ved, at der er mange, der sidder og ser det her i fjernsynet, som gerne vil kende regeringens holdning til det, men det vil man ikke svare på. Men kan vi så ikke få et svar på, hvordan det forholder sig i det generelle tilfælde, hvor det altså er X sted, som ikke hedder Kalvebod Syd, men som hedder noget helt andet, som vi ikke nævner, og hvad der er regeringens holdning til at give dispensation her, hvis det er sådan, at man kan finde et sted, der er bedre, og som ikke kræver dispensation? Det må ministeren da kunne svare på. For vi kan vel godt være enige om, at det skal være ud fra rationelle overvejelser, at man opstiller vindmøller, og ikke ud fra emotionelle overvejelser. Der er f.eks. tale om, at det er en rationel overvejelse, når man opstiller en vindmølle et sted, hvor den giver de bedste driftsbetingelser, og at det ikke er, fordi man har lyst til, at der skal stå en vindmølle et bestemt sted, for så er det jo ud fra emotionelle overvejelser. Men kan vi være enige om, at det er de rationelle overvejelser, der skal ligge bag?

Kl. 15:26

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:26

Miljøministeren (Ida Auken):

Hvis spørgeren gerne vil høre, hvad der er min holdning til nogle teoretiske spørgsmål, så må jeg sige, at min holdning er den, at det er kommunerne, der er de bedste til at planlægge, så længe de overholder loven, og så længe de tager højde for, at man, hvad angår beskyttelseslinjer, fredninger og internationale beskyttelsesområder, skal holde sig inden for reglerne. Skal man give en dispensation nogen steder, skal man have meget god grund til at gøre det. F.eks. er det sådan, at der, hvis man skal give en dispensation et sted, hvor der er en fredning, så skal laves en ny fredning, og det kræver, at der er et uvildigt fredningsnævn. Og det er så igen et sted, hvor jeg som minister ikke har noget at skulle have sagt. Der er det i retssystemet i Danmark heldigvis sådan, at man som minister ikke efter forgodtbeholdende eller af emotionelle årsager kan gå ind og blande sig i de ting, og jeg synes, det ligger rigtig fint på den måde. Jeg stoler faktisk på, at de i kommunerne i det her land ikke er nogle følelseladede tosser, der sidder med begge hænder for øjnene, men at de tværtimod er de helt rigtige til at planlægge det, der er i forhold til den her opgave.

Så der er det min holdning, at det er noget, der ligger rigtig fint hos kommunerne, så længe de overholder de love og regler, vi har lavet.

Kl. 15:27

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Mikkel Dencker.

Kl. 15:27

Mikkel Dencker (DF):

Jeg må jo sige, at det er nogle skuffende svar, som ministeren giver, altså når man ikke vil tage stilling til noget som helst. Vi har jo her i Folketinget en spørgetid og en spørgetime, for at vi netop kan få afklaret nogle spørgsmål, og der er det ikke faktuelle spørgsmål, men holdningsmæssige spørgsmål. Og her er det faktisk nogle holdninger, jeg spørger til, nemlig hvad regeringen mener om opstillingen af vindmøller, altså om det er af rationelle årsager, de skal opstilles, eller om det er af emotionelle årsager, og det vil ministeren ikke en-

gang svare på, og det synes jeg er skuffende. Men her er der en sidste chance for ministeren for at svare, værsgo.

Kl. 15:28

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ministeren.

Kl. 15:28

Miljøministeren (Ida Auken):

Jeg mener faktisk, at jeg har svaret meget klart, nemlig at møllerne selvfølgelig skal opstilles ud fra nogle rationelle hensyn. Og det gør vi jo, fordi vi har en målsætning om, at det allerede er i 2020, at 50 pct. af elforbruget skal komme fra vindenergi, og hvis det skal kunne lade sig gøre, skal kommunerne arbejde med på den her opgave. Så der er det min klare holdning, at det er en opgave, der ligger rigtig godt hos kommunerne, for de har alle mulighederne for at planlægge. Det er kommunerne, der kender de lokale forhold, det er dem, der kender naboerne, det er dem, der kender landskabet, det er dem, der kender forholdene, og det er derfor klogt, at det er kommunerne, der gør det. Så længe de holder sig inden for de regler, vi som stat har lavet, og de holder sig til de internationale forpligtelser, vi har bundet os til, og de holder sig til det, der er i forhold til de forskellige fredninger, der er lavet, så skal kommunerne selvfølgelig have friheden til at gøre det, der er det mest rationelle i deres planlægning.

Det kan godt være, at man som medlem af Dansk Folkeparti ikke synes, det er rationelt at sætte vindmøller op, men der må jeg sige at jeg og regeringen jo mener, det er enormt rationelt at sikre, at der i fremtiden er el til danskerne, at der er grøn energi, så klimaforandringerne ikke overvælder os, og at der er arbejdspladser til danskerne, bl.a. i den her sektor.

Kl. 15:29

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Tak til miljøministeren. Spørgsmålet er afsluttet.
Hermed er spørgetiden også afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 1. behandling af lovforslag nr. L 134:

Forslag til lov om ændring af lov om udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Padborg. (Udbygning af banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).
(Fremsættelse 28.03.2012).

Kl. 15:29

Forhandling

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen som ordfører for Venstre.

Kl. 15:29

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Når man ser på et Europakort, ser man to primære danske transportkorridorer, der har afgørende betydning for mobiliteten på tværs af grænserne og herhjemme. Den ene er korridoren mellem Hamborg og Stockholm via Femern og København. Denne korridor får endnu større betydning, når den faste Femernforbindelse åbner i 2021. Den anden korridor er korridoren mellem Hamborg og Oslo, også kaldet Jyllandskorridoren. Denne korridor op gennem Slesvig-Holsten og

Jylland har stor betydning for transittrafik mellem Tyskland og Norge, men også for den danske eksport, idet langt hovedparten af den danske industriproduktion er placeret i Jylland. Den sønderjyske jernbane er altså en vigtig del af transportkorridoren set med europæiske briller, på samme måde som den nord-syd-gående vejkorridor i Jylland er det.

Det var baggrunden for, at vi med det brede trafikforlig fra 2009 aftalte, at den sønderjyske jernbane skal opgraderes til dobbeltsporet bane startende med strækningen mellem Vamdrup og Vojens.

I Venstre glæder vi os over, at der efter nogen debat i slutningen af 2011 nu er genetableret bred politisk enighed om vigtigheden af dette projekt. Med det aktuelle lovforslag bemyndiger vi transportministeren til at realisere og sætte turbo på opgraderingen mellem Vamdrup og Vojens. Det vil blive til gavn og glæde for togpassagererne i Sønderjylland i form af højere rettidighed for togene og lidt kortere rejsetid. Projektet vil også gavne jernbanegodstransportørerne, der får øget sporkapacitet og dermed bedre betingelser for gods på banen.

Vi må så leve med, at der kommer midlertidige forstyrrelser af jernbanedriften på grund af anlægsarbejdet. Disse forstyrrelser søges minimeret af Banedanmark, men undgås kan de i sagens natur ikke. Til gengæld kan vi glæde os til resultatet, når det står færdigt i 2015. Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 15:32

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Benny Engelbrecht som ordfører for Socialdemokraterne.

Kl. 15:32

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Meget ofte er der en større sammenhæng mellem de anlægsprojekter, vi vedtager her i Folketinget, og sådan er det også med etableringen af det andet spor på banestrækningen mellem Vamdrup og Vojens, hvilket udgør anden etape af udbygningen af banestrækningen på dette stykke.

Første etape blev allerede vedtaget i 1993 som konsekvens af åbningen af Storebæltsforbindelsen, og det blev derfor nødvendigt at øge kapaciteten mellem Vojens og Tinglev. I den politiske aftale om en grøn transportpolitik fra 2009 blev der reserveret samlet 700 mio. kr. til udbygningen af strækningen fra Vamdrup til Vojens fra et til to spor. Imidlertid måtte partierne bag aftalen i efteråret 2011 konstatere, at den reservede sum kun rakte til et anlæg, der under anlægsfasen ville give store udfordringer med afviklingen af godstransport i en længere periode. Det var naturligvis ikke hensigtsmæssigt. Først efter grundige sonderinger lykkedes det at finde de yderligere 55 mio. kr., der skal til for at finansiere en optimeret udførselsmetode i forbindelse med anlægget af dobbeltsporet på strækningen Vamdrup-Vojens, således at lukningen af banen begrænses.

Jeg er meget glad for den villighed til at træffe svære beslutninger, som forligspartierne udviste i januar 2012, for at fjerne en flaskehals i den jyske banekorridor mellem Danmark og Tyskland og dermed understøtte den langsigtede udvikling af godstrafikken i Danmark. Den røde tråd mellem Storebæltsforbindelsen og anden etape af det sønderjyske dobbeltspor kan nu bindes, og således kan den større sammenhæng tydeligt ses.

Når jeg fremhæver aftalen fra januar i år, er det naturligvis, fordi vi i den forbindelse traf to meget vigtige beslutninger, der berørte den sydlige del af Jylland, men som også har betydning for landstrafikken. Den ene var dobbeltsporet, som vi behandler nu; den anden var påbegyndelsen af elektrificeringen af resten af hovedbanenettet i Danmark, begyndende med strækningen Lunderskov-Esbjerg. Det har for regeringen aldrig været et spørgsmål om enten et dobbeltspor eller en elektrificering, men derimod hvornår projekterne kunne gen-

nemføres. Og fordi alle forligspartierne har vist sig villige og parate til at træffe svære dispositioner, er det lykkedes at kunne gøre begge dele samtidig, og det synes jeg vi skal glæde os over.

Det er forventningen, at dobbeltsporet på strækningen Vamdrup-Vojens vil stå klar i 2015 – det er 5 år før den forventede slutdato på Femernforbindelsen, der også vil omfatte en jernbaneforbindelse, der kan benyttes til godstransport. Imidlertid vil det sydjyske dobbeltspor ikke blive overflødigt, når Femernforbindelsen står færdig, tværtimod, og det skyldes ikke blot, at vi kan forvente en forøgelse af mængden af gods på jernbane over hele Europa og dermed også i Danmark; det skyldes også, at dobbeltsporet forbedrer kvaliteten af passagertogstjenesten i Sønderjylland samt tilgodeser den internationale passagertrafik mod Hamborg.

I høringsssvarene har jeg bemærket mig en kritik af forbindelsens planlagte hastighedsbegrænsning på de 160 km/t. Jeg kan sådan set godt forstå, at der kan være et ønske om at øge hastigheden i forhold til det, men man må altså ikke glemme, at der på den nuværende strækning og på nuværende tidspunkt er en hastighedsbegrænsning på bare 120 km/t. Så der vil rent faktisk ske en betydelig og mærkbar forbedring. Lovforslaget udelukker ikke, at man senere kan justere og opgradere hastigheden yderligere, hvis man skulle beslutte det og der i øvrigt findes bevilling til det. Det vil således kunne ske, uden at der af den grund vil skulle foretages lovændringer i øvrigt.

Socialdemokraterne kan naturligvis støtte forslaget, og jeg skal også meddele fra SF's ordfører, fru Anne Baastrup, at SF ligeledes kan støtte lovforslaget.

Kl. 15:36

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til hr. Benny Engelbrecht. Hr. Kim Christiansen som ordfører for Dansk Folkeparti.

Kl. 15:36

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Det kommer jo ikke bag på nogen, at Socialdemokraterne kan støtte det her, for det er forligsstof, og så er det jo dejligt, man bakker op om det forlig, man er en del af. Så det gør Dansk Folkeparti naturligvis også, og derfor vil jeg heller ikke gøre en stor historie ud af det.

Tidligere ordførere har været inde på fortræffelighederne ved det her, og der er ingen tvivl om, at det her giver et løft til den sønderjyske region, som er et af de få steder i Danmark, hvor vi stadig væk har haft en enkeltsporet jernbane på hovedstrækningen. Nu har vi lidt tilbage oppe i Nordjylland, vi skal have kigget på, men det her vil være et løft for korridoren til Hamborg, som Venstres ordfører også var inde på, og et løft for både gods- og persontrafik. Alene opgraderingen fra 120 til 160 km/t. gør jo altså, at man får en noget kortere rejsetid.

Jeg er også meget glad for, at det er lykkedes os at finde den her løsning, faktisk lidt i sammenhæng med elektrificeringen af strækningen Lunderskov-Esbjerg, så man må sige, at der virkelig sker et løft af banetrafikken i det sønderjyske område. Det er vi i Dansk Folkeparti meget glade for at kunne medvirke til. Vi har så også kunnet finde en løsning – det kostede lidt ekstra millioner – men vi har fundet en løsning, som ikke skaber alt for stor gener for den meget vigtige godstrafik, der er på strækningen. Til gengæld må vi så sige, at det bliver en kæmpe fordel for godstrafikken kapacitetsmæssigt, når udbygningen er færdig i 2015.

Så tillykke, Sønderjylland! Dansk Folkeparti støtter op om forslaget.

Kl. 15:38

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren for Dansk Folkeparti. Så må det være hr. Henning Hyllsted som ordfører for Enhedslisten.

Kl. 15:38

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

I dag er det, nej, ikke i dag, det er noget løgn, men i næste uge er det præcis 5 år siden, at Enhedslisten fremsatte et forslag om anlæg af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens og mellem Tinglev og Padborg. Forslaget blev dengang afvist af Folketingets flertal, der nok gav os ret i, at der var et stort behov for at anlægge i hvert fald det nordligste dobbeltspor, men skulle vi nu ikke lige gøre arbejdet på Femern Bælt færdigt først, som det blev sagt dengang. Derfor glæder det os selvfølgelig, at Tingets flertal nu har skiftet mening, og at de daværende regeringspartier samt De Radikale er nået dertil, at de erkender, at dobbeltsporet ikke kan vente, til Femern Bælt er færdig i 2020, eller hvornår det nu bliver.

Udbygningen af banen Lunderskov-Padborg er en langsommelig sag og afspejler det dilemma, dansk transportpolitik bestandig står i, i hvert fald når det gælder udbygningen af jernbanerne, hvor ingen kan klandre trafikpolitikkerne for at ride samme dag, som der sadles. Første etape af Vojens-Tinglev blev færdiggjort i 1996, og jeg håber ikke, at vi atter skal vente 16 år, før sidste etape Tinglev-Padborg anlægges. Så lad os nu komme i gang med anlægsarbejdet, også af den sidste etape. Det haster, for kapaciteten er ved at slippe op, og det haster ikke bare af hensyn til passagertogene, som der jo gerne skulle komme flere af, men især af hensyn til det stigende antal godstog.

Operatørerne står og tripper og vil gerne have plads til flere godstog, og de undres, som jeg jo også gør, over, at det skal være så svært at få anlagt 20 km nye skinner på Vamdrup-Vojens-strækningen og 17 km på Tinglev-Padborg-strækningen. Der er jo ikke tale om en helt ny bane, men om en udvidelse af den eksisterende. Traceet er der, køreledningerne ligeså, og det samme er signalteknologien, godt nok ikke den nye, men den, der for tiden er i brug, og det er jo den, der skal bruges lige nu. Det er også begrænset, hvad der skal eksproprieres: 17 ejendomme – fremgår det af høringsnotatet, så det er kun os her i Tinget, der forhindrer arbejdet i at komme i gang.

I Enhedslisten er vi imidlertid ikke så begejstrede for de ret omfattende sporspærringer, som der stadig væk er tale om, på trods af at man jo da har lagt op til at skære ned på det og afsætte lidt flere penge til det. Vi anerkender, at der er sket en reduktion i antallet, men det er stadig ikke godt nok efter vores mening. Følgen heraf er grundigt beskrevet i operatørernes høringssvar, og dem synes jeg vi skal tage alvorligt. Det gælder især DB Schenkers betragtninger. De varslende lukninger vil sende store mængder gods ud på landevejene, formentlig da med fare for, at noget af det aldrig vender tilbage igen, og den risiko må ikke tages.

Enhedslisten er heller ikke villig til med forsæt at påføre operatørerne store tab som følge af de omfattende sporspærringer, især ikke når det kan lade sig gøre at anlægge et dobbeltspor med få lukninger af betydelig kortere varighed, end Banedanmark påstår det er muligt. Vi godtager ikke Banedanmarks forslag om omfattende sporspærringer, især ikke når det betænkes, hvordan anlægget af dobbeltsporet Vojens-Tinglev i sin tid forløb. Teknikken er jo da ikke blevet ringere siden da, må man formode, og arbejdsmetoderne er vel også fulgt med tiden og blevet mere effektive, også hos Banedanmark. Dengang var hensynet til afviklingen af den daglige trafik med passager- og godstog med til at bestemme, hvordan anlægsarbejdet skulle gribes an. Jeg skal ikke her trætte Tinget med en længere beskrivelse af, hvordan det dengang blev tilrettelagt, blot konstatere, at det skete praktisk taget uden spærringer. Og strækningerne er i stor udstrækning identiske.

Lad mig også nævne, at da tredje og fjerde spor mellem Høje Taastrup og Roskilde blev anlagt, blev trafikken på de langt mere trafikerede spor ved siden af opretholdt i fuldt omfang, om end med kortvarige hastighedsnedsættelser. Det var alt, hvad der skulle til dengang. Derfor er det lidt uforståeligt og tillige uacceptabelt, at Ba-

nedanmark ikke mener at kunne gennemføre anlægsarbejdet uden forholdsvis mange og lange sporspærringer, om end der er tale om en reduktion i forhold til tidligere.

I praksis kan det godt lade sig gøre, som jeg har sagt. Det vil selvfølgelig gøre projektet dyrere, 140 mio. kr., skriver Banedanmark i et beslutningsnotat, for andre udførelsesmetoder. Det er selvfølgelig også en slags penge, det er erkendt, men de må findes, for de lange sporspærringer kan efter vores mening ikke accepteres. En del af merudgiften kommer igen, ved at sporkapaciteten forøges, og derved bliver der plads til flere tog. Flere tog give flere indtægter til Banedanmark, der derved får dækket merudgifterne sådan rundt regnet. Vi mener således bestemt, at det kan lade sig gøre at opretholde trafikken på nuværende niveau, men med meget kortvarige begrænsninger i form af hastighedsnedsættelser og enkelte sporspærringer.

Så med forbehold for de meget omfattende sporspærringer stemmer Enhedslisten for forslaget.

Kl. 15:43

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til Enhedslistens ordfører.

Jeg er lige blevet bedt om at meddele, at hr. Kristian Pihl Lorentzen også talte på vegne af Det Konservative Folkeparti. Dette være hermed meddelt.

Hr. Leif Mikkelsen som ordfører for Liberal Alliance.

Kl. 15:43

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Tak for det. Man kan jo egentlig roligt sige, at den politiske borgfred har sænket sig over den her linjeføring, den her banestrækning. Det var jo en strækning, der af ministeren blev taget op i de almindelige forhandlinger om elektrificering til Esbjerg, og der var vi faktisk enige med ministeren i, at det var vigtigere end så meget andet, og at det her måske kunne have været udskudt. Der var forligspartnere, der havde en vis opbygget stædighed, og det må man så sige blev belønnet i den her sag. Så nu står vi med begge muligheder inden for rækkevidde, for vi har sikret en elektrificering til Esbjerg, som er helt afgørende for fremtidens banedrift, og nu så også et dobbeltspor ned gennem Sønderjylland.

Så der er egentlig kun at glæde sig over i dag, at det er lykkedes at få råd til begge dele, ved at man har villet skrabe bunden i kassen, kan man så roligt sige. Det kan så blive et problem fremadrettet, at vi er gået så grundigt til værks med hensyn til at nå bunden af kassen. Men lad os nu glæde os over, at vi får det her dobbeltspor etableret. Vi har også bemærket i høringssvarene, at de sådan set er positive. Man er mest bekymret for anlægsfasen, hvis den bliver lidt til gene. Nu er det sådan med de fleste projekter, at de vil genere lidt i anlægsfasen. Jeg siger bare, at det er småting, så tillykke med, at det er lykkedes nu at finde penge til den her investering, som vi bakker op om.

Kl. 15:44

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren for Liberal Alliance. Transportministeren.

Kl. 15:45

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen flere ordførere har jo meget præcist beskrevet både forhistorien og bestemt også fordelene ved, at vi nu får gennemført dobbeltsporet her. Der er ingen tvivl om, at det vil være til gavn for alle parter i forhold til en mulighed for en forbedret togdrift.

Så er det rigtigt, som nogle har sagt, at det i en anlægsperiode selvfølgelig giver nogle gener. Jeg synes, at vi har fundet en mellemproportional, som gør, at det er til at håndtere både økonomisk og i forhold til generne.

Derfor vil jeg sådan set gerne takke dels for det forligsarbejde, der går forud, dels for den positive modtagelse, som lovforslaget har fået. Jeg skal stille mig til rådighed under udvalgsbehandlingen med hurtigt at svare på de spørgsmål, der eventuelt måtte være.

Kl. 15:45

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 1. behandling af lovforslag nr. L 135:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Forenkling af tilladelseskrauet til gods- og buskørsel, kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører, ændring af Vejtransportrådets sammensætning og opgaver, mulighed for tilbageholdelse af motorkøretøjer m.v.).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 28.03.2012).

Kl. 15:46

Forhandling

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 15:46

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Lad mig indledningsvis konstatere, at den politiske forberedelse op til denne førstebehandling har været noget besværliggjort af, at de vigtige høringssvar og høringsnotater ikke har været til rådighed før i går. Det er lidt af et problem, specielt når der er tale om et ret omfattende og relativt kompliceret lovforslag som det her. Så jeg håber, at ministeren vil bekræfte, at det er en enlig svale, og at det er undtagelsen, der bekræfter reglen.

Danmark har brug for et effektivt og blomstrende transporterhverv, der kan sørge for at holde gang i hjulene i vores samfund. Derfor er det glædeligt, at vi har rigtig mange dygtige vognmænd og chauffører, der yder en professionel indsats både inden og uden for landets grænser. Men det danske vejtransporterhverv er presset af en række udfordringer: Der er for det første en skærpet international konkurrence i EU's indre marked, hvilket er noget, der er kommet for at blive, og endda med stigende styrke. For det andet er der en faldende produktivitet blandt danske vognmænd. For det tredje oplever erhvervet stigende omkostninger til bl.a. løn, brændstof og administration. For det fjerde taber vi arbejdspladser i stort talt til udlandet i stort tal og vi oplever udflagning af danske lastbiler. Og for det femte oplever vi også ulige konkurrencevilkår, når brodne kar i Danmark og blandt udenlandske lastbilchauffører omgår regler og aftaler.

Lad mig nævne nogle ret dystre fakta, der kan bidrage til at opridse situationen. Siden 2008 er der tabt 8.000 danske arbejdspladser i vejtransporterhvervet. De er flyttet til udlandet. I dag beskæftiges 38.000 danskere i vejtransporten og dens følgeerhverv, og de bidra-

ger til 1,3 pct. af bruttonationalproduktet. Det er altså et meget vigtigt erhverv for vores samfund. Der er risiko for yderligere tab af 16.000 danske arbejdspladser i de kommende 10 år, hvis ikke skuden vendes. Fra 2010 til 2011 voksede antallet af danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader med 11 pct. – altså på bare et år. Medio 2011 var der i alt 3.256 danskejede lastbiler på udenlandske nummerplader fordelt på en række lande. Der er tale om en fordobling af antallet i løbet af de sidste 5 år. Og så er der den skærpede konkurrence fra udenlandske vognmænd fra specielt Østeuropa.

Venstre mener, at vi er nødt til at forholde os til disse alvorlige realiteter, når vi behandler dette lovforslag. Vi er nødt til at fokusere på, hvordan vi øger vejtransporterhvervets produktivitet og standser den accelererende udflagning. Venstre har foreslået, at der snarest nedsættes et udvalg med repræsentanter fra alle dele af vejtransporterhvervet – såvel fra arbejdsgiversiden som fra arbejdstagersiden – og inden udgangen af 2012 skal udvalget komme med klare anbefalinger til, hvordan vi styrker de danske vognmænds konkurrenceevne. Naturligvis uden, at man griber til social dumping. Jeg håber, at ministeren ser positivt på dette forslag.

Til det konkrete lovforslag vil jeg notere mig følgende positive elementer: Det er for det første muligheden for at tilbageholde lastvogne og busser, der udfører kørsel i strid med EU-regler, herunder ulovlig cabotagekørsel. Reglerne skal overholdes for at sikre en fair konkurrence, og derfor kan det være nødvendigt, at køretøjet holdes tilbage af politiet, indtil en bøde er betalt. I den forbindelse ønsker Venstre, at der sker en oprustning med hensyn til effektive vejkontroller, der kan afsløre landevejspiraterne, som snyder på vægten ved omgåelse af regler. For det andet støtter Venstre forslaget om en modernisering af Vejtransportrådets opgaver og sammensætning, og for det tredje hilser Venstre velkommen, at der lægges op til en administrativ lettelse i forbindelse med udstedelse af tilladelse til kørsel.

Til gengæld er jeg meget betænkelig ved lovforslagets indhold vedrørende etablering af et overenskomstnavn med de beføjelser, der hører dertil. Denne del af forslaget ses at være på kanten med foreningsfriheden i Danmark. I hvert fald går regeringen målrettet efter virksomheder, der har valgt ikke at organisere sig i en arbejdsgiverorganisation, men blot vælger at følge overenskomsterne ved kørsel i Danmark. Venstre går absolut ind for ordnede forhold på danske arbejdspladser, og vi går ikke ind for social dumping, men problemet i transportbranchen må kunne løses på en anden måde, så vi ikke behøver at lovgive om det her i salen.

Vi ser en stor risiko for, at den førnævnte udflagning af vognmænd og arbejdspladser vil accelerere, hvis man gennemfører dette lovforslag, som det foreligger, og det gavner absolut ikke nogen og slet ikke de danske chauffører.

Venstre vil i udvalgsbehandlingen stille en række forslag til belysning af denne problemstilling. Desuden vil vi anmode transportministeren om en opdeling af lovforslaget, så vi får mulighed for at stemme for dets positive elementer. Lad os nu fremadrettet samle kræfterne om at skabe gode rammer for et velfungerende dansk transporterhverv, der kan konkurrere på lige vilkår både herhjemme og i resten af Europa.

Jeg skulle hilse fra den konservative ordfører, hr. Lars Barfoed, og sige, at Det Konservative Folkeparti støtter den linje, som Venstre har redegjort for her.

Kl. 15:51

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Der er ingen korte bemærkninger. Fru Karin Gaardsted som ordfører for Socialdemokraterne.

Kl. 15:51

(Ordfører)

Karin Gaardsted (S):

Tak for det. Dette lovforslag er jo en samling af ændringer, som vedrører godskørsel og buskørsel. Regeringen har lovet regelforenklinger, og dette løfte lever vi op til med dele af dette lovforslag. Hovedsigtet er nogle administrative lettelser til gods- og buskørselserhvervet i forbindelse med ansøgning om tilladelser.

Fremover kan der udstedes en universaltilladelse til både national kørsel i Danmark og international kørsel i EU til henholdsvis godskørsel og erhvervsmæssig personbefordring. Og samtidig forlænges gyldighedsperioden fra 5 til 10 år. Det bliver en lettelse for vognmændene. Samtidig udvider vi definitionen af firmakørsel, så den også kommer til at omfatte kørsel i et køretøj lejet uden fører, hvilket vil sige at udlejningsfirmaerne ikke længere skal søge tilladelse til godskørsel. Også dette er en lettelse.

Det er heldigvis sådan, at langt de fleste vognmænd har ordnede forhold for deres ansatte, og det skal de roses for. Med dette lovforslag bakker vi op om de vognmænd, der sørger for ordnede løn- og arbejdsvilkår for deres ansatte, og det gør vi ved at forbedre kontrol med løn- og arbejdsvilkår for chauffører på gods- og buskørselsområdet i virksomheder, som har valgt at stå uden for overenskomsterne.

Det er faktisk ikke her, det nye er. Loven – som den er i dag – indeholder også pålæg om, at en vognmand, der kører for fremmed regning, som det hedder, skal følge de bestemmelser om løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der findes i de pågældende kollektive overenskomster. Det samme gælder for buskørsel. Overtrædelse er faktisk også strafbart i dag.

Men det nye er, at transportministeren fremover vil kunne pålægge en vognmands virksomhed at indsende dokumentation for, at den følger bestemmelserne om løn- og arbejdsvilkår i de kollektive overenskomster, og at oplysningerne vil blive behandlet i et nævn med en landsdommer for bordenden og med deltagelse af såvel arbejdstager- som arbejdsgiversiden.

Som det er i dag, er man nødt til at henlægge en sag eller melde firmaet til politiet ved overtrædelser, og det er det, vi nu ændrer, således at det kan ske inden for det, vi vidst kan sige er egne rækker.

Et væsentligt element i lovforslaget er, at politiet i fremtiden vil kunne tilbageholde et motorkøretøj i tilfælde af, at der dels udføres godskørsel eller buskørsel i strid med EU-regler på området, dels indtil en bøde blevet betalt, eller der i hvert fald er stillet sikkerhed for betalingen. Flere høringsvar har givet klart udtryk for, at netop denne passus vil forbedre retsopfattelsen blandt den store gruppe af både gods- og busvognmænd, der følger loven.

Rigspolitiet har i øvrigt anmodet om, at datoen for ikrafttræden fremrykkes mest muligt, og det gør politiet naturligvis, fordi der er behov for, at de kan gribe ind på de danske landeveje.

Trafikstyrelsen har noteret sig Rigspolitiets synspunkter og vil fremrykke ikrafttræden for den del, der handler om mulighed for at tilbageholde motorkøretøjer. Danske speditører har givet udtryk for bekymring for godset på de lastbiler, som måtte tilbageholdes, og der kan jeg berolige med at sige, at lovændringen ikke omhandler godset.

Endelig omfatter lovforslaget, at Vejtransportrådet ændres, således at rådet fremover drøfter generelle og overordnede spørgsmål på transportområdet og kommer med anbefalinger til transportministeren om regulering af rammevilkårene for selve erhvervet. Også dette giver høringsvarene god respons på. Transportrådet har gode erfaringer med at involvere relevante parter, og de råd og udvalg, vi nedsætter, skal være målrettede og aktuelle i deres arbejde, og de skal have indflydelse.

Socialdemokraterne støtter lovforslaget, og jeg har en hilsen med fra fru Anne Bastrup, SF, som meddeler, at SF også støtter forslaget.

Kl. 15:55

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til fru Karin Gaardsted. Hr. Kim Christiansen som ordfører for Dansk Folkeparti.

Kl. 15:55

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

En ny godskørselslov er noget, vi har diskuteret længe. Vi har også behandlet det sådan som flere elementer, og det er blevet hakket en lille smule op ad flere omgange. Og nu er vi så endt ud med det, vi står med her i dag. Jeg vil ligesom Venstres ordfører skarpt kritisere, at vi fik høringsvarene så sent. Det er ikke, fordi vi skal lovgive ud fra høringsvar, men det er nu altså altid godt at vide, hvad omgivelserne synes om det, vi står og laver herinde. Vi håber selvfølgelig, at der er en rigtig god forklaring på det, og at det ikke gentager sig.

Der er elementer i det her, som er ganske positive. Tilladelser kan gælde i 10 år i stedet for 5 år. Der er en enkelt godkendelse, som gælder både nationalt og internationalt. Alt det er vi helt med på i Dansk Folkeparti.

Der, hvor kæden hopper en lille smule af, er, når man begynder at tale om et overenskomstnævn, altså et indgreb i den danske model og i arbejdsgivers og arbejdstagers ret til at tale sig til rette om løn- og overenskomstmæssige forhold. Og det er især det faktum, at man her bemyndiger transportministeren til at kunne indkalde dokumentation fra virksomheder, som ikke har tegnet en overenskomst. Det er jo det samme som at sige, at enten tegner I en overenskomst, eller også skal vi nok komme efter jer.

Det bryder vi os ikke om i Dansk Folkeparti. Vi har foreningsfrihed, og det gælder også i forhold til, om en virksomhed ønsker at tegne overenskomst. Det, der er vigtigt, er selvfølgelig, at de følger reglerne. Det støtter vi også i Dansk Folkeparti. Men den her slags formynderi støtter vi altså ikke.

Det, der kunne være interessant i det her, er jo, om ministeren så også bemyndiges til at kunne indkalde dokumentation fra de firmaer, hvis biler kører rundt på tyske plader, polske plader, lettiske plader, rumænske plader. Jeg synes, det kunne være interessant at få belyst – det kan ministeren sikkert svare på – om den her indkaldelse af dokumentation også gælder alle de mange udenlandske firmaer, der opererer i Danmark. For det er jo der, vi har det helt grundlæggende problem i forhold til hele transportbranchen. Det er der, de er truet på deres levebrød. Hr. Kristian Pihl Lorentzen var inde på det, altså hvor mange der udflager.

Der kommer så en anden ting ind, og det er positivt, nemlig at der kommer en øget mulighed for at konfiskere køretøjer bl.a. i forbindelse med ulovlig cabotagekørsel, men det kan også være overtrædelse af køre-hvile-tids-regler. Det element synes vi også er positivt.

Det, jeg så blot vil henstille til ministeren, er, at vi får skabt nogle helt klare retningslinjer for politiet, altså hvad det er, de skal kontrollere. Hvad er ulovlig cabotagekørsel i dag? Hvem har bevisbyrden i sådan nogle sager? Man kan kigge ind i et førerhus, og så kan man sige: Nå ja, så hiver de et fragtbrev frem, der beviser, at de faktisk kører lovligt. Og medmindre vi ligefrem ligger og skygger de mange udenlandske lastbiler, så er det her altså utrolig svært for politiet at kontrollere, selv om jeg anerkender, at der er sat flere ressourcer af til det i finansloven. Det anerkender Dansk Folkeparti, altså at vi får en øget kontrolindsats over for det. Men politiet skal altså også have nogle ordentlige muligheder for at vide, hvad det reelt er, de skal kontrollere. Ellers vil det ingen effekt have. Så har vi bare smidt nogle penge ud af vinduet.

Så jeg vil godt bede om, at ministeren overvejer det. Og som sagt: Som det står her – altså at vi bare skal forfølge danske hårdtarbejdende virksomheder, som ikke har lyst til at tegne en overenskomst af den ene eller den anden årsag – synes vi i Dansk Folkeparti ikke, at det er i orden. Men hvis det her er startskuddet til, at vi skal kontrollere og sætte ind over for de mange udenlandske biler, der ligger og kører i Danmark på kummerlige vilkår, og som holder ude på rastepladserne med primusapparat og venter på returkørsel til deres hjemland – hvilket kan give dem lidt diesel på bilen – så er vi meget positive i Dansk Folkeparti.

Vi ser med spænding frem til det kommende udvalgsarbejde og vil sikkert ligesom alle andre stille nogle spørgsmål, der kan gøre os lidt klogere på det her. Tak for ordet.

Kl. 16:00

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:00

Henning Hyllested (EL):

Det er til ordførerens bemærkning om det her med, at det er noget skidt, at der fremgår det her overenskomstkrav af lovforslaget. Men hvad er, om jeg så må sige, egentlig alternativet? Hvis man vil undgå konkurrence på løn- og arbejdsvilkårene og dermed undgå, at chaufførerne presses urimeligt med direkte følger for færdselssikkerheden – det er jo altså nogle store maskiner, de ligger og kører rundt i på landevejene, og det får umiddelbart konsekvenser, hvis de er hårdt pressede – hvad er så alternativet til, at man kontrollerer, at de rent faktisk overholder de overenskomster? Det er vel en nedadgående lønspirale. Så nytter det jo ikke så meget at stå og snakke om, at det gælder om at forsvare os mod især udenlandsk arbejdskraft. Det kan være både udenlandske og indenlandske – i gåseøjne – chauffører.

Så jeg bliver nødt til at spørge: Hvad er alternativet til det her, hvis man vil undgå, at der konkurreres på chaufførernes løn- og arbejdsvilkår?

Kl. 16:01

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:01

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil sige til hr. Henning Hyllested, at jeg tror bare, at man skal tænke lidt mere genialt, for det er jo heller ikke alle industrivirksomheder, og det er jo heller ikke alle detailforretninger, der har overenskomster, men derfor kan de jo godt lønne deres medarbejdere ordentligt. Det flyder jo ikke ligefrem med dygtige chauffører ude på markedet, og jeg tror, at de virksomheder, der vil have fat i de dygtige folk, også er nødt til at lønne dem på de vilkår, der nu er gældende. Det, at man ikke har en overenskomst med en fagforening, er jo ikke det samme som, at man ikke ønsker at overholde de vilkår, der er i en overenskomst. Det her kunne jo svare til, at man også inden for alle andre forskellige erhvervsgrene begynder at tvinge folk til at indgå overenskomst med en fagbevægelse. Det synes jeg bare ikke at vi skal stå herinde og lovgive om. Det er den ene ting i det.

Det andet er jo så, at jeg ikke tror, at det her vil løse noget som helst, for de, der ikke ønsker at overholde det her, flytter bare syd for grænsen, og så kører de på tyske overenskomster, og så ansætter de polakker og rumænere til at køre for dem. Vi får ikke tvunget dem ind i en fagforening af den her grund. Der tror jeg, at vi er nødt til at finde nogle helt andre løsninger.

Kl. 16:02

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Henning Hyllested.

Henning Hyllested (EL):

Jamen de andre løsninger er vel egentlig kun, at chaufførernes løn- og arbejdsvilkår i øvrigt skal presses ned, og det er jo sådan set også det, ordføreren er inde på. Hvis man ikke gør det her, presser man jo bare vognmandsvirksomhederne til at udfølge, og så kører de på tyske eller polske overenskomster, og så har vi jo den nedadgående lønspirale.

Der er jo ikke – så vidt jeg kan se af lovforslaget – tale om, at vognmandsvirksomhederne skal have en overenskomst, altså at vi på den måde lovgiver om det, men der er tale om, at der bliver indført en kontrolforanstaltning. Og det sker vel lige nøjagtig i den her branche, fordi der er et vigtigt element i forhold til færdselssikkerheden. Jeg mener: Hvis man arbejder på en restaurant, har det jo ikke umiddelbart konsekvenser for mange andre end en selv, hvis overenskomsten bliver overtrådt, men det kan det jo altså have her, fordi chaufførerne så bliver presset voldsomt på løn- og arbejdsvilkår og arbejder langt mere, end de må, og kører hurtigere, end de må, og alle de der ting. Og det får umiddelbart konsekvenser for færdselssikkerheden. Det er vel det, der er tale om.

Kl. 16:03

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:03

Kim Christiansen (DF):

Det er ikke det, der er tale om, vil jeg sige til hr. Henning Hyllested, for så skulle vi også ind og lovgive om alle byggepladserne. Der kan det også have konsekvenser for andre mennesker, hvis polske håndværkere laver noget klamp – for at sige det med et godt jysk ord – og så skulle vi også ind og lovgive på det område. Så det er slet ikke det, det handler om.

Jeg forsøgte at sige, at vi ikke skal presse lønnen ned, og det var derfor, at jeg fiskede lidt efter, om det her også skulle gælde for udenlandske biler. Nej, vi skal have de udenlandske chauffører sat op i løn. Det er jo det, der er hele øvelsen, så vi ikke har polakker, lettere, rumænere osv. til at ligge og køre heroppe til lønninger, som ingen dansker ville kunne leve af, men som måske kan være en god løn i Rumænien – det skal jeg ikke kunne sige. Men det er jo den anden vej, vi skal, altså en øget kontrol med de udenlandske virksomheder, der opererer i Danmark. Vi kunne jo bl.a. få dem ind i RUT-registeret, hvilket man af uransagelige årsager på et tidspunkt undlod. Det kunne være det første skridt på vejen. Dermed kunne man begynde med at sige, at den kontrolmulighed, der er over for danske virksomheder, vil vi altså også have over for udenlandske virksomheder. Så begynder det jo at ligne noget.

Kl. 16:04

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 16:04

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Når nu vi i forbindelse med den her organisationstvang hører argumentet om, at det skam er af hensyn til trafikssikkerheden – altså at det er tunge køretøjer, der køres rundt med, osv. – vil jeg gerne spørge hr. Kim Christiansen, om ikke han kan bekræfte, at det jo er noget, man har taget højde for i form af køre-hvile-tids-reglerne. Vi har nogle ganske klare regler, og vi har takografer, der kontrolleres af politiet. En udfordring i den forbindelse er så, at der er flere vejkontroller, så risikoen for at blive taget er større. Men sikkerheden på vejene er jo netop tilgodeset ved hjælp af køre-hvile-tids-reglerne. Kan ordføreren bekræfte det?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kim Christiansen (DF):

Det korte svar er, at det kan jeg sagtens bekræfte. Det er jo klart, at vi sammen har lavet nogle køre-hvile-tids-bestemmelser netop for at øge trafikikkerheden, altså så chaufførerne ikke falder i søvn osv. osv. Og jeg er meget enig med spørgeren i, at det, der virkelig ville batte noget, ville være, at vi også på det område fik en ordentlig og effektiv vejkontrol, også på det område. Det er det, der kan gøre en forskel. Det tror jeg såmænd ikke så meget er løn- og overenskomstforhold. For jeg tror for den sags skyld, at en rumæner kan køre lige så godt lastbil som en dansk lastbilchauffør, men det kræver bare, at de gør det på samme vilkår, af hensyn til konkurrencen og den danske vognmands overlevelse.

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til hr. Kim Christiansen. Det er hr. Andreas Steenberg som ordfører for Det Radikale Venstre.

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Den her lov skal bl.a. lette administrationen for transporterhvervet ved at indføre én tilladelse frem for to tilladelser, som det er i dag, og tilladelsen til at køre gods vil vare 10 år i stedet for 5 år. I dag skal en virksomhed både søge om tilladelse til at køre lastbil og transportere gods i Danmark og så søge en anden tilladelse til at køre i resten af EU. Det giver ikke mening, at en virksomhed skal søge to tilladelser, for rigtig meget transport foregår jo på tværs af landegrænser. Den her lov giver virksomhederne mulighed for kun at søge én tilladelse, og samtidig gælder den altså i 5 år yderligere. Det er en administrativ lettelse for erhvervet, som giver rigtig god mening.

Regeringen har i finansloven proklameret, at der skal gøres noget ved løndumping inden for transporterhvervet. Derfor indeholder den her lov også en række initiativer, der skal sikre, at der køres på danske overenskomstlønninger. Virksomheder, der ikke er organiseret, kan blive påbudt at indsende dokumentation for, at overenskomsten overholdes, som der står i loven. Parterne kan nedsætte et navn, som ministeren vil høre i de her sager. Der indføres tvangsbøder for virksomheder, der ikke overholder overenskomsterne. Og endelig får politiet mulighed for at tilbageholde køretøjer, indtil bøderne er betalt. Disse ændringer vil være med til at modvirke løndumping.

Med de ord kan Radikale Venstre tilslutte sig lovforslaget.

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Det er hr. Henning Hyllested som ordfører for Enhedslisten.

Ja, man skal huske den rigtige tale, når man kommer herop, så det ikke bliver om et helt andet lovforslag. Det vil jo være lidt pinligt. Det er sket før, men det blev så også opdaget. Hr. Henning Hyllested som ordfører for Enhedslisten.

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Jeg takker for tålmodigheden med et nyt medlemsfinden sig til rette.

Indledningsvis vil jeg sige, at vi også gerne vil have lov til at kritisere, at høringssvarene er nået så sent frem, som de er. Høringssva-

Kl. 16:05

rene er trods alt en væsentlig del af det, når man sidder og kigger sådan et lovforslag igennem, så vi vil også gerne efterlyse, at de er der i god tid. Det er der så nok heller ikke nogen uenighed om.

Kl. 16:05

Ellers synes jeg, der er grund til virkelig at glæde sig over det her lovforslag, og der skal fra Enhedslistens side virkelig lyde en stor ros til ministeren for her virkelig at markere en forskel, så man kan se, at vi søreme nu har fået en ny regering støttet af Enhedslisten, og det er det, der er tilfældet med det her lovforslag. Det er vi utrolig glade for, og vi er utrolig glade for, at vi derfor kan få lov at bakke op om lovforslaget. Vi synes også selv, vi har gjort en indsats for at få det gjort så godt som muligt, og jeg vil så lige prøve at gennemgå her, om vi føler os imødekommet. Men det kan man jo høre på min indledning at vi selvfølgelig gør i stor, stor udstrækning.

Med det her lovforslag må vi sige, at vi tager et rigtig stort skridt i retning af at få fair vilkår i branchen og få sat ind mod plat og svin del netop gennem øget kontrol og også pres på genstridige vognmænd, der ikke spiller fairplay. Herunder konstaterer vi altså også, at en væsentlig del af det netop er fairplay for chaufførerne, hvis løn- og arbejdsvilkår som bekendt er udsat for meget hård konkurrence – og det er sådan set både fra udenlandske og indenlandske kolleger.

Situationen er faktisk alvorlig. En organisation som DTL – som jo i stor udstrækning repræsenterer de indenlandske vognmænd – har jo på et tidspunkt nærmest sagt, at der nærmest tegner sig et sammenbrud for vognmandsbranchen i en ikke så fjern fremtid. Og Transportgruppen i 3F har jo via deres gruppeformand, Jan Villadsen, beregnet, at der i hvert fald ligger omkring 8.000 job, som i dag er besat af udenlandske chauffører.

Man kunne egentlig få den tanke, at det var på tide at trække i den nødbremse, som jo fremgår af Europa-Parlamentets og Europarådets forordning 1072 fra 2009, hvor der faktisk gives mulighed for – i tilfælde af alvorlige forstyrrelser på markedet for national transport – at sætte ind og igangsætte en procedure, hvor man måske ophæver de her regler. Jeg siger ikke, vi er nået dertil endnu, men jeg tror, vi er tæt på, og det er i hvert fald en tanke, vi går og overvejer i Enhedslisten.

Omkring selve lovforslaget i øvrigt vil jeg sige, at vi glæder os vældigt over det overenskomstnævnet, som nu bliver nedsat – selv om der står »kan«, er der ingen tvivl om, at det bliver nedsat. Vi har selv presset hårdt på for det, og det gjorde vi senest i forbindelse med forespørgselsdebatten her i salen om F 7 om social dumping inden for transportbranchen.

Det er jo en udløber af overenskomstsituationen i 2010 og har jo netop til formål at forbedre kontrollen med overenskomstkrevet i loven, og vi glæder os jo samtidig over, at det sammenholdes med, at vi i finansloven sammen med regeringen har afsat to gange 10 mio. kr. til bekæmpelse af ulovlig cabotage – og nu kommer altså så den her lov. Så der er mange grunde til at glæde sig.

Der er en lille detalje i forbindelse med Overenskomstnævnet, som jeg lige vil gøre opmærksom på. Vi synes, det fremgår, at det vil indebære en slags dobbeltarbejde, for der står, at hvis parterne efter at have fået forelagt det er enige om, at f.eks. overenskomstkrevet er overtrådt, så skulle det vel ikke være nødvendigt at høre dem en gang til i Overenskomstnævnet. Så må det da være godt nok, for det er de samme parter, man så går hen og spørger. Men det er en lille detalje.

Vi glæder os også over den påbudsregel, som kommer, hvor der nu bliver en pligt til at indsende dokumentation i form af f.eks. lønsedler, så det ikke alene kan føre til stikprøvekontrol, men søreme også systematisk kontrol, og vi vil da kraftigt opfordre ministeriet til, at det er det, der sættes i værk.

Vi glæder os også over, at man nu i den forbindelse kan udskrive tvangsbøder ved manglende dokumentation, og bødestørrelsen på 10.000 kr. finder vi foreløbig meget passende, i og med at man også opererer med, at større virksomheder jo kan idømmes større bøder.

Kl. 16:08

Tilbageholdelse eller konfiskation af køretøjer – bl.a. i forbindelse med ulovlig cabotage – har i lang tid været et ønske fra Rigspolitiet, tungvognssektionen og fra store dele af branchen til sikring af både og sagsomkostninger i det hele taget. Det synes vi er rigtig godt.

Det er også tydeligt, at transportministeren tilsyneladende ikke nærer nogen illusioner omkring, hvad det er, man begiver sig ud i med den her lov, for der er tale om styrket kontrol på alle niveauer, og det gælder jo ministeriet sammen med overenskomstparterne, Rigspolitiet og Trafikstyrelsen.

Betyder det, at min taletid er ved at løbe ud? (*Anden næstformand* (Søren Espersen): Ja!) Jeg havde ellers rigtig mange ting, jeg også ville sige, men det må jeg så komme tilbage til under udvalgsbehandlingen. (*Anden næstformand* (Søren Espersen): Det lyder og så vældig spændende.) Ja, gør det ikke?

Jeg vil lige sige, at vi selvfølgelig, som jeg har meddelt, stemmer for det her, og at vi i udvalgsbehandlingen selvfølgelig vender tilbage til nogle af de spørgsmål, jeg så ikke lige har nået at nævne her.

Kl. 16:14

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en enkelt bemærkning. Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 16:14

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg noterer mig jo, at hr. Henning Hyllested er helt overstadig i dag. Han udtrykker stor glæde og stor ros, og alene af den grund er der grund til bekymring, vil jeg sige. Nu ligger det jo i Enhedslistens ideologi at jo mere statsstyring og jo mere regulering jo bedre. Det er næsten naturgivent for den del af det politiske spektrum. Men jeg vil da erklære mig enig i, at jeg ikke tror, at der er nogen partier herinde, der bryder sig om social dumping. Vi bryder os ikke om, at nogen snyder på vægten ude på landevejene ved at glemme at betale eurovignet, ved at glemme køre-hvile-tids-reglerne eller ved at snyde med cabotage osv. Det vil vi alle sammen til livs.

Men mit spørgsmål går på, om ikke Enhedslisten er ved at gøre de danske chauffører en bjørnetjeneste med det her. For hvad sker der i det tilfælde, at nogle virksomheder – der bliver forfulgt på grund af den her organisationstvang, man er ved at indføre – så udfalger til Flensborg og begynder at ansætte nogle andre medarbejdere? Hvilke muligheder har Henning Hyllested for at dokumentere, hvilke løn- og arbejdsvilkår de chauffører, som er ansat i et firma, der udfalger til Flensborg, har?

Kl. 16:15

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 16:15

Henning Hyllested (EL):

Der er i virkeligheden kun ét svar på det, og det har bl.a. Venstres ordfører og Dansk Folkepartis ordfører også tidligere været inde på, nemlig at der simpelt hen skal en styrket kontrol til. Det skal der af de indenlandske chaufførers gebærden sig på landevejene og de indenlandske på vognmandsvirksomheder, og det skal der af både udenlandske chauffører og vognmandsvirksomheder. Der skal kontrol til på alle niveauer – det var noget af det, jeg trods alt nåede at sige i min ordførertale – og det er det, det her lovforslag lægger op til. Jeg vil sige, at der endelig er kommet en erkendelse af, at man er nødt til at kontrollere den her branche i hoved og ende – det må man vist godt sige her i Tinget. Al erfaring siger, at man er nødt til at kontrollere den her branche, og det er også det, som lovforslaget lægger op til.

Kl. 16:16

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:16

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, jo, men når jeg taler om kontrol, taler jeg om vejkontrol for at komme efter de brodne kar, og nu synes jeg ikke, at vi skal udlægge det, som om hele branchen består af tyve og røvere. Der er nogle brodne kar, og det er dem, vi skal have fat i.

Men jeg må så bare konstatere på baggrund af hr. Henning Hyllesteds svar, at der ikke er nogen mulighed for at kontrollere, når en dansk virksomhed udfalger til f.eks. Flensborg, og derfor er det her i virkeligheden dybest set en bjørnetjeneste over for danske chauffører.

Jeg vil også gerne spørge hr. Henning Hyllested – med det store kendskab, han har til arbejdsmarkedet og fagforeninger osv. – om ikke det er sådan, at danske medarbejdere er gode til på en eller anden måde at melde det, hvis overenskomsterne tilsidesættes og der er nogle usle arbejdsvilkår. Er det ikke sådan, at danske arbejdere er gode til at melde det? Og hvorfor skulle det lige netop være sådan, at den mekanisme – som ellers fungerer godt mellem arbejdsmarkedets parter – ikke fungerer i vognmandsbranchen? Hvorfor er der lige netop i vognmandsbranchen behov for særlige reguleringer og tvang fra statens side?

Kl. 16:17

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 16:17

Henning Hyllested (EL):

Vognmandsbranchen er jo netop karakteriseret ved, at her har vi chauffører, som er beskæftiget – om jeg så må sige – for sig selv. De sidder i hver deres førerhus og kører rundt på de danske landeveje og de udenlandske landeveje. Det giver faktisk vanskeligheder, og det er en gammel erfaring på lige nøjagtig det her område, at det faktisk giver vanskeligheder for chaufførerne med hensyn til at få talt sammen om, om overenskomsterne rundtomkring bliver overholdt.

Det er svært at kontrollere – hvad skal man sige – tilgangen til det. Chaufførerhvervet er jo et såkaldt ufaglært erhverv. Det er forholdsvis nemt at blive chauffør, og det er det, der giver et voldsomt pres på den her branche.

Når man så til det føjer, at man nu anvender og ansætter udenlandske chauffører i erhvervet, bliver det jo selvfølgelig endnu vanskeligere for chaufførerne at holde fast i de overenskomster, de har, og det er det, der i virkeligheden giver problemet.

Så der er helt klart i denne branche nogle problemer med at overholde overenskomsterne, og derfor er vi rigtig godt tilfredse med, at man også med det her lovforslag kan kontrollere, om overenskomsternes bestemmelser bliver overholdt.

Kl. 16:18

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Herefter er det hr. Leif Mikkelsen på vegne af Liberal Alliance.

Kl. 16:18

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Vi plejer ikke at mangle papirer forud for behandlingen af lovforslag, men det har vi så prøvet nu, og man kunne jo næsten fristes til at sige, at der plejer at være papir nok, for nu at sige det på den må-

de. Alligevel er der grund til at gentage den kritik af, at det selvfølgelig ikke er rimeligt. Men nu er det så sagt, og nu behandler vi det.

Jeg tror, det var den socialdemokratiske ordfører, der sagde, at lovforslaget var en samling, og det er det desværre, for det her lovforslag indeholder både noget, der er godt, og så noget, der er mindre godt, og noget, der er skidt. Det skal gøres op på en vægt, når nu der er så mange elementer i det, og derfor vil jeg sige, at vi altså også ender i nærheden af det, Venstre ordfører har givet udtryk for. Selvfølgelig vil vi følge udvalgsarbejdet grundigt og se, om der er blevet givet svar, der kan føre os i den rigtige retning – ellers ligger vi tættest på et nej. Nu kan jeg så også konstatere, at det ikke er et problem for ministeren, for han har sit parlamentariske grundlag i orden, endda med vild begejstring fra Enhedslistens side, og det er klart, at det skærper sanserne hos os andre, men sådan er det.

Jeg skal ikke gentage alt, hvad der er blevet sagt her fra talerstolen, for så kommer vi igennem lovforslaget indtil flere gange, men der er ting, der er gode vedrørende kontrolvirksomhed, tilbageholdelse af køretøjer osv. Men summen af det er spørgsmålet, om det egentlig ikke vil begrænse mulighederne for vognmandsvirksomhed i Danmark.

Vi har en konkurrencesituation, som ikke er god. Vi har igennem mange år set erhvervsvirksomheder og arbejdspladser forsvinde ud af Danmark, og hver eneste gang vi foretager en regeltilpasning, en lovændring, som måske har det i sig, så synes jeg vi skal skærpe opmærksomheden. Vi har ikke behov for at gå videre ad den vej. Derfor: Hvis den endelige konklusion for os er, at det her altså gør det vanskeligere at drive vognmandsvirksomhed, det begrænser vognmandsvirksomhed, det frister til, at man måske placerer sin virksomhed uden for Danmark, så medvirker vi ikke. Det er skadeligt for konkurrenceevnen, det er skadeligt for arbejdspladserne osv. og dermed for hele balancen i det danske samfund.

Umiddelbart, som det ser ud nu, synes jeg, at ministeren skulle overveje det forslag, der kom fra hr. Kristian Pihl Lorentzen om en opdeling af lovforslaget, for så kunne det være, at borgfreden kunne sænke sig over dele af lovforslaget – de gode ting – og så kunne man jo gemme de dårlige ting til sit parlamentariske grundlag. Tak for ordet.

Kl. 16:21

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til hr. Leif Mikkelsen. Så er det transportministeren.

Kl. 16:21

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Må jeg starte med den diskussion, der har været om høringsnotatet, og så bare sige, at jeg er glad for den velvillighed, som ordførerne har vist, til trods for det manglende høringsnotat. Det er ikke så lang tid siden, jeg også sad som medlem af Folketinget, og jeg ved godt, hvilket vigtigt arbejdsredskab det er for folketingsmedlemmer at have et høringsnotat, og det er ikke tilfredsstillende, at det kommer så sent. Så der er egentlig ikke andet end at komme med en dyb beklagelse af det. Flere ordførere sagde – jeg forstod det i hvert fald sådan – at man kan bære over en gang, næste gang hæver man pegefingeren, og jeg håber aldrig nogen sinde, at jeg får en hævet pegefingert, for jeg synes netop, som jeg sagde, at høringsnotater er et vigtigt arbejdsredskab for folketingspolitikere.

Man kan sige, at der var forskellige meldinger fra ordførerne, nemlig en kombination af sådan meget positiv og mindre positiv og så noget lidt midt mellem, og et eller andet sted var det den del om overenskomstforhandlingerne, som delte vandene lidt. Lovforslagets formål er selvfølgelig at skabe nogle administrative lettelser, når det gælder bus- og godskørsel, når der ansøges om tilladelser. Der sikres også med lovforslaget en bedre kontrol med, om reglerne for løn- og arbejdsvilkår for chauffører bliver fulgt, og så får politiet, som flere har nævnt her, nogle muligheder for at tilbageholde køretøjer, hvis

det er sådan, at der sker overtrædelser af reglerne om godskørsel. Det går sådan set fint i spænd med det arbejde, der er, med at styrke indsatsen mod social dumping, som jeg så hører, at alle er optaget af, og jeg vil gerne understrege, at det er regeringen også.

Jeg synes også, at de ting, der ligger i lovforslaget om administrative lettelser med hensyn til kun at skulle have en tilladelse i stedet for to, som flere også har fulgt op på, og antallet af år, hvor den gælder, peger i den rigtige retning for branchen. Derfor vil jeg sådan set ikke gennemgå lovforslaget, som der ligesom er lagt op til i mit talepapir her, for det har ordførerne sådan set gjort ganske udmærket.

Jeg vil bare konstatere, at der er en række elementer, som en række partier synes er fornuftige i det her lovforslag, og så er der noget, som skiller vandene lidt. Jeg har fremsat et fælles lovforslag her, og ønskes der teknisk bistand til at dele det op, så leverer jeg selvfølgelig gerne den – det ligger også sådan lidt i minister/tjenererhvervet – men der er ingen tvivl om, at jeg ser det samlede lovforslag som et vigtigt lovforslag, og jeg vil i øvrigt medvirke til, at de spørgsmål, der måtte komme undervejs i udvalgsarbejdet, bliver besvaret så hurtigt og fyldestgørende som overhovedet muligt.

Kl. 16:23

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 136:

Forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje. (Afgifter, gebyrer, internationale vedtagelser, godkendelse af uddannelsessteder m.v.).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 28.03.2012).

Kl. 16:24

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Kristian Pihl Lorentzen for Venstre.

Kl. 16:24

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Med dette lovforslag lægger ministeren op til indførelse af brugerbetaling af drift vedrørende tilsyn med jernbaneområdet og drift af Jernbanenævnet.

Brugerbetalning kan være en god ting, specielt hvis man får noget ekstra for pengene, og specielt hvis brugerbetalningen samtidig ledsages af skattelettelser. Men ingen af delene ses at være tilfældet her. Jernbanevirksomhederne skal pludselig til at betale ved kasse et uden egentlig at få nogen merværdi for pengene.

Vi lever i en tid, hvor forøgelse af omkostninger for borgere og virksomheder er det sidste, vi har brug for. Derfor savner Venstre en holdbar argumentation for, at der nu skal indføres nye afgifter og gebyrer på jernbaneområdet.

I lovforslaget savner vi også en belysning af de økonomiske konsekvenser ved de nye afgifter. Hvad bliver den årlige ekstraomkostning for f.eks. Arriva, DSB, jernbanegodstransportørerne? Hvor stort er tallet? Det står lidt uklart.

Venstre vil arbejde på at få dette spørgsmål belyst i udvalgsarbejdet, men som udgangspunkt kan vi ikke støtte lovforslaget i sin helhed. Til gengæld er der nogle positive delelementer, som vi gerne støtter. Det gælder bl.a. muligheden for, at der kan foretages arkæologiske undersøgelser på et tidligere tidspunkt ved anlæggelse af nye baner eller metro. Det gælder en forenkling af reglerne om jernbaneoverkørsler, hvor ansvaret nu entydigt kommer til at ligge hos jernbaneinfrastrukturforvalteren. Vi ser også positivt på forslaget om nye regler for godkendelse af uddannelsessteder for lokomotivførere. Vi ser dog gerne, at ministeren på det punkt går et skridt endnu videre, således at det er transportministeren, som fremover fastlægger optagelsesbetingelserne for fremtidens lokomotivførere, når de skal på uddannelse. Der ses at være behov for en modernisering på det område.

For at kunne stemme for de positive dele af lovforslaget vil Venstre anmode om, at det bliver opdelt, så forslaget om de nye afgifter kan behandles særskilt.

Jeg skal også her hilse fra den konservative ordfører, hr. Lars Barfoed, der ikke kan være til stede, og sige, at De Konservative følger samme linje som Venstre i den her sag.

Kl. 16:26

Anden næstformand (Søren Espersen):

Mange tak til ordføreren. Herefter er det Socialdemokraternes ordfører, hr. Rasmus Prehn.

Kl. 16:27

(Ordfører)

Rasmus Prehn (S):

At sikkerheden på landets jernbaner skal være helt i top, er vi heldigvis alle helt enige om. Derfor er Trafikstyrelsens tilsyn med sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser, overholdelse af sikkerhedsregler og andet ganske vigtigt. Det samme gælder for Jernbanenævnets vigtige arbejde med at føre tilsyn med, at de forskellige markeder for jernbanetransport fungerer.

At lovforslaget her lægger op til, at jernbanebranchen, helt ligesom det gør sig gældende inden for post- og luftfartsområdet, nu fremover selv skal betale for de ydelser, de får, finder vi fra socialdemokratisk side både rimeligt og retfærdigt. Med lovforslaget foreslås det endvidere, at reglerne om jernbaneoverkørsler samles i en samlet lov, samt at der foretages visse tilpasninger, bl.a. at udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler fremover altid skal afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren. Også det finder vi fra socialdemokratisk side fornuftigt.

Der er også et element af internationalisering i det her lovforslag, hvor der bliver lagt op til harmonisering af en række EU-regler for sikkerhed og også, som også Venstres ordfører var inde på, ens standarder for uddannelse af lokomotivførere. Der lægges også op til, at der er visse af disse regler, som skal forefindes alene i engelsksproget udgave uden at blive oversat til dansk. Dette er normalt ikke en tendens, som vi socialdemokrater synes om, da vi ønsker at værne om det danske sprog, men i det konkrete tilfælde, hvor der er tale om kommunikation på internationalt niveau, finder vi faktisk, at det både er hensigtsmæssigt og rationelt.

Sluttelig indeholder lovforslaget et forslag om, at der i forbindelse med baneprojekter gives hjemmel til, at der foretages arkæologiske forundersøgelser på et tidligere tidspunkt, end det er tilfældet i dag. Det giver efter Socialdemokratiets opfattelse god mening, at dette vigtige og historisk interessante arbejde kan igangsættes tidligere. Og det vil forhåbentlig også have den betydning, at disse projekter kan gennemføres uden de forsinkelser, vi oplever i dag.

Socialdemokratiet støtter altså det her lovforslag, og jeg skal på vegne af min kollega, SF's fru Anne Bastrup, nævne, at også Socialistisk Folkeparti støtter dette lovforslag.

Kl. 16:29

Anden næstformand (Søren Espersen):

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

Kl. 16:30

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

I lovforslaget bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om godkendelse af uddannelsessteder for lokoførere samt have tilsyn med disse. Nu er det vigtigt, at transportministeren hører efter. I lovforslaget står der, at det så skal sikre kvalitet og ensartethed i uddannelserne. Det er vi jo sådan set helt med på er en rigtig god ting. Det, jeg så vil spørge om, er, om transportministeren så også skal fastsætte optagelseskriterierne. Det ville jo være pragtfuldt. Nu har jeg i de sidste mange år rejst den her debat om, hvorfor man skulle være uddannet smed eksempelvis for at kunne blive lokofører. Der kunne være masser af andre dygtige mennesker, der kunne være kvalificeret til at køre tog i Danmark. Men alle de her kriterier er jo forankret i overenskomsten. Det er den eneste uddannelse, jeg kender, hvor man skal være medlem af en bestemt fagforening for at kunne søge optagelse på uddannelsen. Jeg kan ikke umiddelbart læse mig til det, men det kan transportministeren sikkert redegøre for, altså, hvorvidt det så også bliver ændret. Det ville være meget glædeligt.

Så er der lidt omkring tilsyn med veteranjernbaner. Det er for så vidt ganske udmærket, at man en gang imellem går ud og kigger på, om de her ældre anlæg også er forsvarlige osv. Det eneste, der bekymrer mig lidt, er måske afgiften eller udgiften i forbindelse med det her tilsyn. Jeg er med på, at veteranbaner langt hen ad vejen er undtaget, men da der jo lægges op til brugerbetaling netop med hensyn til tilsynet, ved jeg ikke, om det er tanken, at de i forvejen fattige veteranbaner også skal byde ind med en eller anden form for betaling her.

Som jeg så læser forslaget, skal alle tog, der kører i Danmark, til at betale en halv øre pr. kørt kilometer, og det er så til at finansiere et tilsyn, også et øget tilsyn. Der kunne jeg da godt tænke mig lige at vide, om det så har været finansieret over Transportministeriets egen kasse indtil nu. Det må jo så alt andet lige frigøre nogle midler derovre, som vi så kan bruge til et eller andet fornuftigt. Jeg synes bare ikke om, at man i en tid, hvor regeringen siger, at vi skal have billigere billetter i den kollektive trafik, så starter med sådan set at pålægge operatørerne en ekstra afgift. Nu kender jeg ikke lige Arrivas pengekasse, men jeg kender da lidt til DSB's pengekasse, og der er vel ikke ligefrem råderum – kan man sige – til øgede afgifter. Ergo, vil dommen kun lande et sted, og det vil være hos passagererne i form af øgede billetpriser. Det stritter lidt imod de intentioner, vi ellers har hørt fra regeringen. At man samler tilsyn med jernbaneover-skæringer og sådan noget i lov om jernbane, synes jeg er ganske fornuftigt. De andre små delelementer kan vi godt støtte i Dansk Folkeparti.

Men jeg synes, at den her nye afgift, som man nu vil pålægge jernbaneoperatørerne, kommer lidt som en tyv om natten. Den vil vi meget gerne diskutere i det kommende udvalgsarbejde, om det nu også er fornuftigt eller det ikke er fornuftigt. Vi synes ikke, at det er særlig fornuftigt. I en tid, hvor vi gerne vil have flere til at bruge den kollektive trafik, skal vi jo ikke ligefrem pålægge dem øgede afgifter.

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det den radikale ordfører, hr. Andreas Steenberg.

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Lovforslaget her er et kludetæppe af en masse forskellige ændringer af jernbaneloven. Radikale Venstre kan støtte dem alle sammen.

Høringssvarene beskæftiger sig især med to forhold. Det ene er, at det nu bliver muligt at indføre udenlandske regler, dvs. især EU-regler i et dansk regelsæt uden at oversætte dem til dansk. Det synes vi er udmærket. Jernbanekørsel er et globalt erhverv, og derfor findes der mange regelsæt på engelsk i EU-regi. Mange virksomheder og lokoførere kan derfor også engelsk og arbejder på engelsk, så vi har ingen problemer med, at engelske tekster og regler indgår i et dansk regelsæt.

Det andet forhold er, at jernbanevirksomhederne nu skal betale for tilsynet af sikkerhed m.v. samt for Jernbanenævnet, der skal undersøge markedet for konkurrence. Virksomhederne synes naturligt nok, at de ikke skal betale, men når vi ser på, hvordan vi har skåret væsentligt ned i den statslige administration, synes vi også, at det er fair, at virksomhederne bidrager. Den form for betaling, vi ser her, kender vi fra bl.a. luftfartsområdet, energiområdet og søfartsområdet.

Med de ord kan Radikale Venstre tilslutte sig lovforslaget.

Kl. 16:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det Enhedslistens ordfører, hr. Henning Hyllested.

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Jeg har først nogle generelle bemærkninger. Det er jo rigtigt, som den radikale ordfører siger, at der er tale om et kludetæppe. Jeg vil kalde det et bunkebryllup. Og eneste fællesnævner er i virkeligheden, at det her handler om jernbanetrafik. Problemet er selvfølgelig, at der er nogle gode elementer i forslaget, som vi støtter, og så er der også nogle, vi ikke kan lide. Og vil vi have det, vi gerne vil have, så skal vi også, i hvert fald hvis vi følger hele lovforslaget, stemme for noget af det, som vi ikke kan lide, herunder bl.a. de mange gebyrer, som fremgår af lovforslaget. Det er vi ikke så vilde med. Vi mener det i virkeligheden også sådan helt principielt. Det er selvfølgelig, fordi lovene bliver mere og mere komplekse og svære at finde ud af, men der sker jo i virkeligheden en kompetenceforskydning på den måde, i og med at der også er tale om en bemyndigelseslov, hvor ministeriet og ministeren jo efterhånden bemyndiges til ret mange ting. Det er jo ikke bare i den her lov. Man kan også kalde det en magtforskydning mellem den lovgivende og den udøvende magt, og det er der jo faktisk også en del juridiske hjerner, der advarer imod.

Det er rigtigt, at der indføres en række gebyrer og afgifter i den nye lov, og det er vi bestemt ikke tilhængere af. Det er rigtigt, som det er sagt: Det er jo nærmest brugerbetaling. Og det er også det, der går igen i høringssvarene fra de mange operatører og andre. Det er også uklart, så vidt vi kan se. Er der tale om en skjult skat, eller dækker det rent faktisk de omkostninger, der er forbundet med den leverede ydelse? Og derfor er det også rigtigt at spørge, som det også fremgår af høringssvarene, om, hvori den forbedrede service egentlig består. Hvad får man til gengæld for de mange gebyrer? Det synes jeg er værd at tage højde for. DSB skønner, at styrelsens administration af gebyrerne alene i forhold til DSB vil lægge beslag på

5-7 årsværk. Jeg synes da, at det er værd at bemærke, at det er sådan noget, vi er oppe i.

Vi synes jo også, det er grotesk, at DSB, som har gjort en indsats for at reducere brugen af eksterne konsulenter, fordi det var for dyrt, nu skal betale millionstore beløb for rådgivning og kontrol og den slags hos staten.

Det kan også undre, at vi sidder med et trafikforlig mellem fem partier, hvor en del af opgaven er at sænke taksterne i den kollektive trafik, mens vi altså samtidig bliver præsenteret for et lovforslag, der trækker i den modsatte retning. For de her gebyrer og afgifter, som fremgår af loven, bliver jo væltet over på priserne i den kollektive trafik på den ene eller på den anden måde. Vi undrer os over, at Transportministeriet, som om nogen burde være den instans, der går i spidsen for at fremme grøn trafik, jo indfører gebyrer, der trækker i den stik modsatte retning.

Med hensyn til det med uddannelsessteder er vi positive. Vi er positive over for, at man også åbner op for f.eks. mobile uddannelser af lokoførere, så der måske kan gennemføres uddannelser andre steder end i Tønder og Ishøj. Det kunne jo være meget fornuftigt at være fleksibel på det område. Vi kan ikke helt forstå, at de pågældende uddannelsessteder skal til at betale for at blive godkendt. Det krav stilles der jo ikke til andre skoler inden for erhvervsuddannelse.

Vi synes også, det er fornuftigt, at hele regelsættet og alle reglerne om overkørsler bliver samlet et sted, nemlig hos Banedanmark. Det er ganske fornuftige infrastrukturforvaltere. Så det er fornuftigt, at man samler det her. Vi tager afstand fra forslaget om, at internationale vedtagelser på engelsk inden for lovens område skal være gældende, uanset at de ikke foreligger på dansk. Det begrundes med resourcehensyn. Jeg læser det som besparelshensyn. Men vi synes, at sikkerheden må være altafgørende, og det er et helt forkert sted at spare. Danske lokoførere forstår lige så meget eller lige så lidt engelsk, som alle andre gør, men det skal ikke være et krav for at blive lokofører, at man behersker engelsk på et meget højt niveau, som det vil kræve at læse juridiske og tekniske tekster, som vil være de tekster, man her skulle igennem. Det synes vi ikke er rimeligt, og vi synes heller ikke, at argumentationen om, at jernbanetransport eller det at være fører af et tog er et globalt erhverv. Det er det jo slet ikke sammenlignet med f.eks. søtransport eller flytransport. De fleste tog i dette land kører trods alt i dette land og overskrider trods alt ikke grænser.

Men forslaget har to elementer. Der er uddannelse af lokoførere, og overkørsler lægges ind under Banedanmark. Dem vil vi gerne støtte. Vi kan under ingen omstændigheder støtte indførelse af afgifter og gebyrer, der vil bidrage til at gøre det dyrere at bruge togtrafikken for såvel passagerer som godskunder, og vi tager derfor forbehold over for forslaget. Vi vil, ligesom Venstres ordfører gjorde opmærksom på, bede om at få forslaget opdelt i udvalgsbehandlingen, så vi kan stemme for det, vi synes er godt, og stemme imod det, vi ikke synes er så godt.

Kl. 16:40

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Leif Mikkelsen fra Liberal Alliance.

Kl. 16:40

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Ja, det er jo en ganske god regel, hr. Henning Hyllested nævner, om, at man skal stemme for det, man kan lide, og imod det, man ikke kan lide. Det er også et synspunkt, jeg vil lægge ned over det her lovforslag, som så er blevet betegnet som et kludetæppe. Nu ved jeg ikke, om det sådan meget ligger til ministeren at rode det hele sammen i ét lovforslag. Nu har vi jo da fået nogle stykker af slagsen her i dag. Om det er for at snige lidt ind, som så kunne smutte med, eller om

det bare er sådan en lyst, man har i ministeriet, kan vi måske få afklaret over tid, hvis den her trafik fortsætter.

Kl. 16:44

Men lader man sådan øjnene løbe ned over det her forslag, støder man jo på ord som: tilsyn, brugerfinansieret, sikkerhedsgodkendelse, farligt gods, sikkerhedsklassificeret, arkæologi, jernbaneoverkørsler, regler om akkreditering, uddannelsessteder for lokoførere, veteranbaner. Så det er jo i hvert fald et kludetæppe, og det skulle være mærkeligt, om man ikke kunne finde noget der, man enten kan lide eller ikke kan lide.

Men der er en ting, som afgør det for os, og det er jo, at der her også er tale om afgifter. Jeg noterede mig, at hr. Henning Hyllested også var noget betænkelig, og det forstår jeg. For når nu man lige præcis er med til at forsøge at pille 1 mia. kr. mere fra bilister for at hælde den over i den kollektive trafik, altså for at gøre den billigere, er det jo ærgerligt at se et lovforslag her, som man skal stemme for, og hvor man så begynder at strø de penge ud igen til alle andre, fordi der nu skal afgifter på, for de ender jo ved forbrugerne; så enkelt er det. Så jeg kan godt forstå, at det må ærgre voldsomt, når man nu har generet en gruppe ved at tage deres penge for at føre dem derover, og så ender det alligevel med, at de fordufter stille og roligt. Ærgerligt, ærgerligt, ærgerligt, men vi kan betrygge med, at sådan noget stemmer vi selvfølgelig ikke for.

Derfor vil jeg umiddelbart sige, at svarene skal være meget gode i udvalgsarbejdet, for at vi kan lande et andet sted end dér, hvor vi er nu, og det her er sådan cirka et nej.

Kl. 16:42

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Transportministeren.

Kl. 16:42

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Hr. Leif Mikkelsen er ofte god til at summe tingene op. Nogle gange er jeg enig, og andre gange er jeg uenig, og sådan er det jo. Man kan da godt sige kludetæppe. Man kunne også sige, at det sådan set er meget fornuftigt – i stedet for at have en hel masse små lovgivninger – at køre tingene sammen, hvor der i øvrigt er en eller anden sammenhæng i det.

Jeg skal nøjes med at kommentere det der med afgifter og gebyrer.

Jeg tror, der er ret mange, der er klar over, at der er en ret vanskelig økonomisk situation. Jeg kan konstatere, at da jeg fik ansvaret for det her, var der relativt store nedskæringer foran os ude i Trafikstyrelsen. Derfor har jeg den holdning, at ligesom på post- og luftfartssområdet, som også er mit ansvarsområde, hvor man betaler gebyrer for de ydelser, man får udført, så synes jeg, det samme skal gøre sig gældende på jernbaneområdet.

Jeg kan forstå, at der er mange, der er betænkelige ved det, og så må man jo bare sige, at så skal pengene i givet fald findes et andet sted. Det, jeg sådan set har taget som udgangspunkt her, er, at ligesom det er alle andre steder, hvor man får en ydelse, skal man også være med til at finansiere det, og det er sådan set den logik, der ligger bag det her. Det er også, fordi den økonomiske situation, som vi overtog, var, som den var, nemlig at der ikke fra den tidligere regering var sikret fortsat finansiering til, at styrelsen kunne opretholde de her ting. Der skal findes økonomi til det et eller andet sted.

Jeg kan forstå, at der er en eller anden form for – hvis jeg må udtrykke mig diplomatisk – betænkeligheder ved det. Det er noget, vi diskuterer undervejs i udvalgsarbejdet. Jeg kan se, at der er enighed om mange af de andre ting, men jeg vil bare gøre Folketingets parti-er opmærksom på, at der altså er en økonomisk konsekvens, som skal håndteres på den ene eller den anden måde.

Anden næstformand (Søren Espersen):

Mange tak til ministeren. Undskyld, der kom lige et spørgsmål i ellevte time, så jeg tænkte: Går det, så går det. Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 16:44

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Undskyld, jeg var lige ved at komme for sent.

Det handler om de der økonomiske konsekvenser. Kan ministeren ikke prøve at sætte lidt tal på? Er det 1 million, vi taler om, eller er det 10 millioner? Hvilken størrelsesorden er det egentlig, vi taler om her?

Kl. 16:44

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 16:44

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg har ikke fået papirerne med herop, vil jeg sige til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Det skulle jeg have haft. Det er ikke så voldsomt stort et beløb, men jeg vil gerne være meget præcis omkring det i forhold til udvalgsarbejdet. Det, der jo bare er konsekvensen – og som jeg tror, at alle godt ved – er, at vi, også i mit ministerium, har været igennem nogle besparelser. Jeg har også været i den smertelige situation, at der skulle afskediges folk. Man ved jo, det er fint nok med effektiv administration og alt muligt andet. Jeg siger bare, at der er nogle konsekvenser her i forhold til at kunne opretholde den kontrol, som mange – også mange af ordførerne – i øvrigt er enig i er vigtige. Det kræver altså, at der er nogle mandetimer til at kunne gøre det, og her bliver der, som jeg nævnte, en form for ligestilling i forhold til både luftfart og post osv. Men lad os tage den diskussion, og jeg skal gerne – også i forbindelse med udvalgsarbejdet – være detaljeret.

Kl. 16:45

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til transportministeren. Nej, det var for sent, hr. Henning Hyllested. Den går ikke, desværre.

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

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

Det er vedtaget.

Kl. 16:45

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes fredag den 13. april 2012, kl. 10.00.

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

:

Mødet er hævet. (Kl. 16:46).
