



Tirsdag den 13. december 2011 (D)

1

25. møde

Tirsdag den 13. december 2011 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 9:

Forespørgsel til ministeren for sundhed og forebyggelse og klima-, energi- og bygningsministeren om jordstrøm.

Af Bent Bøgsted (DF) m.fl.

(Anmeldelse 08.12.2011).

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 10:

Forespørgsel (hasteforespørgsel) til statsministeren om regeringens anvendelse af særlige rådgivere.

Af Pia Kjærsgaard (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Peter Skaarup (DF), Søren Espersen (DF) og Martin Henriksen (DF).

(Anmeldelse 13.12.2011).

3) 3. behandling af lovforslag nr. L 4:

Forslag til lov om ændring af lov om revisionen af statens regnskaber m.m. (Fastsættelse af mandatperiode for rigsrevisor, udpegning af sætterigsrevisor, ændring af fristen for afgivelse af ministerredegørelser, ansættelse og afskedigelse af medarbejdere i 37. lønramme eller højere og etablering af hjemmel til opkrævning af betaling for visse revisionsydelser).

Af Mogens Lykketoft (S), Bertel Haarder (V), Søren Espersen (DF), Marianne Jelved (RV) og Holger K. Nielsen (SF).

(Fremsættelse 26.10.2011. 1. behandling 17.11.2011. Betænkning 30.11.2011. 2. behandling 06.12.2011).

4) 2. behandling af lovforslag nr. L 18:

Forslag til lov om ændring af lov om kommunal ejendomsskat. (Forlængelse af forældelsesfristen for visse krav på tilbagebetaling af grundskyld).

Af økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager).

(Fremsættelse 16.11.2011. 1. behandling 24.11.2011. Betænkning 08.12.2011).

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 47:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Bødeforhøjelser og arbejdstid for selvstændige vognmænd).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 30.11.2011).

6) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 12:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg vedrørende den danske jernbanes udvikling.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremsættelse 17.11.2011).

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 13:

Forslag til folketingsbeslutning om alkohol i nye biler.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremsættelse 22.11.2011).

8) Forespørgsel nr. F 7:

Forespørgsel til transportministeren om social dumping inden for transportbranchen.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Anmeldelse 24.11.2011. Fremme 29.11.2011. Eventuel afstemning udsættes til torsdag den 15. december 2011).

Kl. 13:00

Meddelelser fra formanden**Tredje næstformand (Marianne Jelved):**

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Pia Kjærsgaard (DF) m.fl.:

Forespørgsel nr. F 10 (Hvad kan statsministeren oplyse om regeringens anvendelse af særlige rådgivere (spindoktorer), herunder regeringens kraftige udvidelse af ordningen, og hvad er regeringens holdning til ændringer i ordningen, så ministre i højere grad pressemæssigt serviceres af fastansatte i ministerierne?)

Jens Joel (S), Jakob Ellemann-Jensen (V), Pia Adelsteen (DF), Sofie Carsten Nielsen (RV), Lisbeth Bech Poulsen (SF), Nikolaj Villumsen (EL), Merete Riisager (LA) og Lene Espersen (KF):

Forespørgsel nr. F 11 (Hvad kan regeringen oplyse om planer og prioriteringer for det danske EU-formandskab i første halvdel af 2012?)

Kim Christiansen (DF), Kristian Pihl Lorentzen (V), Leif Mikkelsen (LA) og Lars Barfoed (KF):

Forespørgsel nr. F 12 (Vil ministeren redegøre for regeringens planer for nedsættelse af priserne i den kollektive trafik og for finansieringen heraf?)

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

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 9:

Forespørgsel til ministeren for sundhed og forebyggelse og klima-, energi- og bygningsministeren om jordstrøm.

Af Bent Bøgsted (DF) m.fl.

(Anmeldelse 08.12.2011).

Sammen med dette punkt foretages:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 10:

Forespørgsel (hasteforespørgsel) til statsministeren om regeringens anvendelse af særlige rådgivere.

Af Pia Kjærsgaard (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Peter Skaarup (DF), Søren Espersen (DF) og Martin Henriksen (DF).

(Anmeldelse 13.12.2011).

Kl. 13:01

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

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

Det er givet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 3. behandling af lovforslag nr. L 4:

Forslag til lov om ændring af lov om revisionen af statens regnskaber m.m. (Fastsættelse af mandatperiode for rigsrevisor, udpegning af sætterigsrevisor, ændring af fristen for afgivelse af ministerredegørelser, ansættelse og afskedigelse af medarbejdere i 37. lønramme eller højere og etablering af hjemmel til opkrævning af betaling for visse revisionsydelse).

Af Mogens Lykketoft (S), Bertel Haarder (V), Søren Espersen (DF), Marianne Jelved (RV) og Holger K. Nielsen (SF).

(Fremsættelse 26.10.2011. 1. behandling 17.11.2011. Betænkning 30.11.2011. 2. behandling 06.12.2011).

Kl. 13:01

Forhandling

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 13:02

Afstemning

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse. Der kan stemmes.

For stemte 105 (V, S, DF, RV, SF, EL, LA og KF), imod stemte 0, hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er vedtaget og vil blive sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 2. behandling af lovforslag nr. L 18:

Forslag til lov om ændring af lov om kommunal ejendomsskat. (Forlængelse af forældelsesfristen for visse krav på tilbagebetaling af grundskyld).

Af økonomi- og indenrigsministeren (Margrethe Vestager).

(Fremsættelse 16.11.2011. 1. behandling 24.11.2011. Betænkning 08.12.2011).

Kl. 13:02

Forhandling

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Der er ikke nogen, der ønsker ordet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af lovforslag nr. L 47:

Forslag til lov om ændring af lov om godskørsel og lov om buskørsel. (Bødeforhøjelser og arbejdstid for selvstændige vognmænd).

Af transportministeren (Henrik Dam Kristensen).

(Fremsættelse 30.11.2011).

Kl. 13:03

Forhandling

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Forhandlingen er åbnet. Den første ordfører er Karsten Nonbo fra Venstre, værsgo.

Jeg vil gerne bede om ro i salen, inden vi går i gang med ordførerne. Tak for det.

Værsgo.

Kl. 13:04

(Ordfører)

Karsten Nonbo (V):

Det lovforslag, som vi skal behandle nu, har flere elementer. Det skal forhindre ulovlig cabotagekørsel, altså det, at udenlandske vognmænd og firmaer kører en form for piratkørsel i Danmark. Det er vi selvfølgelig helt med på i Venstre at vi skal have stoppet, og derfor er vi også villige til at se på de bødeforhøjelser, der foreligger for det. Men vi skal også have sikkerhed for, at politiet rent faktisk kan og vil f.eks. tilbageholde førerne af de vogntog, som har begået overtrædelser af loven. Det skal gerne være sådan, at loven også virker i praksis, og der er det mange gange ret vigtigt, at det køretøj, hvis fører har begået en ulovlighed i Danmark, også kan tilbageholdes, indtil bøden er betalt. Den er sværere at få hjem, når først vogntoget er kommet til udlandet. Det er også det, som ITD skriver i deres høringssvar.

Dernæst bemyndiges ministeren til at kunne fastsætte EU-regler om godskørsel og om arbejdstid for selvstændige vognmænd samt tilsvarende aftaler med andre lande, som der står i lovforslaget. Her er det vigtigt, at vi implementerer EU-regler i takt med de regler, der er i andre EU-lande. Vi skal ikke først kvæle vores eget erhvervsliv

og så efterfølgende bekæmpe ulovligheder hos andre udenlandske firmaer, som parallelt og måske i ulige konkurrence har begået ulovligheder i forhold til vores regler. Vi vil i Venstre i udvalgsarbejdet være meget, meget optaget af, at der er ens og samtidigt fungerende regler i hele EU, og også at der er en ens håndhævelse. Det er faktisk en forudsætning for vores tilslutning til lovforslaget, at vi får sådanne svar om garantier på vores spørgsmål.

Så skal vi vide noget om, hvordan vi straffer, og hvordan bødeniveauet er i andre EU-lande i forhold til Danmark. Vi skal have undersøgt, hvordan udenlandske firmaer kan straffes for overtrædelser i længere perioder, som der står i lovforslaget. Ellers er det sådan, at man kun kan straffe danske firmaer ved at efterforske, om de har begået en overtrædelse i længere perioder. Det er jo lidt svært med en lastbil fra udlandet, som man lige har stoppet ved vejsiden, at se, om føreren har begået noget de sidste 3 måneder. Så det er i hvert fald noget, vi skal dyrke. Det er jo sådan, at der i forhold til bøderne står, at hvis man har begået overtrædelsen i en længere periode, får man 25.000 kr. i bøde, og hvis man har begået en engangsovertrædelse, får man 10.000 kr. i bøde. Der skal vi passe på, at det ikke bliver sådan, at førere af udenlandske lastvogne får 10.000 kr. i bøde, mens man kulegraver et dansk firma, som så får 25.000 kr. i bøde for en overtrædelse.

Så skal vi også dyrke nærmere, hvordan man kan tjekke arbejdstiden for selvstændige vognmænd. Vil man lade fartskriveroplysninger danne grundlag, eller vil man indføre et administrativt kontroltilsyn af danske vognmænd? Det kan man i sagens natur ikke gøre af udenlandske vognmænd, der eventuelt bare kører løst i Danmark. Selvfølgelig skal indehaveren af et firma overholde gældende løn- og arbejdsmarkedsvilkår, men det er spørgsmålet, om vi skal ophøje det til lov, for vi har jo i Danmark noget, der hedder trepartsforhandlinger, og dem skal vi ikke træde på og ophøje til lov.

Så er der en anden ting, der undrer mig. Der står i bemærkningerne til lovforslaget, at ministeriet ikke er bekendt med domstolspraksis, hverken på bus- eller godsområdet, i forhold til kørsel uden økonomisk sikkerhedsstillelse i udlandet, og så foreslår man en bøde på 1.500 kr. Vi skal også have undersøgt nærmere, om det er, fordi der ikke har været nogen retspraksis, ikke nogen bødeforelæg, eller om de bare er blevet betalt, sådan at der ikke er nogen domstolspraksis, eller hvad det er, der ligger til grund for de bemærkninger.

Så jeg må indrømme, at jeg har konstrueret de første 20 spørgsmål til ministeren, som jeg gerne vil have et klart svar på. Et af dem er selvfølgelig også, hvorfor vi har den her frist på den 1. marts til næste år. Er det en, vi selv har sat, eller er det i forhold til en fælles EU-implementering? Her synes jeg i hvert fald at vi skal gå hånd i hånd med andre EU-lande og undersøge, hvilke niveauer de ligger på, for som sagt ikke at kvæle vores eget erhvervsliv og så være lempelige over for udenlandske firmaer og vognmænd og chauffører, som måtte begå ulovligheder i Danmark.

Så der er flere spørgsmål end svar, og derfor håber jeg på en god og konstruktiv udvalgsbehandling, hvor vi vil gøre vores til at løse de forskellige mysterier og få dem opklaret. Så ser vi på, hvor vi så står i forhold til lovforslaget, altså om det bliver et ja eller nej.

Kl. 13:09

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Der er en enkelt, der gerne vil bede om ordet. Fru Anne Baastrup fra SF, en kort bemærkning.

Kl. 13:09

Anne Baastrup (SF):

Jeg vil godt høre hr. Karsten Nonbo, om hr. Karsten Nonbo ikke er opmærksom på, at en del af det her lovforslag simpelt hen er en gennemførelse af et direktiv, som den tidligere regering overhovedet ikke har forholdt sig til. Det her direktiv blev vedtaget i 2002, og vi er simpelt hen forpligtet til at gennemføre det, ellers får vi en sag ved

Domstolen. Så altså, alle de mange spørgsmål, som hr. Karsten Nonbo har, burde måske være blevet stillet for 5, 6, 7 eller 8 år siden og besvaret af de forskellige tidligere transportministre.

Kl. 13:09

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Ordføreren.

Kl. 13:09

Karsten Nonbo (V):

Jamen det er da nok muligt. Nu vil jeg starte med at få undersøgt, om fru Anne Baastrups påstand er rigtig, og så vil jeg få undersøgt, hvor mange andre lande der eventuelt har gennemført det. For hvis vi er det eneste land, der ikke har gennemført det, og alle andre lande har, skulle det undre mig meget, og jeg er lige ved at påstå, at det så skulle være første gang. Men et af de spørgsmål, vi skal have undersøgt, er netop det, for der er da noget rigtigt i det, fru Anne Baastrup siger, nemlig at vi ikke skal være fodslæbende, men omvendt vil jeg også lige undersøge, hvor langt vi er nået.

Kl. 13:10

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Endnu en kort bemærkning fra fru Anne Baastrup, værsgo.

Kl. 13:10

Anne Baastrup (SF):

Jamen jeg vil bare anbefale ordføreren at læse på side 2 i lovforslaget. Der fremgår det i første spalte, tredje afsnit, hvad det drejer sig om. Det ville måske fremme processen, at vi kunne nå at blive færdige inden den 11. marts, så vi ikke løber ind i en sag ved Domstolen.

Kl. 13:10

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Ordføreren.

Kl. 13:10

Karsten Nonbo (V):

Jeg har læst det pågældende. Jeg har måske ikke læst det – det er måske forkert at bruge ordet naivt over for fru Anne Baastrup – på samme måde som fru Anne Baastrup. Så jeg vil godt have det på tryk, så det fremgår, om det kan læses, som fru Anne Baastrup påstår, eller det ikke kan læses, som fru Anne Baastrup påstår.

Kl. 13:11

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Karin Gaardsted fra Socialdemokraterne. Værsgo.

Kl. 13:11

(Ordfører)

Karin Gaardsted (S):

Tak. Der er to formål med lovforslaget: for det første en øget trafik-sikkerhed og for det andet at give transportministeren hjemmel til at kunne fastsætte regler, der gennemfører EU's arbejdstidsdirektiv i relation til selvstændige vognmænd. Den øgede trafik-sikkerhed opnås ved en skærpet håndhævelse af lovens regler. Bødeniveauet for at overtræde gods- og buskørselsloven har faktisk ikke været reguleret siden 1980'erne, og det er altså omkring 30 år siden, at staten sidst har reguleret bøderne på dette område.

Der er med andre ord et klart behov for at bringe satserne op på et nutidigt niveau. Bøderne ligger som udgangspunkt på ca. 4.000 kr. for de alvorligste førstegangsovertrædelser, og det er en bødestørrelse, som slet ikke matcher den alvorlige risiko for trafik-sikkerheden, som disse alvorlige overtrædelser kan resultere i med overtrætte chauffører og vognmænd, der kører uden de lovpligtige tilladelser. Bøderne er så lave, at det er naivt at tro, at de har nogen nævneværdig

dig indvirkning på vognmændenes adfærd og udøvelse af deres erhverv. Bødeniveauet er ganske enkelt utidssvarende i forhold til den økonomiske gevinst, som en virksomhed kan opnå ved at overtræde gods- og buskørselslovens bestemmelser. Det er bl.a. her, hunden ligger begravet, fordi det kan betale sig at overtræde loven, fordi bøden er så lav. En vognmandstilladelse koster i dag alt i alt omkring 25.000 kr. Bl.a. derfor står en bødestørrelse på 4.000 kr. for en alvorlig overtrædelse slet ikke mål med den økonomiske gevinst, som en vognmand vil kunne få. Fremover vil bøderne stige for overtrædelser såsom kørsel uden tilladelse, ulovlig cabotagekørsel, udlån af tilladelser, ulovlig chaufførvirksomhed og manglende aflevering af tilladelser efter tilbagekaldelser. Vi tror på, at det uden tvivl vil have en præventiv effekt at hæve bødestørrelsen.

Den anden del af lovforslaget skal give transportministeren hjemmel til at fastsætte regler med henblik på at gennemføre Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører transporter af gods eller personer. Her er der fokus på selvstændige vognmænd.

Der er i dag ingen bestemmelser i gældende ret, der regulerer arbejdstiden for selvstændige vognmænd. Selvstændige vognmænds arbejdstid er således ikke omfattet af loven om arbejdstid for mobile lønmodtagere inden for vejtransportsektoren. Men Europa-Parlamentet og Rådet har udstedt et direktiv, og det var ganske rigtigt, som fru Anne Bastrup sagde, allerede tilbage i 2002, med regler om tilrettelæggelse af arbejdstid for personer, der udfører det, der bliver kaldt mobile vejtransportaktiviteter.

Arbejdstidsdirektivet har til hensigt at forbedre beskyttelsen af sikkerheden og sundheden for personer, der kører med gods eller personer, ligesom det også sætter fokus på færdselssikkerheden og konkurrencevilkårene. Det fremgår bl.a. af arbejdstidsdirektivet, at den ugentlige arbejdstid som udgangspunkt højst må udgøre 48 timer. Reglerne gælder ud over de kendte køre- og hviletidsregler, der regulerer, hvor lang tid en fører må køre, og hvornår der skal holdes pauser og hvil. Med lovforslaget foreslås det at indføre en hjemmel, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler, der gennemfører arbejdstidsdirektivet i relation til de selvstændige vognmænd.

Socialdemokraterne kan anbefale forslaget, og vi ser også frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 13:15

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak til ordføreren. Vi går til næste ordfører i ordførerrækken, og det er hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:15

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Vi skal i dag behandle, som det tidligere er nævnt, ændringer af lov om godskørsel og lov om buskørsel. Der er jo to hovedelementer, nemlig bødeforhøjelser og begrænsning af de selvstændiges arbejdstid.

Til det sidste vil jeg sige, at køre-hvile-tids-regler gælder for alle, også selvstændige selvkørende vognmænd. At man så yderligere vil regulere, hvor meget en selvstændig skal arbejde i sin virksomhed, synes jeg måske ikke virker specielt gennemtænkt. Det er heller ikke alt, der kommer fra EU, der er gennemtænkt. Man kan vel have svært ved at forestille sig, at man skulle til at have sådan en eller anden lovgivning om, hvor meget selvstændige, som jo trods alt driver en stor del af det danske samfund, skal arbejde; hvor mange timer skal en selvstændig detailhandlende være i sin butik om ugen? Skal vi lave regler for den slags ting? Det synes vi ikke i Dansk Folkeparti vi skal.

Derfor er vi også lidt kede af, at det her er samlet i ét lovforslag, for den anden del af det, nemlig bødeforhøjelserne, synes vi klart er

på høje tid. Man kan sige, at vi skal have nogle bøder, der ligesom afspejler et 2011-niveau, og som måske forhåbentlig også vil have en mere præventiv virkning end de bødestørrelser, man har set indtil i dag.

Vi vil gerne under det fortsatte udvalgsarbejde foreslå, at vi måske kunne dele lovforslaget i en A- og en B-del, da vi ikke kan støtte den del om arbejdstidsdirektivet, men vil kunne støtte den anden del om forhøjelser af bødekatologet.

Vi skal forhåbentlig have en god debat senere på dagen om mange af de her ting, som er inden for godskørsel, cabotagekørsel, ulovlig cabotagekørsel, brud på køre-hvile-tids-regler osv. Derfor er vi selvfølgelig helt på linje med ministeren i forhold til at stramme op på hele bødekatologet. Vi synes måske endda i nogle tilfælde, bl.a. i forhold til cabotagekørsel, at 10.000 kr. i bøde ikke virker særlig præventivt. Der kunne man måske gå endnu videre og tale om konfiskation af last osv., så vi virkelig kunne få stoppet det her uvæsen, som er til stor gene, og som er konkurrenceforvridende for hele den danske transportbranche.

Men det er nogle ting, vi vil bringe med i udvalgsarbejdet, i hvert fald vedrørende den del af det. Men vi vil være meget kede af i sidste ende at skulle stemme nej til hele lovforslaget, bare fordi man har et element med, som vi under ingen omstændigheder vil kunne støtte. Tak for ordet.

Kl. 13:18

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er et par korte bemærkninger til ordføreren. Først er det hr. Henning Hyllested fra Enhedslisten.

Kl. 13:18

Henning Hyllested (EL):

Synes ordføreren virkelig ikke, at det er rimeligt, at selvstændige vognmænd kører under samme betingelser som ansatte chauffører med hensyn til arbejdstid? Er ordføreren ikke opmærksom på, at trafikikkerheden jo kommer i højsædet og den gælder jo for så vidt for begge grupper?

Kl. 13:18

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Ordføreren.

Kl. 13:18

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil sige til hr. Henning Hyllested, at det er vi selvfølgelig meget opmærksom på. Der er bare den lille sjove krølle ved det, at selvkørende vognmænd jo altså også er omfattet af køre-hvile-tids-reglerne, lige så vel som deres chauffører er, og ifølge køre-hvile-tids-reglerne kan de køre 56 timer på 1 uge, men ifølge arbejdstidsdirektivet må de kun arbejde 48 timer om ugen. Så jeg ved ikke rigtig, hvor sammenhængen er i det her. Det er alt andet lige en begrænsning i forhold til, hvor meget de selvstændige skal tilbringe af tid i deres virksomhed. Vi ved godt, at vi ikke kan begynde at begrænse folk, for det her handler i sidste ende om, at man er nødt til at lægge mange timer som selvstændigt erhvervsdrivende, især i de små virksomheder, hvis man vil have det til at give et overskud, og det synes jeg ikke at vi fra statens side skal gå ind at begrænse folk i.

Kl. 13:19

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er endnu en kort bemærkning fra hr. Henning Hyllested, værsgo.

Kl. 13:19

Henning Hyllested (EL):

Er ordføreren ikke opmærksom på, at mange af de der såkaldt selvstændige vognmænd i virkeligheden er det, vi kalder arme og ben-

firmaer, altså folk, der hyres uden om overenskomster osv., og som så bare bliver udstyret med et cvr-nummer og i øvrigt så kører til langt under overenskomsterne og uden feriepenge og pension osv. osv., og at de i virkeligheden fungerer, som om de var ansatte chauffører, blot har de et cvr-nummer?

Kl. 13:20

Tredje næstformand (Marianne Jelved):
Ordføreren, værsgo.

Kl. 13:20

Kim Christiansen (DF):

Nu har jeg ikke så meget kendskab til arme og ben-virksomheder. Der vil altid være svindel i alle brancher, og der vil også være nogle, der sikkert arbejder uden for gældende overenskomster osv. Nu handler det her arbejdsdirektiv jo primært om, hvor mange timer en selvstændig må tilbringe i sin private virksomhed. Det handler jo ikke så meget om overenskomster osv. Det må man tage et andet sted, synes jeg. For mig er det bare vigtigt at sige, at de her mennesker er omfattet af nøjagtig de samme køre-hvile-tids-regler, som chauffører er, og det er det, der handler om trafikssikkerhed, og den del bakker vi op om, men at gå ind og derudover sætte en begrænsning på, hvor meget tid selvstændige må bruge i deres virksomhed, vil vi simpelt hen ikke være med til.

Kl. 13:20

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører i ordførerrækken er hr. Andreas Steenberg fra Radikale Venstre, værsgo.

Kl. 13:21

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Det her lovforslag er en del af finanslovaftalen for 2012. Bøderne for overtrædelse af godskørselsloven og buskørselsloven er ikke blevet ændret siden 1980, og det betyder, at bøderne er uhensigtsmæssigt lave i forhold til det, man som virksomhed får ud af at bryde loven her, og det er et problem, fordi der bl.a. sker social dumping inden for cabotagekørsel, og det vil vi i den nye regering gerne forhindre. Det er et stort problem for den danske transportbranche, og derfor støttes den her ændring af bøderne bredt i branchen. Det Radikale Venstre er glade for, at vi laver den her opdatering af bødestørrelserne, som vi finder helt logisk.

Den anden del af lovforslaget handler om at implementere EU's arbejdstidsdirektiv i dansk lovgivning. Direktivet sikrer minimumsstandards for arbejdstiden. Det har vi som land en interesse i, fordi det betyder, at mennesker, der kører med gods og bus i hele Europa, så overholder nogle bestemte minimumsstandards for, hvor meget man må køre. Det sikrer sundheden i arbejdet og forebygger, at folk bliver nedslidte, men det sikrer ikke mindst færdselssikkerheden, altså at folk sørger for at få sovet og ikke arbejder alt for meget i løbet af en uge. Så derfor støtter vi også arbejdstidsdirektivet, og det er også en bunden opgave, fordi det nu skal implementeres i dansk ret.

Med de ord kan Det Radikale Venstre støtte lovforslaget.

Kl. 13:22

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Anne Bastrup fra SF, værsgo.

(Ordfører)

Anne Bastrup (SF):

Det her er et meget godt eksempel på, at den tidligere regering ikke tog de forpligtelser, man havde over for EU, sådan specielt alvorligt. Vi står og læner os op ad en domstolsafgørelse, og det er derfor, det her lovforslag er blevet lavet ret hurtigt, altså således at vi ikke løber ind i en dom, der går Danmark imod. Det ville være ret pinligt, specielt når det drejer sig om arbejdstidsdirektivet, som jo har været en dansk interesse, så lang tid jeg kan huske tilbage. Så derfor støtter vi naturligvis, at arbejdstidsdirektivet også bliver gennemført, for så vidt angår selvstændige vognmænd.

Derudover mener vi også, det er en rigtig god idé, at vi får forhøjet bøderne på en sådan måde, at det i hvert fald bliver lidt mærkbart for vognmændene, når man overtræder godskørselsloven.

Så der er fuld opbakning fra SF.

Kl. 13:23

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Henning Hyllested fra Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 13:23

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det.

Efter vores mening har godskørselsområdet i de sidste 10 år udviklet sig til det rene Wild West. Ulovlighederne har bredt sig med lynets hast. Der er udviklede regler, som er svære at kontrollere, ikke mindst, som det er nævnt, med hensyn til cabotagekørsel og køre- og hviletid, og sammenholdt med en sand invasion af først og fremmest udflegede danske køretøjer med billige og dårligt uddannede chauffører ved rattet – og ædru er de heller ikke altid – truer det med sammenbrud for hele branchen som seriøst erhverv, i hvert fald baseret på dansk arbejdskraft og til danske lønninger. Branchen er plaget af tiltagende ulovlig cabotagekørsel, overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne, manglende kontrol af og svindel med tilladelser, næsten fraværende kontrol af overenskomstkra- vet i loven osv. Det her forslag retter kun i ringe grad op på det dette. Det er naturligvis glædeligt, at der lægges op til en forhøjelse af bødestraffen – det har vi jo selv været med til at få igennem i forbindelse med finansloven – for diverse overtrædelser af godskørselsloven og busloven.

At arbejdsdirektivet med alle sine mangler til trods også kommer til at gælde for selvstændige vognmænd, er jo et fremskridt. Det er godt, at Europa-Parlamentet satte Kommissionen på plads i den her sag, og det er pinligt, at den tidligere transportminister forsøgte at afværge denne vedtagelse. Trafikssikkerhedsmæssigt er det det eneste fornuftige. Det turde være indlysende, at selvstændige vognmænd har lige så meget behov for at holde fri og få hvile og søvn som ansatte chauffører, og arme og ben-vognmænd får det jo altså lidt vanskeliggere med det her.

Jeg tror, og det viser de omfattende og grundige høringssvar da også, at branchen og dens organisationer havde set frem til en noget større revision af loven end den, som her er fremlagt med L 47. Det kunne man også med rette have forventet, når man ser det noget mere ambitiøse udkast til lovforslaget, der blev sendt i høring den 13. oktober. Her nævnes f.eks. direkte i følgebrevet til udkastet, at det tilsigtes at undgå løndumping via bedre kontrol af overenskomstkra- vet i lovene. Hvor blev det af i L 47? Og hvor er kravet om, at en vognmandsvirksomhed efter påbud skal indsende dokumentation for, at den aflønner sine chauffører efter gældende kollektive overenskomster – endda garneret med muligheden for at udskrive tvangsbøder ved manglende indsendelse af denne dokumentation?

Enhedslisten savner også det sagkyndige navn, som en stort set enig branche efterlyser. Det er et navn, der skal hjælpe med at effektivisere og skærpe myndighedskontrollen med hensyn til at påse overholdelse af godskørselslovens § 6, stk. 4, og § 18, stk. 2, i lov om buskørsel, hvilket netop er overenskomstkrauet. Efter en lang række møder med Trafikstyrelsen var der jo opnået enighed om sammensætning, opgaver og overslag over forventede antal sager, og kun enighed om finansieringen manglede, men her ligger et enestående tilbud fra overenskomstparterne om for egen regning at bistå med at gennemgå og sammenligne løn- og arbejdsvilkår. Det er jo heller ikke uden betydning, at det foreslåede navn er en udløber af overenskomstforhandlingerne i 2010, hvor netop løndumping var et vigtigt emne, ikke mindst på transportområdet, og hvor parterne altså blev enige om at henvende sig til det politiske system, fordi godskørselsområdet og busområdet er så gennemreguleret, som det er. Det er derfor ikke underligt, at organisationerne under sig over, at dette navn ikke er at finde i lovforslaget, men det får vi måske mulighed for at rette op på senere på dagen, hvor vi jo bl.a. har en forespørgsel om løndumping på transportområdet.

Vi er enige i, at Vejtransportrådet skal bibeholdes som lovfæstet råd, og foreløbig er det jo også sådan. Det er et udmærket forum for dialog mellem branchen og ministeren, ministeriet og politikerne og bør vel i virkeligheden udvikles under hensyntagen til den udvikling, der er sket inden for landevejstransporten og lovgivningen, herunder EU. Man kunne jo bl.a. forestille sig, at der hyppigere blev holdt nogle møder. Vi har heller ikke noget imod, at de såkaldte universal-tilladelser ikke bliver til noget, da vi ikke kan se andet, end at det ville gøre indsatsen mod ulovlig cabotagekørsel endnu mere umulig.

Det her lovforslag indeholder altså nogle få gode elementer, nogle bestemte elementer, som vi støtter, men det imødekommer slet ikke, hvad der er behov for i den her branche. Vi er således positive, men der er bestemt plads til forbedringer, og dem vil vi sørge for at foreslå i det kommende udvalgsarbejde.

Kl. 13:28

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører i ordførerrækken er hr. Leif Mikkelsen fra Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 13:28

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Tak. Det er jo et lovforslag, der igen indeholder lidt beføjelser til ministeren. Det er jo efterhånden lidt anvendt. Nu hørte jeg før, at ordføreren for Venstre stillede en række spørgsmål, som åbenbart skulle have været besvaret for 10 år siden eller sådan noget. Spørgsmålene var sådan set gode, og det er grund nok til at få dem besvaret, men det kan være, at ministeren kan gøre det, for der er en række spørgsmål i det her lovforslag.

Hvis man læser i begrundelserne, ser man, at loven skal øge trafik sikkerheden ved en forhøjelse af det generelle bødeniveau. Jeg ved ikke, om det øger trafik sikkerheden, hvis man forøger det generelle bødeniveau. Der kan vel sættes spørgsmålstejn ved, om man sidder og tænker, at hvis bøden bliver så eller så stor, må man hellere gøre sådan. Det er måske tvivlsomt.

Vi ved godt, at danske vognmænd har det svært, og spørgsmålet er, om de her regler gør det værre eller bedre. Og så har jeg lært et ord, nemlig sabotagekørsel. Jeg troede sådan set, at det var, når man generer andre i trafikken eller sådan noget. Det er måske lidt naivt, men jeg har ikke forbundet det med, at det åbenbart betyder, at man overholder nogle regler om, at man tre gange må køre for fremmed regning i et land. Det er sabotagekørsel. Ja, man lærer noget nyt hele tiden. Om det gavner eller skader, er en svær sag at afgøre.

Vi forholder os lidt spørgende til det her lovforslag, indtil vi i udvalgsarbejdet får afklaret nogle af de spørgsmål, der er stillet. Der er

dele af lovforslaget, vi godt kan støtte, og der er andet, vi er betænkelige ved, så det er ikke i dag, vi siger ja eller nej. Tak for ordet.

Kl. 13:30

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

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

Kl. 13:30

(Ordfører)

Lars Barfoed (KF):

Tak. Det her lovforslag indeholder jo i virkeligheden to forslag, der ikke har så meget med hinanden at gøre, synes jeg. Der er jo for det første forslaget om, at ministeren gerne vil have hjemmel til at gennemføre de regler, som nu engang ligger i direktivet om arbejdstid for selvstændige vognmænd. I Det Konservative Folkeparti har vi det sådan med det, at vi sådan set er imod, at man indfører regler om arbejdstid for selvstændige vognmænd. Vi hylder nu engang det private initiativ i Det Konservative Folkeparti og mener ikke, at det private initiativ og de selvstændige erhvervsdrivende skal underlægges begrænsninger ved statslige regler. De selvstændige må selv finde ud af, hvor meget de vil arbejde. Det ligger der i den frihed, der er i at være selvstændig.

Men vi er godt klar over, at vi har at gøre med et direktiv, der fastsætter nogle regler om det, og direktiver skal jo på den anden side overholdes. Derfor har vi forståelse for, at ministeren nu fremsætter et forslag om, at selvstændige skal omfattes af de her regler. Det er et spørgsmål om at efterkomme et direktiv, og det taler så for at vedtage forslaget.

Det Konservative Folkeparti vil imidlertid under udvalgsarbejdet stille nogle spørgsmål med hensyn til at få afdækket, hvilken grad af fleksibilitet der er i direktivet på det her område, og i hvilket omfang de her regler om arbejdstid for selvstændige er implementeret i andre lande.

For så vidt angår forslaget om et skærpet bødeniveau for at overtræde gods- og buskørselsloven, er det jo unægtelig sådan, som der også står i bemærkningerne til lovforslaget, at taksterne ikke har været hævet i ganske lang tid, og derfor er vi enige i, at det er på tide at justere taksterne opad, og det er vi sådan set enige i man gør.

På den baggrund vil Det Konservative Folkeparti som udgangspunkt være parate til at støtte lovforslaget, men vores endelige stillingtagen vil afhænge af de besvarelser, vi får under udvalgsbehandlingen.

Kl. 13:32

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren. Værsgo.

Kl. 13:32

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Indledningsvis vil jeg selvfølgelig gerne takke ordførerne for den forholdsvis positive modtagelse af lovforslaget. Der er, som flere også har omtalt, tale om et smalt lovforslag i forhold til det lovforslag, som rent faktisk blev sendt i høring. Det skyldes, at jeg på baggrund af de tilbagemeldinger, der kom frem under høringen, har fundet det samlet set rigtigst at trække de dele af lovforslaget tilbage, som ikke er strengt nødvendige på nuværende tidspunkt. Derfor har jeg valgt alene at tage to emner med i denne omgang. Det er dels bødeforhøjelserne, dels hjemmel til at implementere EU-reglerne i arbejdstidsdirektiv for selvstændige vognmænd. Bødeforhøjelserne er taget med, fordi regeringen ønsker at styrke indsatsen over for social dumping, som vi jo også kommer til at tale om senere på dagen. Således indebærer forslaget bødeforhøjelser bl.a. for ulovlig cabotagekørsel.

Forslaget skal ses på baggrund af, at de nuværende bøder på gods- og buskørselsområdet er så lave, at man ikke kan antage, at det

har nogen nærmere præventiv indvirkning på dem, der kører på den forkerte side af loven, og dermed i deres udførelse af erhvervet. Bødeniveauet er utidssvarende i forhold til den økonomiske gevinst, som en virksomhed kan opnå ved at overtræde bus- eller godskørselsbestemmelserne. Hensynet til straffens præventive effekt taler derfor for, at der sker en forhøjelse af bødeniveauet på gods- og buskørselsområdet.

Så er der hjemmel til at implementere arbejdstidsdirektivet i reglerne for selvstændige vognmænd. Det er ganske enkelt nødvendigt, for at Danmark kan leve op til sine EU-forpligtelser. Der er ikke i dag bestemmelser i gældende ret, der kan regulere arbejdstiden for selvstændige vognmænd. Arbejdstidsdirektivet har til formål at regulere arbejdstiden for personer, der udfører mobil vejtransportaktivitet med henblik på at fastlægge minimumsregler for tilrettelæggelsen af arbejdstiden. Det fremgår bl.a. af arbejdstidsdirektivet, at den ugentlige arbejdstid som udgangspunkt højst må udgøre 48 timer. Det er regler, der gælder ud over køre-hvile-tids-bestemmelser, der regulerer, hvor lang tid en fører må køre, og hvornår der skal holdes pauser og hvil. Det foreslås i loven at indsætte en hjemmel, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om at gennemføre arbejdstidsdirektivet. Hvordan det skal gøres i praksis, synes jeg så er vigtigt. Hvordan vi gør det uden store og også unødvendige administrative byrder for både erhverv og myndighed, må vi se på i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen. Her vil jeg gerne understrege, at erhvervet selvfølgelig vil blive inddraget i de overvejelser.

Afslutningsvis endnu en gang tak. Jeg forstår, at der er en hel del spørgsmål. Nogle af dem er så specifikke, at jeg ikke er i stand til at svare på dem her i dag, men jeg vil sikre, at der bliver et fornuftigt udvalgsarbejde, hvor vi skal gøre, hvad vi kan, for hurtigt og præcist at besvare udvalgets spørgsmål.

Kl. 13:35

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Der er et par spørgsmål. Først er det hr. Karsten Nonbo fra Venstre med en kort bemærkning.

Kl. 13:35

Karsten Nonbo (V):

Jamen der blæste jo milde vinde fra transportministeren i forhold til det videre arbejde, og det skal jeg da kvittere for. Nu sagde fru Anne Baastrup, at vi faktisk stod med kniven for struben, og at alle andre lande havde gennemført det. Det vil jeg selvfølgelig ikke kunne sige at ministeren kan svare på på stående fod, men det er noget af det, vi vil arbejde på i udvalgsbehandlingen.

Det, jeg vil spørge om, er: Er vi enige om, at det vel ikke er det med bødeforhøjelserne, der gør, at vi har kniven for struben i forhold til EU, det er vel det med arbejdstidsdirektivet, der gør, at vi har kniven for struben? Der vil jeg så under udvalgsbehandlingen undersøge, om alle andre har gennemført det og hvornår. Men det er vel formentlig kun den ene del, der gør, at vi har kniven for struben, for ministeren har jo – det har jeg også bemærket – pillet andre ting ud af det her lovforslag. Og det er fint nok.

Kl. 13:36

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Ordføreren – transportministeren.

Kl. 13:36

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg føler mig også som ordfører, så det gør ikke noget.

Jamen det er sådan set en korrekt analyse. Men når vi har bøderne med, er det, fordi en af de mange gode ting, der kom ud af finanslovforhandlingerne sammen med Enhedslisten, netop er, at vi gerne målrettet vil sætte ind over for ulovligheder på det her område, så det er meget fornuft med af finanslovårsager. Det andet er, at jeg ba-

re er blevet opmærksom på, for det har jeg fået at vide af folk, der har forstand på det, at vi er nødt til at implementere arbejdstidsdirektivet også for selvstændige, ellers er der en EU-sag, som vinker forude. Jeg er ikke i dag i stand til at sige, hvor mange andre lande der har implementeret det osv., men det vil vi selvfølgelig meget gerne svare på under udvalgsarbejdet. Så til hr. Karsten Nonbo vil jeg sige, at det er fuldstændig korrekt forstået. Den direkte årsag er arbejdstidsdirektivet, og så har vi meget fornuftigt puttet aftalen med Enhedslisten ind i det samme lovforslag.

Kl. 13:37

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak, og så er det hr. Karsten Nonbo for en kort bemærkning.

Kl. 13:37

Karsten Nonbo (V):

Jeg må måske nok stille et lille drilsk spørgsmål, for jeg har ikke været opmærksom på, at det også var en del af finanslovaftalen. Og så kunne jeg godt tænke mig at spørge: Er beløbet i forhold til finanslovaftalen et plusbeløb eller et minusbeløb? For vi indfører vel de her forhøjede bøder for at få færre penge i kassen, altså netop for at man skal overholde loven. Vi indfører dem vel ikke, for at vi kan få et højere provenu. Så jeg ved ikke, om ministeren lige kan røbe, om det ligger i finansloven med et minus eller med et plus.

Kl. 13:38

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 13:38

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen jeg håber, at det bliver et minus, eller at det ikke giver noget, for jeg ser jo gerne, at folk overholder reglerne. Jeg synes, at det vigtigste udgangspunkt overhovedet er, at folk opfører sig på en sådan måde, at der ikke er grund til, at politiet eller myndighederne skrider ind. Det, der bare er sandheden, er, at bøderne på det her område ikke er blevet reguleret siden 1980'erne, og det betyder, at den afskrækkende virkning i forbindelse med at foretage en ulovlighed ikke forekommer særlig stor, i hvert fald økonomisk set. Det fører vi nu up to date, så vi sikrer, at man, hvis man ikke overholder reglerne, også kan mærke det på pengepungen. Men jeg så gerne, at der ikke kom en eneste krone ind, for jeg ser jo gerne, at danskerne generelt er lovlidige.

Kl. 13:39

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak, og så er det hr. Henning Hyllested fra Enhedslisten for en kort bemærkning.

Kl. 13:39

Henning Hyllested (EL):

Som jeg konstaterede i mit indlæg, og som jeg også er blevet bekræftet i af transportministeren nu, så står vi jo her med et lovforslag, som er voldsomt beskåret i forhold til det, der blev sendt i høring. Jeg skal bare høre, hvornår det er planlagt, at vi så ser resten af det, vi så i udkastet til lovforslaget, som blev sendt i høring i oktober måned. Det står jo ikke i lovkatologet, at der skulle komme noget senere, og jeg vil bare høre, om man kan forvente, at det kommer her i indeværende folketingssamling.

Kl. 13:39

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 13:39

Kl. 13:42

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg tør ikke love hr. Henning Hyllested det. En gang imellem kan man bare lige så godt være fuldstændig ærlig. Der sker meget, når man starter som ny minister, og der kommer mange ting på bordet. Her var der nogle områder, bl.a. om kørsel med traktor under 3.500 kg osv., som jeg kunne se en række ting i, jeg gerne ville dybere ned i, før jeg fremsatte lovforslag om det. Så det, jeg kan sige til hr. Henning Hyllested, er, at jeg synes, det er vigtige temaer, som der også vil blive lovgivet om. Det vil jeg gerne forsikre om, men jeg vil også gerne have, at det er sådan, at når jeg fremsætter lovforslag, har jeg selv været i dybden med dem og har haft de dialoger, som jeg synes er nødvendige, med erhverv og alle mulige andre, også Folketingets partier. Så det kommer, men jeg tør ikke her i dag give hr. Henning Hyllested en dato for det.

Kl. 13:40

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Henning Hyllested for endnu en kort bemærkning.

Kl. 13:40

Henning Hyllested (EL):

Når jeg spørger, er det selvfølgelig, fordi det lidt har en betydning for nogle af de ting, vi behandler, bl.a. i dag. Derfor er det rimelig vigtigt for mig at få at vide, om man ikke, selv om man ikke udsteder garantier, har gjort sig nogen tanker om, hvornår man eventuelt vil fremsætte, om jeg så må sige, resten af det, der blev sendt ud som udkast. Bliver det i indeværende folketingssamling?

Kl. 13:40

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren, værsgo.

Kl. 13:40

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg vil ikke give en garanti for, hvornår det bliver, men jeg vil give den garanti til hr. Henning Hyllested, at det kommer, lige så hurtigt jeg føler mig parat til at kunne gøre det på ordentlig og gennemsarbejdet vis.

Kl. 13:41

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 13:41

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil godt lige rose ministeren for at have pillet de dele ud, som bør undersøges nærmere, især det med vægtgrænsen på de 3.500 kg. Det er jeg glad for. Jeg går ud fra, at jeg kan tage det her som et signal om, at ministeren vil kigge seriøst på, om man skal gøre noget der.

Nu får man nogle bøder på 10.000 kr. for cabotagekørsel. Jeg tror, det er for lidt til, at det har den her afskrækkende virkning, men det må tiden jo vise. Mit spørgsmål er: Hvordan vil ministeren sikre, at der er en kontrolmulighed for at opdage ulovlig cabotagekørsel. I dag er der mig bekendt ikke rigtig nogen krav om kørebøger og fragtbreve, der skal medbringes i bilerne, osv., og hvis vi skal have en lovgivning om, at vi skal have forhøjede bøder, skal vi vel dybest set også vide, hvordan vi kontrollerer det her.

Kl. 13:42

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Det er jeg principielt selvfølgelig helt enig i. Det hjælper ikke noget bare på papiret at have et forhøjet bødeniveau, hvis man ikke får det kontrolleret. Jeg vil sige til hr. Kim Christiansen, at jeg tror, at vi her er inde i en eller anden ting, som ligger imellem mig og Justitsministeriet. De finanslovforhandlinger, som vi talte om før, betød jo også, at der blev givet øgede ressourcer til politiet til netop at føre kontrol på det her område. Så jeg tror, at svaret ligger et eller andet sted der.

Kl. 13:42

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Kim Christiansen for endnu en kort bemærkning.

Kl. 13:42

Kim Christiansen (DF):

Desværre rammer vi tit ind i den der gråzone mellem Transportministeriet og Justitsministeriet. Det skulle man måske tænke lidt over, når man samler ressortområder fremadrettet. Det er korrekt, at der er bevilget flere penge, 20 mio. kr., til en øget politiindsats, men det kræver jo, at politiet så har en kontrolmulighed, når de stopper bilerne, og det er den, jeg efterlyser lidt og beder om at ministeren måske vil gøre sig nogle tanker om. Hvad er det, politiet skal kigge efter, når de stopper en udenlandsk lastbil, og hvordan kan de se, om den her bil har foretaget ulovlig cabotagekørsel? Det var det ene.

Et lille tillægsspørgsmål er: Jeg ytrede i min ordførertale et ønske om, at man måske kunne dele det her lovforslag i en A- og en B-del. Det vil jeg da godt lige høre hvordan ministeren forholder sig til. Jeg kiggede ned på ministeren under min tale, og jeg så ikke nogen himmelvendte øjne eller noget. Så jeg tog det faktisk lidt som en positiv tilkendegivelse.

Kl. 13:43

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 13:43

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Først vil jeg gerne sige, at der er et fornuftigt og ordentligt samarbejde imellem Transportministeriet og Justitsministeriet, og det skal vi nok finde ud af. Jeg må bare være ærlig og sige, at jeg ikke kan reglerne om kørebøger osv., men det spørgsmål svarer vi meget gerne på i udvalgssammenhæng.

Med hensyn til deling af lovforslaget vil jeg bare sige, at jeg har fremsat et samlet lovforslag, og at det er mit udgangspunkt, men der går jo et udvalgsarbejde i gang nu, og jeg har respekt for den måde, folketingsudvalg arbejder på. Det skal jeg jo som princip ikke blande mig i. Men jeg har fremsat et samlet lovforslag.

Kl. 13:44

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak til transportministeren.

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

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:

6) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 12:

Forslag til folketingsbeslutning om nedsættelse af et udvalg vedrørende den danske jernbanes udvikling.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.
(Fremsættelse 17.11.2011).

Kl. 13:44

Forhandling

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Forhandlingen er åbnet, og den første, der skal have ordet, er transportministeren. Værsgo.

Kl. 13:45

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Lad mig starte med det vigtigste: Vi er enige om målet, nemlig at jernbaner skal klare en større del af trafikken i Danmark. Jeg synes, det er en god ambition at arbejde for, at jernbanerne skal have fordoblet arbejdet med persontransport, og jeg synes også, det er vigtigt, at der er størst mulig mobilitet på skinner til gavn for miljø og sikkerhed og ikke mindst af hensyn til trængselen på vejene, hvad enten det gælder de daglige brugere, eller det gælder trafikken mellem landsdelene.

Jeg er også helt på linje med, at vi skal arbejde for mere gods på bane. En velfungerende banegodstrafik skal være med til at aflaste vejene og sikre erhvervslivet gode alternativer til at transportere vores alle sammens varer, og jeg kvitterer derfor gerne, hvad angår sigtet med beslutningsforslaget. Men på den anden side mener jeg også, at situationen er så alvorlig, at løsningen ikke er at nedsætte flere udvalg, som skal analysere og diskutere og komme med betænkninger. Jeg vil selvfølgelig ikke afvise, at man kan blive klogere på en eller anden måde i forbindelse med et udvalgsarbejde, men jeg mener faktisk, at lige nu handler det først og fremmest om at tage fat på arbejdet.

For det første skal DSB have rettet op på økonomien, det er simpelt hen en grundforudsætning for så meget andet. I de seneste år har de økonomiske problemer hobet sig op i virksomheden, og man står nu rent faktisk i en ganske alvorlig situation. Økonomien er på et forkert spor, det kan gå ganske galt, hvis der ikke handles nu, og jeg tror, det er vigtigt at få det prioriteret og sagt, at det er afgørende vigtigt for DSB.

DSB's ledelse har lagt en plan for årlige effektiviseringer på 0,5, 0,75 og 1 mia. kr. for årene 2012, 2013 og 2014. Nu er det, at den plan skal implementeres, og det bliver den store opgave for DSB's ledelse, men forhåbentlig i et godt og konstruktivt samarbejde med medarbejderne. Som bekendt indgik det også i den nye finanslovaftale for 2012 mellem regeringen og Enhedslisten, at vi rent faktisk har prioriteret at fjerne den tidligere regerings besparelse på DSB på 300 mio. kr. her i 2012. Det er et klart signal til DSB om, at vi gerne vil være dem behjælpelig med at nå de store mål, som de har foran sig.

For det andet er det afgørende, at vi kommer videre med elektrificeringen af jernbanen. Eldrift er samfundsøkonomisk en god forretning. Det er godt for miljøet, det er godt for togoperatørernes driftsøkonomi, det vil gøre det lettere at købe standardtogmateriel, og så er det ikke mindst godt for passagererne – alt sammen noget, som er helt nødvendigt, og som vi skal arbejde på. Det er ikke nogen hemmelighed, at vi har haft en første runde i forligskredsen om det. Det lykkedes ikke i første omgang, historien kender alle, men vi ved jo også, at der ligger en grundig analyse fra Banedanmark om elektrificeringen. Altså, vi har brug for forhandlinger og beslutninger med udgangspunkt i at få sikret elektrificeringen i Danmark, i første omgang strækningen mellem Lunderskov og Esbjerg.

For det tredje skal DSB have IC4-toget ud at køre. Der er mange holdninger til IC4, men på baggrund af den tidligere regerings beslutning har vi nu haft førende eksperter til at gennemgå toget. De har haft adgang til alt materiale omkring relevante personer og eksperter og har kunnet konkludere, at under visse forudsætninger tror de på at toget kan komme ud at køre. Selv om IC4-situationen langt fra er lykkelig, må jeg bare konstatere, at alternativet er endnu værre.

Så der er, som jeg ser det, nok at tage fat på. Men jeg anerkender som sagt, at der i forslaget stilles en række relevante spørgsmål. Jeg mener bare, at et udvalgsarbejde på nuværende tidspunkt måske nærmere kunne forsinke den proces, som vi nu forhåbentlig går i gang med. Jeg vil gerne prioritere samarbejdet med Folketingets partier højt og inddrage Transportudvalget, i takt med at vi finder løsningsmuligheder og vælger løsninger og derefter får det konkretiseret. Jeg glæder mig til de forhandlinger, der starter, for jeg tror, det er her, vi først og fremmest kan give DSB, miljøet og måske ikke mindst passagererne det svar, at det, vi gerne vil, og det, vi kerer os om, et bredt flertal i Folketinget, er tog, der kører til tiden, og som fungerer ordentligt og effektivt.

Kl. 13:49

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Der er ønske om en kort bemærkning. Hr. Leif Mikkelsen, Liberal Alliance, værsgo.

Kl. 13:49

Leif Mikkelsen (LA):

Tak for det. Tak til ministeren for det her svar på beslutningsforslaget. Nu undrer det mig meget, at ministeren egentlig ikke klapper i hænderne og siger, at med de problemer, der i øvrigt har været i hele jernbanedriften skulle det her forslag have været vedtaget for 15 år siden. Noget kunne i hvert fald have været anderledes.

Så noterer jeg mig, at ministeren nu peger på, at IC4 skal ud at køre. Vil det sige, at ministeren har svaret fra den havarikommissionen, der skulle afdække, om bremseårsagen eller mangel på samme er klarlagt, siden ministeren kan pege på det? Vi undrer os meget i forhold til det forløb, der har været, og de mange problemer, der har været, med hensyn til IC4, hvor en rapport afdækkede alle mulige fejl og mangler, der skulle udbedres, som gør, at de jo ikke kører. Så kunne man pludselig ikke bremse, og det stod der ikke noget om i rapporten, og jeg har ikke hørt noget svar på det.

Alligevel siger ministeren her fra Folketingets talerstol, at IC4 skal ud at køre. Det vil sige, at uanset svaret skal IC4 ud at køre. Så forstår jeg godt, at det går galt, hvis det er det, der er holdningen hos ministeren til det her område. Jeg troede rent faktisk, at man seriøst ville afvente svaret og se på, om det er forsvarligt, at de skal køre. Jeg er sådan set interesseret i passagerernes sikkerhed og ikke spørgsmålet om, at man nu for enhver pris skal have IC4 ud at køre. Der synes jeg at vi skylder togkunderne at stå til ansvar.

Kl. 13:51

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 13:51

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Lad mig starte med at sige, at det er fuldstændig korrekt, at hvis der var truffet andre kloge beslutninger tilbage i tiden, var der nok meget, der så anderledes ud, også når det gælder DSB.

Nu er jeg jo i den heldige situation, at når man taler her fra Folketingets talerstol, bliver hvert ord jo skrevet ordret ned – det kan somme tider også være en ulempe, men ikke lige i den her situation. Hvis hr. Leif Mikkelsen havde hørt hele talen og ikke kun den ene sætning, som jeg tror blev refereret tre gange, ville hr. Leif Mikkelsen jo også have konstateret, at jeg tog bredden i det her. Min hoved-

pointe er, at nu må vi gøre, hvad vi kan for at få IC4 ud at køre. Jeg skal gerne for hr. Leif Mikkelsens skyld gentage hovedessensen af det, jeg sagde i min tale, nemlig at den Atkinsrapport, som vi jo begynder, som den tidligere regering bad om at få, i sin endelige konklusion siger, at under visse forudsætninger tror man på, at IC4 kan komme ud at køre, og det, der var min pointe, var lige præcis at sige, at nu må man fra DSB's side være dedikeret til at løse den opgave, for alternativet til, at IC4 ikke kommer ud at køre, er skræmmende.

Kl. 13:52

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Leif Mikkelsen for endnu en kort bemærkning.

Kl. 13:52

Leif Mikkelsen (LA):

Nu kan det her jo hurtigt udvikle sig til en IC4-diskussion, og det er måske egentlig en skam, for der ligger sådan set et godt beslutningsforslag om at nedsætte et udvalg, som måske kunne kvalificere fremtidens togdrift, hvilket jeg ved ministeren går meget op i skal udfylde en større og større del alene i lyset af regeringens tanke om en betalingsring, hvor det måske havde været en klog disposition at sikre, at togdriften fungerede, og at togene kunne køre, inden man jager folk ud af bilerne.

Men jeg vil gerne i forlængelse heraf spørge ministeren, når nu ministeren selv påpeger IC4-problemet: Hvornår forventer ministeren der er et svar fra den havarikommission, som nu har skullet analysere det, at toget ikke kan bremse, hvilket jo dog er en ret væsentlig funktion på et tog? Så jeg synes, at vi måske snarere skulle have signal om, om det sådan er en halvårssag, eller hvad det er for et spørgsmål, fordi vel vidende at IC4 jo ikke har fyldt noget særligt af togdriften endnu, kan man sige, at det ikke er noget stort savn, at de ikke kører, for det har de stort set næsten aldrig gjort, men alligevel, hvis det er tanken, at de skal fylde noget i togdriften, må vi have en afklaring på, om de skal det fremadrettet. Så hvornår forventer ministeren svar, og hvornår kan vi andre høre om det svar? Jeg var ved at tro en overgang, at ministeren havde hørt noget, men så havde ministeren vel meddelt det. Tak.

Kl. 13:53

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 13:53

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg har i forhold til IC4 og Folketingets Transportudvalg ikke noget, der ligner hemmeligheder. Tværtimod, jeg deler alt, hvad jeg måtte vide, med Transportudvalget.

Jeg har det sådan, at når man får de episoder, som der har været med hensyn til bremseproblemer med IC4, at jeg er meget glad for og tryk ved, at vi har et system i Danmark, som betyder, at så bliver togene kørt i stald, havde jeg nær sagt, og så er der en havarikommissionen, der undersøger de her ting. Jeg ved, fordi jeg rent faktisk så det i medierne, at man har genskabt situationen med hensyn til bremses på nogle strækninger i det syd- og sønderjyske, og jeg tror, at man dermed har fået noget viden, men jeg har ikke nogen konkret viden om, hvornår man har den endelige vurdering af, om de her bremseproblemer er et specifikt problem knyttet til det enkelte tog, eller om det er et generelt problem. Det er jo det, der er det fuldstændig afgørende. Jeg tror, at hr. Leif Mikkelsen og jeg i hvert fald kan blive enige om så meget, som at sikkerheden for passagererne sætter vi ikke nogen spørgsmålstejn ved, og derfor er det fuldstændig afgørende, at vi får et fuldstændig klart svar på spørgsmålet om bremses. Det er jo noget helt fuldstændig centralt.

Kl. 13:54

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Så er det hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti, for en kort bemærkning.

Kl. 13:55

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg hørte jo hele ministerens tale, og det, jeg også hørte, var en lang leden efter nogle fornuftige argumenter for at skyde det her i øvrigt glimrende beslutningsforslag ned. Jeg håber ikke, at det er, fordi det er noget, der har groet i Dansk Folkepartis have, at man vil have det her skudt ned.

Vi har haft et havnelovsudvalg, der, mener jeg, kom frem til et ganske fornuftigt resultat. Vi har i øjeblikket et luftfartsudvalg, som kigger på hele luftfarten og på, hvordan det skal fungere fremadrettet, og jeg vil sige, at hvis man måske i sluthalvfemserne havde haft en kommission, der havde kigget nærmere på jernbanedriften og gjort sig nogle tanker om den, havde vi måske også haft en anden situation end den, vi har i dag.

Derfor undrer det mig lidt, at ministeren er så afvisende over for, at vi sætter os ned – det er noget, der ligger ud over de her gode tiltag, vi allerede har aftaler om – og spørger, hvor vi vil være henne om 10, 15, 20 år med de danske jernbaner. Det synes jeg er meget relevant.

Kl. 13:56

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Transportministeren.

Kl. 13:56

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg vil sige til hr. Kim Christiansen, at jeg sådan set ikke ved, om jeg skød det ned. Det gjorde jeg, når det her og nu gælder nedsættelse af et udvalg, der på ganske få måneder skal finde de vises sten, for jeg tror sådan set, at alle, der på nuværende tidspunkt sidder herinde i salen, er dybt optaget af at løse de her problemer.

Det er jo ikke sådan, at der ikke har været et udvalgsarbejde. Vi har f.eks. lige fået et omfattende og godt materiale om elektrificering. Det er jo bare at tage fat, vil jeg sige til hr. Kim Christiansen. Det er jo bare at tage fat på et af nogle problemerne. Vi har i et bredt samarbejde sikret, at signalsystemet nu bliver rullet ud, så vi får et nyt signalsystem i Danmark, så hurtigt som det rent faktisk kan lade sig gøre. Så der er en hel række ting, vi enten har gjort eller er i gang med at gøre.

Når jeg kigger ud i salen, ser jeg, at det er erfarne trafikpolitikere, der sidder her, og så ved man sådan set godt, hvad der er brug for. Så er det jo rent faktisk sådan, at vi har startet forhandlingerne om bl.a. elektrificeringen. Det starter vi på nu. Så jeg vil sige til hr. Kim Christiansen, at jeg måske nærmere vil vende det rundt og sige, at jeg sådan set er dybt optaget af at løse en række af de problemer, som jeg tror at vi alle må erkende vi skal tage fat på, i stedet for at sylte dem og lægge dem ud til et eller andet udvalgsarbejde og herefter sige, at vi så ikke kan foretage os noget, før det udvalgsarbejde er færdigt. Dertil synes jeg rent faktisk, at der er en række alvorlige problemer, som er for vigtige til, at man ikke tager fat på dem her og nu. Det er derfor, at vi rent faktisk snart skal mødes, bl.a. for at se, om vi kan finde midler til det helt afgørende, nemlig elektrificeringen.

Kl. 13:57

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 13:57

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil sige til transportministeren, at det ene ikke udelukker det andet. Det, at vi laver brandslukning – det er jo meget det, vi gør i øjeblikket – udelukker ikke, at man også kunne nedsætte en kommission, der kunne kigge lidt mere langsigtet på det og se det fra et helikopterperspektiv, for det, vi laver i øjeblikket, er langt hen ad vejen brandslukning: Hvordan får vi nogle IC4-tog, som vi desværre hænger på, ud at køre? Hvordan får vi sikret materielsituationen her og nu?

Det er rigtigt, at der er taget beslutning om, at vi skal diskutere elektrificering. Det arbejde glæder vi os meget til i Dansk Folkeparti. Men der er jo ikke taget nogen langsigtede beslutninger om, hvordan vi finansierer elektrificeringen. Skal vi være fuldt elektrificerede om 15-20 år? Det er sådan noget, jeg godt kunne tænke mig vi havde inddraget, sideløbende med at vi laver brandslukning, så vi også kunne anlægge et langsigtet perspektiv.

Kl. 13:58

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Transportministeren.

Kl. 13:58

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jamen jeg tror, der er brug for begge dele. Jeg tror, der er brug for brandslukning, men der er bestemt også brug for et langsigtet perspektiv. I min optik er der vel rent faktisk tale om et langsigtet perspektiv, når man forhandler sådan nogle ting. Altså, uden at jeg kender detaljerne, havde man anlagt et langsigtet perspektiv, da man i forhandlingerne sagde, at man vil bede om en redegørelse af, hvordan man kan få elektrificeret Danmark, og hvordan økonomien i det er? Det er da et langsigtet perspektiv.

Nu ligger rapporten fra Banedanmark der, og nu handler det vel om at træffe nogle politiske beslutninger, så vi forhåbentlig kan nå hurtigt at få elektrificeret den strækning, der ligger lige for, og få fastlagt retningslinjerne for det fremadrettede arbejde.

Jeg vil sige til hr. Kim Christiansen, at jeg ikke synes, at der er grund til at være helt så negativ, for jeg oplever lidt, at vi har en fælles holdning til det her. Jeg har bare ikke en tro på, at man inden sommer kan sætte sig ned i et udvalg og komme frem til de vises sten med hensyn til jernbanedriftens fremtid. Jeg tror faktisk, at vi skal koncentrere os om at tage fat på de problemer, som jeg tror vi alle erkender er her og nu. Jeg skal ikke afvise, at der i et længere perspektiv kan være brug for en perspektivering, som man bl.a. har fået med elektrificeringen. Det vil jeg slet ikke afvise. Jeg er bare så utålmodig efter at komme i gang med arbejdet, at jeg gerne vil have løst de reelle problemer, der er.

Kl. 13:59

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre for en kort bemærkning.

Kl. 13:59

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg hæftede mig også ved ministerens bemærkning om, at vi skal have IC4-togene ud at køre – det er vist korrekt citeret – og jeg hæftede mig også ved min gode kollega hr. Leif Mikkelsens bemærkning om, at togene skal kunne bremse, hvilket jeg er helt enig i, men det er nu også rart nok, at de kan køre, så der er noget af en udfordring her.

Nu virker det, som om det er en kendsgerning, at de tog skal ud at køre, og at det næsten er underforstået, at det skal ske, koste hvad det vil. Derfor vil jeg spørge ministeren, om ikke han synes, det er

lidt underligt, at man i den såkaldte Atkinsrapport, som vi fik for nogle uger siden, konkluderer, at IC4-togene grundlæggende er sunde, mens man samtidig oplister en lang række alvorlige problemer ved motorer, bremses, ventilationsanlæg, varmeanlæg, koblingssystemer, togcomputere og toiletter, for bare at nævne nogle af problemerne. Synes ministeren ikke, at der er en modsætning i, at det bliver konkluderet, at IC4-togene grundlæggende er sunde, samtidig med at man slår fast, at der er den lange række af problemer ved togene?

Kl. 14:00

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Transportministeren.

Kl. 14:00

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg vil gerne sige til hr. Kristian Pihl Lorentzen, at der er en ting, som har undret mig i den her debat, og det er, at dem, der nu er mest skeptiske, kommer fra det parti, som selv havde transportministeransvaret og bad nogle af de virksomheder, der er førende med hensyn til togdrift i Danmark, om at foretage en undersøgelse på området. Og så forstår jeg ikke helt denne debat. Vi er enige om, som det også lige blev refereret, at togene grundlæggende er sunde, men der er en række problemer, og det har jeg erkendt fra starten af. Jeg har ikke på noget tidspunkt foregøglet hverken Transportudvalget eller den danske befolkning, at det her er nogen nem sag. Det er vel også, fordi der har været problemer hele vejen igennem, at skiftende transportministre op igennem 00'erne har indgået forskellige aftaler. Nu står vi bare tilbage med, at nogle af de førende eksperter siger, at IC4 på visse betingelser vil kunne komme ud at køre, og så har jeg bare lidt svært ved at forstå, at vi ikke kan være fælles om at søge at nå det mål og så håbe på, at det lykkes. Jeg tror, at hr. Kristian Pihl Lorentzen er enig med mig i, at alternativet til, at det ikke lykkes, rent faktisk er skræmmende.

Kl. 14:02

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 14:02

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg kan da fuldstændig bekræfte, at det var den tidligere regering, der bestilte Atkinsrapporten, og at den skulle udfærdiges af Europas mest førende jernbaneeksperter. Men ikke desto mindre synes jeg, at der er en række tvivlsomme punkter i den rapport, som man må være meget skeptisk over for, og så er der siden sket det bremseuheld, som betyder, at man må være skeptisk over for IC4. Og jeg kan da give ministeren tilsagn om, at Venstre meget gerne deltager i hele oprydningsarbejdet efter IC4 – det må være et fælles ansvar på tværs af partierne.

Jeg vil godt lige stille et spørgsmål, der relaterer sig til det beslutningsforslag, vi er her for at diskutere. Finder ministeren det ikke nyttigt, at vi tager de gode delelementer, vi har, deriblandt elektrificeringsanalysen, og får dem set i sammenhæng og får lavet en masterplan for, hvad vi er nødt til at gøre på kort sigt, og hvad det er fornuftigt at træffe beslutninger på langt sigt for?

Kl. 14:03

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Transportministeren.

Kl. 14:03

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jo jo, vi kan lave alle mulige masterplaner, men jeg er bare lidt optaget af at komme i gang med det, der kan være med til at gavne pas-

sagertransporten i Danmark her og nu. Det tager vi hul på nu, og så kan vi snakke om alle mulige masterplaner bagefter.

Jeg vil godt vende tilbage til det andet, som jeg egentlig synes er lidt grundlæggende, nemlig at den tidligere minister, den tidligere regering, beder nogle af de ledende eksperter, når det gælder det at kunne køre tog i verden, om at komme med en rapport. Når man gjorde det, var det, fordi der var problemer med IC4, og derfor kan det jo ikke undre, at Atkinsrapporten peger på, at der er en række problemer, for hvis der ikke havde været problemer, havde IC4 jo været ude at køre. Så det er vel ret logisk, at man peger på, at der er en række årsager til, at IC4 ikke bare har kørt, som de skulle hele tiden. Ellers havde vi jo ikke haft brug for rapporten, for så havde IC4 bare kørt. Men det, de så peger på, er, at de grundlæggende tror på, at det kan blive en fornuftig investering, og at IC4 kan komme ud at køre, men de problemer, de peger på, skal selvfølgelig løses, før det kan lade sig gøre. Og der kunne jeg måske godt ønske mig, at vi var lidt mere enige om, at det her er en fælles opgave, som vi alle sammen har aktier i, i stedet for at det lidt skal være en skyttegravs-krig, hvor man fra begge sider skal score nogle nemme point hist og pist.

Kl. 14:04

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

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

Kl. 14:04

Henning Hyllested (EL):

Det er lige i forlængelse af hele snakken om IC4. Jeg tror, ministeren skal prøve at forstå, at der jo er blevet rejst berettiget tvivl om den her Atkinsrapport. Problemet er jo, at medlemmerne af Transportudvalget – jeg kan selvfølgelig kun tale for mig selv, men jeg tror alligevel, jeg taler for hele udvalget – ikke er teknikere. Jeg har jo selv haft den fornøjelse at sidde og læse også den tekniske rapport, der nu er kommet, og jeg må sige, at jeg stiger af efter 20 sider. Og det synes jeg da er ret godt holdt ud i virkeligheden.

Jeg vil spørge transportministeren, om det ikke er på tide simpelt hen at skære igennem og sige: Så lad os prøve at få holdt en høring. Lad os indkalde alle dem, som har ytret sig kritisk om Atkinsrapporten, fordi der er rejst berettiget tvivl om den. Lad os få deres kritik i direkte konfrontation med Atkins konsulenter. Så har vi et bedre grundlag som Transportudvalg at bedømme tingene på.

Kl. 14:05

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Transportministeren.

Kl. 14:05

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Først en lidt principiel ting: Jeg synes, det er meget svært – og det er sådan set også det, hr. Henning Hyllested giver udtryk for – at skulle gøre sig, i hvert fald med min baggrund, meget klogere end Atkins, som også har teknisk forstand på det her område. Det er der, jeg en gang imellem måske står lidt af i forhold til oppositionen og den måde, de ligesom mener at have det vise svar på det her område på. Jeg tror faktisk, man har bedt nogle af de bedste om at vurdere dem, og det har jeg sådan set ikke nogen grund til at sætte spørgsmålstegn ved. Men det er ikke det samme, som at jeg bare sluger alting rå.

Jeg tror faktisk, jeg har været meget åben i forhold til hele Atkinsrapporten. Jeg startede med at invitere Transportudvalget over til offentlighedsloven. Jeg tror, vi har fremlagt alt, hvad der overhovedet kan fremlægges. Og hvis der er brug for at stille yderligere spørgsmål til Atkins' håndtering af de her ting, er jeg sådan set med på det, for jeg tror på, at Atkins kan stå på mål for den rapport om IC4, som

de har afleveret. Så det har jeg som princip ikke nogen problemer med.

Jeg vil også bare sige, at vi svarer på rigtig, rigtig mange spørgsmål af meget, meget teknisk karakter, og det skal vi selvfølgelig også kunne. Men jeg vil gerne sige til hr. Henning Hyllested, at jeg grundlæggende ikke har grund til at tvivle på konklusionen fra en af de mest førende virksomheder i verden, når det gælder togdrift.

Kl. 14:07

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 14:07

Henning Hyllested (EL):

Jeg er bestemt ikke ude efter at sige, at der ikke har været åbenhed omkring det, bestemt ikke. Men jeg kan bare konstatere, at der faktisk er rejst berettiget tvivl – og det er jo altså fra kvalificerede folk, som også arbejder med den her slags. Når sådan nogle folk rykker i marken og begynder at sætte spørgsmålstegn ved noget af det, som Atkins fremlægger, synes jeg, der er grund til – og så har jeg i hvert fald som transportudvalgsmedlem behov for det – at sige: O.k., så lad os da få dem i konfrontation. Så kan vi veje og vurdere og så tage stilling ud fra det. For jeg er enig i, der skal tages en beslutning i løbet af ikke ret lang tid.

Kl. 14:07

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Værsgo til transportministeren.

Kl. 14:07

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg ved ikke, om det skal være en konfrontation, vil jeg sige til hr. Henning Hyllested, men jeg stiller gerne, hvad jeg måtte have af vinden også på det tekniske område, til rådighed for Transportudvalget. Det er det sådan set op til Transportudvalget at beslutte om man vil have. Jeg svarer gerne på alle de spørgsmål, som der bliver stillet. Og er der behov for noget ud over det, leverer jeg det, jeg kan, fordi jeg synes, det er fuldstændig afgørende.

Det, der sådan set har været mit ærinde her i den sidste del af det, er at sige, at jeg håber, at man også i den fremadrettede debat vil vedkende sig de beslutninger, man har taget inden for de seneste år.

Kl. 14:08

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak til transportministeren. Så er det den første ordfører i ordfører-rækken, og det er hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre. Værsgo.

Kl. 14:08

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Med dette beslutningsforslag, B 12, foreslår Dansk Folkeparti, at regeringen nedsætter et udvalg vedrørende den danske jernbanes udvikling. Målet er, at udvalget kommer med konkrete anbefalinger til en forbedring af banetrafikken på kort og på lang sigt. Jeg er sikker på, at vi på tværs af Tingets partier er enige om, at der frem mod 2030 skal sættes på en markant stigning i antallet af passagerer i togene, men her er der tale om en gigantisk udfordring, specielt hvis man, som det har været fremme, går efter en fordobling af passager-tallet, og det er ikke mindst, fordi der nu og i det kommende år vil være rigtig mange bolde, man vil skulle have i luften i forbindelse med jernbanen.

Lad mig for det første nævne den aktuelle alvorlige mangel på pålideligt og moderne togmateriel i kølvandet på den utålelige IC4-føljeton. Der er behov for at få taget endelig stilling til IC4-togene: Kan de i det hele taget løse opgaven? Det er der fortsat stærk tvivl

om. Under alle omstændigheder synes det fornuftigt at udarbejde en plan B. Så det er jo en af de bolde, man har i luften.

KI. 14:13

For det andet er en af de andre bolde, vi har i luften, ønsket om at få elektrificeret vores hovedstrækninger, startende med strækningen Esbjerg-Lunderskov, og det er selvfølgelig også noget, hvor der skal træffes beslutninger på kort sigt. Jeg vil gerne kvittere over for transportministeren, at han, som han også har nævnt her fra talerstolen i dag, har inviteret til fornyede forhandlinger om denne opgave. Det er vi i Venstre glade for.

For det tredje er der udrulningen af det gigantiske signalprojekt på alle statslige banestrækninger i Danmark i de kommende 10 år. Det er også en meget stor udfordring, der spiller ind på, hvordan vi har mulighed for at udvikle jernbanen.

For det fjerde er der udfordringen med at få effektiviseret den statsejede virksomhed DSB. Der er behov for at øge produktiviteten i DSB. Vi har her en rapport, hvis klare konklusion er, at der er et potentiale på mere end 1 mia. kr. om året at hente i DSB, og det er jo penge, der kunne bruges langt bedre til fremadrettede investeringer i jernbanen. Der er også brug for at genoprette DSB's økonomi, og i det hele taget er der måske også behov for at se på organiseringen af DSB, altså om det nu er den rette organisering med en såkaldt selvstændig offentlig virksomhed, hvor virksomheden i virkeligheden befinder sig midt i et ingenmandsland. Fra Venstres side lægger vi ikke skjul på, at vi foretrækker en model, hvor man går i retning af et rent snit i form af DSB som et aktieselskab.

For det femte har man EU's transportkorridorer, og dem kan vi ikke se bort fra. Vi er en del af Europa. Vi skal sørge for, at de danske jernbanekorridorer passer ind i det europæiske system, at der er interoperabilitet. Vi skal sørge for, at der er rammer for den fremtidige konkurrence på banen, jævnfør EU-reglerne. Der har vi jo gode erfaringer med Arriva, der kører på de midt- og vestjyske jernbaner, og der vil givetvis komme mere konkurrenceudsættelse på de danske baner.

Så der er altså god grund til at sikre et samlet overblik, at se tingene i sammenhæng, og det mener vi at et udvalgsarbejde som det her foreslåede kan bidrage til. Det skal ikke være en syltekrukke, det skal ikke være en snakkeklub, for der er brug for konkret handling. Det, Venstre mener der er brug for, er en masterplan for jernbanen, hvor vi får klarlagt: Hvad skal vi have besluttet her og nu allerede i 2012? Hvilke beslutninger er der behov for at træffe om pejlemærker for jernbanen inden for en horisont på 5, 10, 30 år?

Jeg tror, det kunne være rigtig godt at få skabt sådan et overblik over jernbanen ud fra de mange fornuftige planer, vi har liggende for de forskellige aspekter inden for banen, og på denne baggrund vil Venstre erklære sig positiv over for dette beslutningsforslag.

KI. 14:12

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Rasmus Prehn, Socialdemokratiet.

KI. 14:12

Rasmus Prehn (S):

Jeg vil gerne spørge Venstres ordfører: Er det virkelig sådan, at det, der er Venstres svar nu efter 10 år, hvor man har haft regeringsmagten, er, at det, der skal til, er flere undersøgelser, mere bureaukrati, mere papir fremfor konkret handling? Venstre har haft mulighed for i forbindelse med de forhandlinger, vi har haft, at starte med at elektrificere jernbanen, men har valgt at holde sig tilbage, valgt at trække stikket ud til elektrificeringsplanerne, i hvert fald indtil vi skal forhandle dem igen, og svaret til de mange pendlere, der kommer for sent på grund af toget, og som ikke kan få en siddeplads, men må stå op i toget, er, at vi skal have endnu mere udvalgsarbejde, nu finder vi et nyt udvalg. Det er det, der er svaret fra Venstre – ikke løsninger, men udvalgsarbejde.

Tredje næstformand (Marianne Jelved):
Ordføreren.

KI. 14:13

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Der skal ikke være flere analyser og store rapporter. Der er brug for, at nogle mennesker, som har forstand på jernbanen og holder af jernbanen, sætter sig sammen og kigger på de mange rapporter, vi har i forvejen, kigger på dem i sammenhæng og får lavet en samlet plan for jernbanens udvikling. Det tror jeg er meget fornuftigt at gøre, specielt i den aktuelle situation med de udfordringer, som er blevet nævnt her. Jeg er fuldstændig enig i, at der er brug for konkrete løsninger. Venstre glæder sig til i morgen, hvor vi starter på forhandlingerne om bl.a. elektrificering af banen til Esbjerg. Det hilser vi meget velkommen. Det er vores forudsætning, at vi ikke finansierer tingene ved at kannibalisere de indgåede forlig. Men jeg er sikker på, at vi sammen nok skal finde frem til andre finansieringsmuligheder.

Venstre er, som jeg tidligere i dag sagde her i salen, klar til også at deltage i en oprydning med hensyn til IC4-tog, for den tid kommer meget snart, hvor vi bliver nødt til at hugge den gordiske knude over, og vi må så se, hvad det ender med. Men vi er klar til at lægge ryg til sådan en beslutning, og den kommer forhåbentlig i form af et bredt forlig i starten af 2012, så vi kan komme ud over stepperne med jernbanemateriellet. For selvfølgelig er det fuldstændig utåleligt for bl.a. de mange tusinde pendlere, som må stå som sild i en tønde hver eneste morgen, ja, nogle må stå på perronen og se toget køre forbi. Så der skal vi sammen have fundet frem til nogle løsninger her og nu, men det ændrer ikke noget ved, at det er fornuftigt også at tage det lange lys på, når det drejer sig om jernbanens udvikling. Det er trods alt rigtig mange milliarder kroner, der skal investeres.

KI. 14:14

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Hr. Rasmus Prehn for en kort bemærkning.

KI. 14:14

Rasmus Prehn (S):

Jeg vil gerne udtrykke min store glæde over, at Venstre nu vil gå konstruktivt ind i det her arbejde ved at lave løsninger på området, selv om det ikke gik så godt ved de sidste forhandlinger. Vi lagde et konkret forslag frem om at starte på elektrificeringen, og venstre trak stikket ud. Men det er positivt, at Venstre møder op i morgen med det gode humør og vil være med til at finde løsninger.

Så siger Venstres ordfører, at der ikke skal laves flere analyser. Men er det, der står i den første linje i det her beslutningsforslag, ikke nærmest, at det her udvalg skal nedsættes for at lave analyser og vurderinger? Altså, skulle vi ikke hellere handle på baggrund af den viden, vi har nu? Der er brug for elektrificering, og der er brug for et løft af den kollektive trafik. Lad os komme i gang.

KI. 14:15

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Så er det ordføreren.

KI. 14:15

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Venstre hæfter sig ved, at det her forslag handler om, at der bliver nedsat et udvalg med de relevante repræsentanter inden for jernbanesektoren, herunder også erhvervslivet, som skal betjene sig af banen, hvad enten det er deres medarbejdere, eller det er gods, der skal transporteres. Så det synes vi er rigtig fornuftigt.

Det handler ikke om at iværksætte nye, store analyser, for det er jo en syltekrukke. Vi har en lang række gode analyser. Nu drejer det

sig om at se på det i sammenhæng. Derfor synes vi faktisk, at det er et rigtig fornuftigt forslag at nedsætte sådan et udvalg, hvor der også er politisk repræsentation, således at vi politikere får en dybere indsigt i jernbaneforholdene og dermed bliver klar til at træffe nogle fornuftige beslutninger.

Det ændrer ikke ved, at vi allerede efter nytår er nødt til at træffe en række konkrete beslutninger for at lave her og nu-forbedringer af jernbanen. Det forstår jeg at også Socialdemokraterne er med på. Så lad os holde op med det der taktiske spilfægteri om, hvem der er skyld i, at forhandlingerne brød sammen osv. Venstre fastholder, at vi ikke forhandler ud fra, at man kannibaliserer i allerede indgåede brede forlig.

Kl. 14:16

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører i ordførerrækken er hr. Rasmus Prehn, Socialdemokraterne, værsgo.

Kl. 14:16

(Ordfører)

Rasmus Prehn (S):

Beslutningsforslaget handler om at nedsætte et udvalg, der skal lave analyser og anbefalinger på jernbaneområdet. Fra socialdemokratisk side er vi naturligvis af den opfattelse, at det altid er godt og nyttigt med ny viden, ingen tvivl om det. Men sagen er den, at vi allerede kun alt for godt ved, hvad de store udfordringer er på jernbaneområdet.

Ved vi ikke alt for godt, hvor der er behov for politisk handling? Og ved vi ikke alt for godt, at der er for mange forsinkelser; at der er for mange, der mangler en siddeplads, når de tager toget; at der er behov for flere afgange og bedre komfort end det, der er tilfældet, hvis man f.eks. tager de gamle og bedagede MR-tog på strækningen mellem Aalborg og Aarhus? Og ved vi ikke alt for godt, at der er gået alt, alt for mange år, hvor der ikke er sket det, der skulle ske? Derfor er vi fra socialdemokratisk side af den opfattelse, at tiden er inde til handling og ikke til mere bureaukrati, papirer og udvalgsarbejde.

Landets nye regering har fra dag et sendt det signal, at vi ønsker et stærkere, langt bedre og mere moderne kollektivt trafiksystem. Flere skal vælge toget til, ligesom vi ønsker mere gods ført over på jernbanen. Med finansloven tog vi det helt konkrete tiltag, at vi fjernede den tidligere regerings besparelse på DSB med hele 300 mio. kr. alene i 2012. Vi har sat fokus på elektrificeringen af jernbanenet, og vi ser gerne fra socialdemokratisk side, at der sker en fuldstændig elektrificering af hovedjernbanestrækninger. Der er behov for, at vi får tog elektrificeret, fordi det vil være bedre, er mere driftssikkert og vil være mere miljørigtigt. Det vil også sikre bedre adgang til materiel, fordi der er flere tog, der kører på el frem for på diesel.

Det skal selvfølgelig ikke forhindre os i at fortsætte, hvor den tidligere regering slap, når det gælder om at sikre en ordentlig videreførelse af IC4-projektet. Der har været brugt for mange penge på det her projekt, og det mest ærgerlige ville være, hvis vi bare lod projektet sejle og ikke samlede op på det. Når vi har IC4-togene, må vi prøve at få det bedste ud af det. Vi siger ikke fra socialdemokratisk side, at det er kønt og godt og uproblematisk, men når vi har involveret os i projektet, så mangler det bare andet, end at vi gør alt, hvad vi kan, for at få det bedst mulige ud af projektet. Det vil vi gøre fra socialdemokratisk side. Det er i det hele taget punkt for punkt vores ambition at løse de udfordringer, som vi allerede ved der er på jernbaneområdet.

Vi er også åbne over for, at der kan være nye udfordringer, ny viden, vi skal indhente. Og det er vi parate til. Vi har fået en ny regering, som er grøn og miljøorienteret. Derfor skal den kollektive trafik også styrkes og udbygges. Der skal handles og forandres nu. Der-

for skal arbejdet ikke gemmes væk i et udvalg. Derfor skal vi ikke spille tiden på mere papir og bureaukrati. Ønsker vi et større vidensgrundlag inden for jernbanedrift og -organisering – hvilket der sagtens kan være rigtig gode grunde til – har vi faktisk allerede nu udmærkede muligheder for at igangsætte disse undersøgelser i regi af Transportministeriet. Her skal vi lige huske på, at vi her i Folketinget har et historisk bredt trafikforlig. Det er snart sagt alle politiske partier, der er med i det her forlig. Så hvis vi ønsker noget undersøgt, kan vi beslutte os for at gøre det og gøre det i fællesskab, hvis det er nødvendigt.

Derfor vil vi fra socialdemokratisk side sige, at selv om tankerne bag dette beslutningsforslag kan være sympatiske nok – det er jo altid godt med mere viden – er svaret på jernbanens udfordringer ikke mere udvalgsarbejde. Det ikke mere bureaukrati og mere papir. Det, der er brug for, er klare forbedringer og en klar udvikling af den kollektive trafik og en ambition om, at vi vil noget, at vi får elektrificeret jernbanedriften, at vi får sat en klar dagsorden for, at der er flere, der skal tage toget som passagerer, og at der er mere gods, der skal over på jernbanen. Derfor vil vi ikke bruge flere kræfter på mere udvalgsarbejde og stemme for det her forslag. Vi vil i gang med det samme, men selvfølgelig være åbne for at lave de undersøgelser, der skal til, når det bliver nødvendigt.

Kl. 14:21

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Tak til ordføreren. Den første for en kort bemærkning er hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre.

Kl. 14:21

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg er glad for at høre om den der meget handlingsorienterede tilgang, som hr. Rasmus Prehn har til det her, og den er jeg meget enig i. Der, hvor vandene skiller, er, at vi mener, det kunne være nyttigt at få skabt et samlet overblik over de udfordringer, der er. Det er jo et hurtigtarbejdende udvalg, der tales om, det skal være færdigt den 1. juni, jævnfør det her forslag.

Man nu er hr. Rasmus Prehn inde på IC4, og det lød også, som om hr. Rasmus Prehn er på den boldgade, at for enhver pris skal de tog ud at køre. Derfor vil jeg spørge hr. Rasmus Prehn, om Socialdemokraterne er villige til at kaste gode penge efter dårlige penge, og i givet fald hvor mange. Indledningsvis kan vi jo se, at det er omkring 800 mio. kr., der skal bruges. Kan hr. Rasmus Prehn garantere, at der ikke skal bruges en ny portion om 1 år, om 3 år osv.? Så hvor mange penge er Socialdemokraterne villige til at kaste i IC4-projektet for at få togene ud at køre for enhver pris?

Kl. 14:22

Tredje næstformand (Marianne Jøved):

Ordføreren.

Kl. 14:22

Rasmus Prehn (S):

Naturligvis har vi fra Socialdemokratiets side ikke lyst til at kaste gode penge efter dårlige. Altså, det er slet ikke det, der er udgangspunktet her. Men sagen er den, at vi har en kontrakt vedrørende de her IC4-tog, og det er jo en kontrakt, som i øvrigt blev genforhandlet, mens vi havde den tidligere højreorienterede regering. Den siger altså, at hvis det er sådan, at der er problemer med IC4-togene, så er der en rabat i forhold til prisen på det her. Man får altså penge til at udbedre nogle af de problemer, der er. Derimod kan man ikke bare trække sig ud af projektet og få pengene tilbage.

Derfor står vi i en situation, hvor vi sådan set kan se, at får vi tog, der ikke lever op til de ønsker, vi har, er der til gengæld en prisrabat, der gør, at vi kan bruge nogle penge på at få forbedret de her tog. Og da vi ikke bare kan trylle andet materiel frem og få andre tog til at

køre uden at skulle betale en masse penge for det, giver det faktisk meget god mening at tage udgangspunkt i de IC4-tog, vi allerede har mulighed for at få ud at køre, få dem forbedret og få dem til at køre.

Det, der er det vigtigste for os, er jo, at vi gerne vil sikre, at der er tog til de alt for mange togpassagerer – og der er jeg enig med hr. Kristian Pihl Lorentzen – der oplever en dårlig service, at de skal køre rundt i dårligt materiel, stå som sild i en tønne, eller at toget ligefrem kører forbi på perronen. Og der har vi hørt fra de klogeste hoveder på området at vi så kan bruge de her IC4-tog. Det er ikke en optimal løsning, og det er ikke, fordi det er problemfrit, men det er det, vi har, fordi det er dem, vi har bestilt, og vi får en rabat, der gør, at vi faktisk får relativt set billige tog for pengene, og det er det, der er udgangspunktet for os.

Kl. 14:24

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 14:24

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg har lige fået et svar fra transportministeren om scenariet, hvis det bliver sådan, at IC4 kører af sporet og må sælges eller afhændes på anden vis, nemlig at så vil det samlede tab være godt og vel 3 mia. kr. Sådan har jeg forstået svaret. Det vil sige, at hvis man ser det over en 30-årig periode, er det en afskrivning på omkring 100 mio. kr. om året. Det er jo så det, vi skal holde op imod, om danskerne muligvis skal plages med nogle upålidelige og ukomfortable tog i mange år, i øvrigt nogle, der bruger langt mere dieselolie pr. passagerkilometer, end IC3 gør. Det harmonerer ikke helt med regeringens grønne politik, men det kommer vi forhåbentlig til at diskutere mere, og jeg forstår, at også Socialdemokraterne er villige til at indgå i en sådan oprydning.

Jeg vil gerne spørge hr. Rasmus Prehn helt konkret, om ikke han er enig i, at der er brug for at aflaste DSB med hensyn til den fortvivlede materielsituation. Og der er jo kommet et forslag fra bl.a. Nordjylland om, at nordjyderne gerne selv vil have udliciteret togdriften mellem Aarhus og Frederikshavn. Er det et forslag, som hr. Rasmus Prehn støtter, for det kunne eventuelt være med til at aflaste DSB i deres fortvivlede materielsituation?

Kl. 14:25

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Ordføreren.

Kl. 14:25

Rasmus Prehn (S):

Først vil jeg sige med hensyn til IC4, at det jo er rigtigt, som hr. Kristian Pihl Lorentzen er inde på, at der vil være tale om et ret betydeligt tab, hvis det er, man skal prøve at trække sig ud af IC4-projektet. Nu var hverken Venstres ordfører eller undertegnede overhovedet i politik på det tidspunkt, hvor aftalen om IC4 blev indgået. Det er noget, vi har overtaget, og vi må vedgå arv og gæld og få det bedste ud af det. Men hvis vi bare trækker os ud af projektet, hvilket jeg lidt fornemmede at hr. Leif Mikkelsen fra Liberal Alliance lagde op til, altså at vi bare kunne sige nej og forsvinde fra projektet, så står vi altså med en regning. Der er det, vi så siger: Jamen lad os gå konstruktivt ind i det, lad os se, om vi i det mindste kan få de tog til at køre. Vi siger ikke, det er en optimal løsning. Vi siger ikke, at passagererne ikke med rette kunne forvente endnu bedre service, det kan vi sagtens forstå, men det er det, vi har, så der starter vi.

Samtidig med det igangsætter vi en større offensiv på en række andre områder. Vi vil f.eks. gerne elektrificere, og vi glæder os utrolig meget til i morgen, hvor vi starter forhandlingerne, for vi kan forstå, at Venstre, i modsætning til sidste gang vi forhandlede, nu er pa-

rat til at finde en løsning, så vi kan igangsætte elektrificeringen. Det vil betyde, at vi på den lange bane kan få nogle ordentlige tog.

Så er det rigtigt, at der også er gode og konstruktive kræfter, bl.a. i regionerne, som har spillet ind med: Kunne vores regionale jernbaneselskab, f.eks. Nordjyske Jernbaner, være med i et samarbejde? Der skal udbud til, for at vi kan få det til at fungere, og der har vi sagt, at fra Socialdemokraternes side er vi da altid med på at kigge konstruktivt på de her forslag, så længe det er noget, der kan forbedre togpassagerernes vilkår. Vi vil nemlig gerne have flere til at køre med tog, ikke færre.

Kl. 14:26

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Vi går til den næste spørger. Det er hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti.

Kl. 14:27

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg vil godt lige tage tråden op, for det er jo så nemt som svarer fra talerstolen bare lige at slynge nogle bemærkninger ud og lade dem stå i luften, når spørgeren har brugt sit sidste spørgsmål.

Hverken Venstre eller Dansk Folkeparti var modstræbende i forhold til at finde en løsning på elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov. Vi var ikke enige i finansieringen, vil jeg sige til hr. Rasmus Prehn, og det synes jeg er vigtigt lige at få præciseret. Vi går ind i de nye forhandlinger, vi er inviteret til, med hud og hår og et stort ønske om, at vi når hinanden.

Hr. Rasmus Prehn tordner fra talerstolen og siger: Nu har vi fået ny regering, vi skal have handling. Det er vi slet ikke uenige i. Selvfølgelig skal vi have handling, men det gjorde jo ikke noget, at vi blev lidt klogere på, hvad vi skulle handle og i hvilken retning. Vi er alle sammen enige om, at vi skal ud at køre, også gerne med DSB, men det ville være rart, hvis vi kunne blive enige om, hvilken retning vi skal køre i.

Vi kan se lidt på historikken, og den kan vi så være uenige om, for der er åbenbart noget virkelighedsfortrængning hos Socialdemokratiet i forhold til, hvordan hele IC4-farcen er opstået. Det synes jeg ikke vi skal stå at diskutere her i dag, men havde man måske tilbage i tiden gjort sig nogle overordnede tanker om, hvad man ville med jernbanen 10, 15, 20 år ud i fremtiden – og det er det, vi lægger op til her – kan det være, man havde undgået at lave nogle af de allerstørste fadæser.

I dag har vi DSB, Arriva og nogle privatbaner, og det, jeg lige vil spørge hr. Rasmus Prehn om, er, om hr. Rasmus Prehn har gjort sig nogen tanker om – og det er jo det, der er en del af kommissoriet – hvordan den konstruktion skal være ud i fremtiden.

Kl. 14:28

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Ordføreren.

Kl. 14:28

Rasmus Prehn (S):

Jeg er utrolig glad for, at Dansk Folkeparti også er med på, at vi skal have noget handling på det her område. Det synes jeg er positivt. Det er jo heller ikke sådan, at vi fra Socialdemokraternes side siger, at vi ikke vil være med til at belyse nogle nye ting, og at vi ikke vil være med til analyser. Selvfølgelig vil vi det, men vi ved bare, at der er en række områder, hvor der er brug for, at vi gør noget nu og her. Lad os derfor bruge kræfterne på at gøre alt, hvad vi kan, for at få elektrificeret det danske jernbaneland, og lad os prøve at vente lidt med de alt for store og forkromede analyser. Jeg tror, at vi hurtigt kan komme til at spille gode kræfter på analysearbejde og andre ting i stedet for at komme i gang med politisk handling.

Når vi nu taler om, hvorfor man ikke har igangsat det her arbejde for længe siden, ja, så sad jeg faktisk og prøvede at lave lidt forarbejde til dette forslag, og jeg må indrømme, at jeg havde svært ved at finde et forslag fra Dansk Folkeparti fra de sidste 10 år, hvor de foreslår lige præcis det her. På det tidspunkt, hvor Dansk Folkeparti havde mulighed for at få indflydelse, fordi man var det afgørende støtteparti i den tidligere VK-regering, kom det her forslag ikke. Da var man ikke så fremsynet, da var man ikke så optaget af det her udvalgsarbejde. Det gælder i øvrigt også Venstres ordfører, som sagde, det her var en god idé. Hvor blev det forslag af, mens man havde flertallet? Jeg kan ikke finde det nogen steder. Jeg har ledt med lys og lygte i Folketingets arkiver, og der ligger ikke sådan et forslag. Så det virker lidt mærkeligt, at man kommer og siger: Nu, hvor vi er i opposition, vil vi have et sådant udvalg. Var det ikke en idé at tage de samme spørgsmål, som fremgår af det her beslutningsforslag, med under armen til forhandlingerne i morgen og så få stillet de her spørgsmål i regi af den forligskreds, vi har? Det kunne da være et konstruktivt forslag. Så er vi fri for at lave noget helt nyt, starte forfra, men gøre det i konstruktivt regi.

Kl. 14:30

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Tak. Hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 14:30

Kim Christiansen (DF):

Jeg ved ikke, om jeg forstod slutbemærkningen rigtigt, og om det var sådan, at vi skulle bringe den her tanke om at lave et udvalg, der skulle se på situationen overordnet, op i forhandlingerne. Det var det nok ikke, for så kunne vi egentlig lige så godt vedtage det her i salen.

Vi kan jo altid stå og skose hinanden og sige, hvorfor Dansk Folkeparti ikke har fremsat det her for 5 år siden. Jamen nu har vi altså fået ideen, og når ideen overhovedet opstår på nuværende tidspunkt, er det jo, fordi vi ligesom alle andre i den store, brede forligskreds har haft en tro på, at vi kunne løse de her problemer løbende. Men det har bare vist sig, at der er blevet flere problemer; hver gang vi har løst et, er der dukket to nye op inden for den her jernbanesektor.

Jeg er lidt skuffet over, at Socialdemokratiet gerne vil en hel masse med den kollektive trafik, men åbenbart ikke når det kommer til handling. Vi mener, at vi – sideløbende med at hr. Rasmus Prehn og jeg laver brandslukning sammen med alle de andre øvrige gode kræfter – skal have nogle mennesker med noget faglig indsigt sideløbende på sidelinjen til at sige: Hør her, nu prøver vi at kigge på det her sammen og ser på, hvor I politikere skal styre hen i fremtiden, og hvad der er den rigtige løsning for de danske jernbaner. Det lægger det her op til, og det synes jeg egentlig, at der er sund fornuft i.

Kl. 14:31

Tredje næstformand (Marianne Jelved):

Ordføreren.

Kl. 14:31

Rasmus Prehn (S):

Nu tror jeg altså, at Dansk Folkeparti og hr. Kim Christiansen skal beslutte sig for, hvad det er for en kritik af Socialdemokratiet, de rejser. Hr. Kim Christiansen startede med at rose Socialdemokratiet for at være handlingsorienteret og for gerne at ville noget på det her område. Det var vi glade for, og det takkede vi for. Men nu her i sidste indlæg bliver vi så skoset for, at vi ikke vil handling. Det er åbenbart ikke noget for Socialdemokratiet, siger hr. Kim Christiansen. Så skal vi ligesom finde ud af: Er det det ene eller det andet, vi siger?

Socialdemokratiet vil handling. Vi har inviteret til forhandlinger i morgen. Jeg håber, vi går i gang med bl.a. at elektrificere jernbanelinjen. Der kan så være en hel masse ting, man gerne vil have belyst,

og der er det da ikke sådan, at vi ikke gerne vil være med til at undersøge nogle af de ting, der er i Dansk Folkepartis beslutningsforslag. Så kan vi jo tage punkt for punkt og få undersøgt det, der er allermest nødvendigt. Vi behøver ikke at nedsætte et nyt, tungt udvalg på det her område; vi kan bare få det undersøgt i regi af det allerede brede trafikforlig, vi har. Lad os da finde ud af det i stedet for bare at lave mere bureaukrati. Det er der da ingen grund til.

Kl. 14:32

Første næstformand (Bertel Haarder):

Hr. Leif Mikkelsen for en kort bemærkning.

Kl. 14:32

Leif Mikkelsen (LA):

Tak. Nu holdt hr. Rasmus Prehn jo en fornem tale og gav en redegørelse for alle de problemer, vi har med togdriften i Danmark, og det burde jo så egentlig føre frem til, at hr. Rasmus Prehn kunne stå og ærgre sig over, at der ikke for mange år siden blev nedsat et sådan udvalg, som i øvrigt skulle komme med anbefalinger om, hvad man kunne gøre eller skulle gøre, når nu vi kan konstatere, at der sådan set er en række fejl eller mangel på beslutninger. Hr. Rasmus Prehn har lige nævnt elektrificeringen som en af dem. Det ville da have været rart, uanset hvem der var i regering, hvis der var kommet nogle anbefalinger, som måske var tværpolitiske og ikke kom fra et enkelt politisk parti, som man så kan skose for ikke at være kommet med det for længe siden. Jeg vil så bare lige advare hr. Rasmus Prehn om, at man ikke kan give mig som svar, at jeg for 5 år siden burde være kommet med det på vegne af mit parti her.

Men nu peger hr. Rasmus Prehn på, at vi med hensyn til IC4 jo står med en regning, hvis vi sender dem sydover. Vi står altså med regningen alligevel. Og derfor vil jeg gerne gentage det spørgsmål, som jeg stillede til ministeren, om, hvad det er for en viden, hr. Rasmus Prehn har, siden hr. Rasmus Prehn kan sige, at vi skal gøre *alt* for at få de her IC4-tog ud at køre, uden at man egentlig kender svaret fra havarikommissionen, om de kan bremse eller ej.

Er det ikke ligesom at gå op på timetervippen og springe ud og så have undladt at sikre sig, at der overhovedet er vand i bassinet? Det kan i hvert fald gå galt, vil jeg bare hilse at sige. Det kan det altså også med IC4, det er faktisk kun gået galt indtil nu ...

Kl. 14:34

Første næstformand (Bertel Haarder):

Det var 2 minutter! Ordføreren.

Kl. 14:34

Rasmus Prehn (S):

Det siger jo sig selv, vil jeg sige til hr. Leif Mikkelsen, at hvis vi skal have IC4-tog ud at køre, skal de være i orden, så skal de kunne bremse. Altså, der er ikke nogen, der kunne finde på at stå at sige andet fra Folketingets talerstol, end at de ting skal være i orden – så det er der ingen grund til at diskutere.

Det, vi har fået stillet i udsigt, er, at de tog, som vi jo allerede har betalt for, kan vi få ud at køre, og så kan vi faktisk løse den mangel på materiel, der er. Der er altså passagerer både fra Esbjerg til Aarhus og fra Aalborg til Aarhus, der kører i gamle halvfjerdsrægtige MR-tog. De passagerer skulle vi meget gerne kunne tilbyde et bedre tog.

Nu, når vi så har betalt for IC4, giver det meget god mening at bruge dem. Man kunne selvfølgelig alternativt sige: Jamen vi har regningen under alle omstændigheder, så vi vil gerne undvære togene. Der siger vi bare fra socialdemokratisk side: Nu, når vi har betalt for dem, vil vi gerne have togene.

Jeg ved ikke, om Liberal Alliance ser anderledes på det. Det er nu rart, når man har betalt regningen, også at få det, man har betalt

for. Men det kan være, at Liberal Alliance har et helt andet syn på det.

Kl. 14:35

Første næstformand (Bertel Haarder):

Værsgo til hr. Leif Mikkelsen.

Kl. 14:35

Leif Mikkelsen (LA):

Tak. Jo, især hvis man fik noget, der kunne bruges. Altså, togpassagererne og alle peger jo på, at IC4 simpelt hen er en tilbagegang i komfort på alle måder. Det er dårlige arbejdspladser, det er dårligt på alle måder. Vi kender Aktinsrapportens lange liste over fejl, som jeg ikke engang ved om er rettet, for bremserne var ikke på den fejl-liste, så hvor meget mere er ikke på den fejlliste?

Det er bare det, at jeg før synes at have hørt hr. Rasmus Prehn have en ret fornuftig skepsis over for det her IC4-projekt, altså betænkeligheder på passagerernes vegne, og så overrasker det mig lidt – det er derfor jeg stiller spørgsmål; det er sådan set ikke for at genere ordføreren eller på anden vis – hvad det er, der gør, at hr. Rasmus Prehn ligesom har ændret signal: Nu er det her IC4 simpelt hen vigtigt at få på skinnerne.

Jeg er sådan set meget bekymret for, at det ikke er godt for passagererne, at de kommer på skinnerne – de har dårlig komfort, de kan ikke bremse og kobles sammen og hele rækken af fejl. Så derfor vil jeg spørge hr. Rasmus Prehn om, hvad det er for en viden, hr. Rasmus Prehn har, som gør, at han nu pludselig hejser flaget.

Kl. 14:36

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 14:36

Rasmus Prehn (S):

Jeg oplever det på ingen måde som chikane at få det her spørgsmål. Jeg er glad for at få netop det her spørgsmål om IC4.

Sagen er den, at det ligger lang tid tilbage, da vi lavede kontrakten med firmaet Ansaldo Breda om at få de her IC4-tog. Vi hænger på den her kontrakt, og så kan vi lige så godt få det bedste ud af det, og hvis det overhovedet kan lade sig gøre – og det håber jeg på, og jeg forstår, at det kan lade sig gøre at få de her tog ud at køre – så er det en god løsning, fordi alternativet er, at vi skal køre rundt med tog fra 1970'erne – MR-tog og andet. Så i mangel af bedre kan vi bruge det materiel, vi allerede har betalt for.

Men det er ikke det samme, som at vi ikke skal tænke langsigtet, at vi ikke skal tænke mange år frem. Og det er jo det, vi gør fra den nye regerings side, hvor vi som de første i flere år sætter den dagsorden, at vi skal have elektrificeret det danske tognet. For når vi får elektrificeret det danske tognet, kan vi få større driftssikkerhed, vi kan få billigere togdrift, vi kan få mere miljørigtig togdrift; men vi kan altså også få mere tidssvarende materiel, så vi undgår nye IC4-skandaler, og det er det, vi gerne vil opnå.

Kl. 14:37

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så går vi til den næste ordfører, og det er hr. Andreas Steenberg for Det Radikale Venstre.

Kl. 14:37

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Dansk jernbane lider under årtiers manglende investeringer og en akut dårlig økonomisk situation i DSB. Folketingets partier er dog i gang med at komme med løsninger. Vi har lavet et bredt transportforlig med alle partier, stort set. Der har vi afsat penge til nye signa-

ler for næsten 20 mia. kr. De vil forbedre jernbanedriften enormt. Vi genindfører så at sige også sporvogne i form af såkaldte letbaner i Aarhus og København. DSB har med en ny ledelse og den såkaldte Quartzrapport fra eftersommeren sat fokus på de økonomiske problemer i DSB. Radikale Venstre har tillid til, at DSB får styr på budgetten, så jernbanen i Danmark igen kommer til at stå stærkt.

Jeg glæder mig over, at Dansk Folkeparti sætter fokus på jernbanen. Regeringen forsøger at sætte gang i elektrificering, da en rapport har vist, at det vil gavne økonomien, klimaet og ikke mindst passagererne, hvis vi kan begynde at køre med eltog i Danmark. Radikale Venstre håber meget, at Folketingets partier kan nå til enighed om at få elektrificeret jernbanen i nær fremtid. Vi er også åbne over for at diskutere flere investeringer i letbaner og andre områder i jernbanen. Vi mener dog ikke, at der er behov for et udvalg mere. Folketingets partier er i gang med arbejdet med de beslutninger, vi har truffet. Det er DSB også, og vi har masser af viden, rapporter og ideer til fremtidige investeringer. Der er behov for handling, ikke flere udvalg, og derfor kan Radikale Venstre ikke støtte forslaget.

Kl. 14:39

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så går vi til den næste ordfører, fru Anne Bastrup for SF.

Kl. 14:39

(Ordfører)

Anne Bastrup (SF):

Tak. Jeg blev lidt overrasket over, at hr. Kim Christiansen ikke havde trukket det her beslutningsforslag i dag, fordi vi jo nu igen går i gang med forligskredsens forhandlinger. Jeg så faktisk det her beslutningsforslag som en erkendelse af, at Venstre og Konservative havde trukket sig fra forhandlingerne, og at forligskredsen var brudt sammen. Men det er så ikke tilfældet, og på trods af det har Dansk Folkeparti så fremsat dette forslag.

For mig at se er det en underkendelse af forligskredsens evne til at håndtere de mange forskellige rapporter, vi har. Jeg slog op på Transportministeriets hjemmeside og så, hvad der var kommet af rapporter, der sådan i grove træk fra 2011 alene vedrører banedriften. Vi har en strategisk analyse af elektrificeringen af banenettet; vi har en analyse af elektrificeringen af DSB, vi har IC4, resultat af en ekstern review; vi har en rapport om screening af S-togs-betjening, vi har en halvårlig konjunkturstatus for transportområdet; vi har et grønnere transportsystem; en handlingsplan vedrørende IC4; statuskonference for de strategiske analyser; de langsigtede prioriteringer. Det er bare det, jeg lige hurtigt kunne finde på Transportministeriets hjemmeside.

Min sjæl, hvad vil du mere? Handler det ikke i stedet for om, at man samler de her rapporter, indkalder de eksperter, man måtte have brug for, til forligskredsen, og så kommer man videre? Hvad er det for nogle rapporter, vi mangler? Hvad er det, man rent faktisk fra ordførerens side ønsker mere? Skal det være nogle nye eksperter i stedet for dem, vi plejer snakke med? Fint nok for mig. Man mener tilsyneladende ikke, at Atkins folk er eksperter nok, jamen så må vi få en second opinion. Men vil det flytte noget? Vil det få den kritik af Atkins til at dæmpe sig? Vil det være en kritik af Quartz+Co.? Kan det bruges, det, Quartz+Co. er kommet med osv.? For mig at se er det her at give op som politikere og sige, at vi ikke selv kan finde ud af det. Vi kan ikke selv klare at drive forligskredsen videre. Det er i virkeligheden det, jeg ser det her forslag handler om.

Derfor synes jeg, at det er en meget dårlig idé, at man er kommet med det her forslag. Jeg spørger også, om den der meget aggressive tone, som de forskellige ordførere fra Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Venstre kommer med over for ministeren og over for Socialdemokratiet, handler om, at man i virkeligheden kun kommer på skrømt i morgen? Handler det om, at man alligevel ikke vil fortsætte

i forligskredsen og komme med nogle konstruktive forslag, så vi kan bruge de meget vægtige dokumenter, vi har, til at arbejde videre med? Er det det? SF stemmer ikke for det her forslag.

Kl. 14:42

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren skal lige blive på talerstolen. Hr. Kim Christiansen har en kort bemærkning.

Kl. 14:42

Kim Christiansen (DF):

Jeg kan jo ikke bare sådan lade det stå usagt hen, at jeg skulle have skuffet fru Anne Baastrup. Jeg er jo altid ked af at skulle skuffe fru Anne Baastrup. Men jeg kan bare ikke se logikken i, hvorfor Dansk Folkeparti skulle trække det her forslag. Det er et ganske glimrende forslag. Og jeg kan da godt se, at fru Anne Baastrup har visse problemer med at finde argumenter, der kan skyde det her ned. Men det er selvfølgelig det, hun har fået besked på at gøre af gruppen, og det er fair nok, det har jeg forståelse for.

Jeg synes jo bare, at fru Anne Baastrup nævner, at vi har mange analyser, og at vi har mange rapporter. Det er da rigtigt. Og så bliver det hele tiden kædet sammen med de her nedsmeltede forhandlinger, hvor vi ikke var helt enige om finansieringen af den lille stump elektrificering. Det er jo et lillebitte delelement. Det genoptager vi snakken om i morgen, og vi er konstruktive i forbindelse med det. Det har jo intet med det her lovforslag at gøre.

Jeg vil sige til fru Anne Baastrup, at det her bare handler om, at vi måske kunne samle alle de her analyser og rapporter. Man havde en infrastrukturkommission, som kom med råd og vejledning til forligskredsen om, hvor det var klogt at investere pengene først, og det er sådan noget, jeg havde forestillet mig at det her udvalg skulle kigge på.

Kl. 14:44

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 14:44

Anne Baastrup (SF):

Jeg kan forstå, at udvalget skal færdiggøre sit arbejde inden den 1. juni 2012. Hvor lang tid var det egentlig, at Infrastrukturkommissionen arbejdede? Jeg kan ikke selv huske det, jeg var ikke ordfører på det tidspunkt, men jeg oplever bare, at det var ret mange år.

Kl. 14:44

Første næstformand (Bertel Haarder):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 14:44

Kim Christiansen (DF):

Det er klart. Det var jo også et væsentligt større og mere omfattende arbejde. Men datoen skal ikke være afgørende for Dansk Folkeparti. Hvis fru Anne Baastrup mener, at vi skal bruge 3 eller 6 måneder mere på at lave en ordentlig og grundig analyse af jernbanetrafikken ud i fremtiden – 5, 10, 20 år frem i tiden – så er vi da absolut til at tale med på det område.

Kl. 14:44

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 14:44

Anne Baastrup (SF):

Jeg mener f.eks., at det med hensyn til en strategisk analyse af elektrificeringen af banenettet faktisk er meget vigtigt, at vi tager fat i den rapport og kommer videre derfra. Og den ligger der. Det handler

om at træffe nogle politiske beslutninger. Det handler ikke om bare at snakke og så i øvrigt skælde os alle sammen ud. Det er ikke det, der flytter noget.

Det, der flytter noget, er, at vi træffer nogle politiske beslutninger, at der er vilje til rent faktisk at prioritere jernbanenettet. Jeg husker stadig væk her sidste år – var det sidste år? – hvor det sneede helt vildt og politiet frarådede udkørsel. Hvad gjorde trafikministeren? Han skældte ud på DSB over, at de ikke kørte til tiden.

Vi har en anden opfattelse af DSB og banenettet end den tidligere regering, og vi vil gerne videre.

Kl. 14:45

Første næstformand (Bertel Haarder):

Der er endnu en kort bemærkning, den er fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:45

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Det kommer lidt bag på mig, at fru Anne Baastrup taler om en aggressiv tone. Jeg synes, at den har været særdeles elskværdig og venlig her i dag. Sådan skal det også være, det er der en god tradition for i trafikforligskredsen.

Når nu vi taler om forligskredsen, vil jeg sige, at der nævnte fru Anne Baastrup de brede aftaler, vi har indgået. Det har vi gjort, og dem er vi fra Venstres side rigtig glade for. Der er tradition for brede aftale om store trafikale projekter. Og det er derfor, det sådan godt kan undre, at der så er en del af trafikforligskredsen, der har valgt at gå solo om et gigantisk trafikalt projekt, nemlig en betalingsring. Man lad nu det ligge.

Når nu fru Anne Baastrup ikke har meget tilovers for det her udvalgsarbejde, vil jeg bare spørge hende, om hun ikke anerkender, at der er en vis form for sammenhæng og interaktion imellem signalprojektet, mangelen på togmateriel, investeringer i elektrificering, investeringer i større sporkapacitet og effektivisering af DSB m.v. Vi har gode analyser af det hele, men anerkender fru Anne Baastrup ikke, at det kan være en god idé at få kigget sammenhængende på det?

Kl. 14:46

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 14:46

Anne Baastrup (SF):

Nu er det sådan, at Socialdemokratiet og SF ikke var med i det gamle DSB-forlig. Vi er med i fremtidige behandlinger af sager vedrørende DSB og vedrørende Banedanmark. Det tror jeg løfter kvaliteten af det arbejde, der sker, og jeg tror også, at det rent faktisk vil betyde, at der kommer mere interesse for investeringer på det område.

Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti har siddet på hænderne i de sidste 10 år og har ikke villet investere i DSB og banerne, ikke før vi fik gang i den grønne aftale. Så det viser jo, at det kvalificerer, når S og SF er med. Vi kan godt handle.

Kl. 14:47

Første næstformand (Bertel Haarder):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 14:47

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg kan høre, at fru Anne Baastrup godt kan lide at dvæle ved historikken. Så kan jeg da bidrage med at sige, at Socialdemokraterne har været med i hele processen om IC4 og har været med i trafikpolitikken omkring jernbanen langt hen ad vejen i de forløbne 10 år.

Men jeg synes ikke, at jeg fik noget svar på, om det er en god idé at se de her store klumper, de bolde, vi har i luften omkring jernbanen, i sammenhæng. Hvad har man imod, at der bliver nedsat et udvalg, som kigger på det, og som oven i købet er hurtigtarbejdende, samtidig med at vi træffer nogle vigtige beslutninger, forhåbentlig allerede i januar måned?

Kl. 14:47

Første næstformand (Bertel Haarder):
Ordføreren.

Kl. 14:47

Anne Baastrup (SF):

Beslutningerne skal træffes nu. Vi har beslutningsgrundlaget. Det handler om den politiske vilje. Vi kan ikke blive ved med hele tiden at udskyde de politiske beslutninger, når det drejer sig om banerne. Dem bliver vi nødt til at træffe nu.

Derfor er dette kun et forsøg fra Venstres side og De Konservatives side og Dansk Folkepartis side, muligvis også fra Liberal Alliances side, på at skyde alt til side, fordi man reelt ikke er optaget af, at vi har en ordentlig togdrift. Det er i virkeligheden sådan, jeg læser det billede ud fra den aggressive indstilling, som ordførerne har til det her område.

Kl. 14:48

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så går vi til den næste ordfører, og det er hr. Henning Hyllested, der taler for Enhedslisten.

Kl. 14:48

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Vi ser for så vidt positivt på forslaget. Det kan da være meget fornuftigt en gang imellem at tage en tur i helikopteren for at tilvejebringe et overblik over, hvor jernbanetrafikken står i dag, hvad der er af udfordringer, og ikke mindst, hvad der er af muligheder for at styrke og forbedre jernbanetrafikken. Vi har en stor opgave foran os med at fordoble passagertallet de næste 20 år. Vi forstår såmænd også godt de frustrationer, som forslagsstillerne med forslaget faktisk stiller til skue. Dem deler vi såmænd også selv.

Jeg må indrømme, at fra en umiddelbar betragtning kan det faktisk godt se lidt sort ud, som om alting sejler. Der er den endeløse historie med IC4, som mange har været inde på; der er dobbeltdækkerne i pendlertrafikken, der ikke kan dække behovet; der er for lidt plads på skinnerne, som især klemmer godstransporten; der er IC3'erne, som vel også har en udløbsdato på et eller andet tidspunkt; så er der et par gamle jernbanebroer, der måske ikke længere kan klare mosten, og man kan jo næsten spørge sig: Hvornår Lillebælt? Så problemer er der sådan set nok af, men jeg synes også, at forslagsstillerne bør gribe i egen barm. I de 10 år, hvor forslagsstillerne trods alt har haft afgørende indflydelse på politikken, har de her ovennævnte problemer jo altså vokset sig større og større.

I Enhedslisten er vi ikke i tvivl om hovedårsagen til problemerne. Der er mange årsager, men nogle af hovedårsagerne er den her markedsføring og alle de udbud, der har været på området, og den fragmentering, som bl.a. har ført til opsplitning på alt for mange aktører i den kollektive trafik, men jeg tror faktisk, at det er noget, der er bred enighed om. Det gør det vanskeligt med en samlet indsats og med koordinationen, og det gør det vanskeligt at tænke i helheder, således f.eks. også opsplitningen i sin tid – jeg vil kalde det en ulykkelig skilsmisse – mellem DSB og Banedanmark. Jeg synes ikke, at det har været til gavn for noget som helst.

Hvis udvalget, som er foreslået her, skal se på sådan nogle ting, synes vi for så vidt, at det er positivt, hvorimod vi jo ikke finder, at der er behov for analyser og lange diskussioner af, om der skal mere

konkurrence på skinnerne, f.eks. med deraf følgende flere aktører. Grundlæggende mener vi nok i lighed med ordførerne fra både Socialdemokratiet, SF og De Radikale, at der er brug for handling i stedet for. Det kunne være en høring om IC4, som jeg var inde på på et tidligere tidspunkt. Det kunne være den fremtidige elektrificeringsstrategi. Det kunne være noget med at gøre op med den tendens til at regionalisere togtrafikken, som bl.a. ligger i Quartzrapporten, hvor DSB så nøjes med at køre på hovedlinjerne.

Som sagt omkring forslaget her er der nogle gode intentioner i det, men vi synes måske nok, at der er for meget snak. Vi mener faktisk ikke, at beslutningerne om IC4 og elektrificering kan vente ret meget længere – for nu at sige det mildt. Der er for meget snak og måske for lidt handling. De videre drøftelser i udvalget skal så vise, om forslagsstillerne vil være med til at fremme udbud, konkurrence, OPP og opsplitning eller i stedet for fremme helhedstænkning, koordination og en stærkere statsligt drevet kollektiv trafik. Hvis det er det sidste, man vil, er Enhedslisten for så vidt med – men det tror vi så til gengæld ikke.

Kl. 14:52

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så giver jeg ordet til den næste ordfører, som er hr. Leif Mikkelsen fra Liberal Alliance.

Kl. 14:52

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Tak. Der er efterhånden sagt meget om det her beslutningsforslag, og mange af talerne har udstillet, at der sådan set er mange problemer på området, og nogle kan føres mange år tilbage, hvor der skulle have været truffet andre beslutninger, end der blev, eller hvor der skulle have været truffet beslutninger, uden at der overhovedet blev truffet nogen, og derfor står vi sådan set med en stribe af problemer, som skal løses.

Jeg forstår forslaget sådan, at det var et bud på, hvordan man kunne gøre forsøg på at løse det fremadrettet, og derfor er jeg som indgangsvinkel positiv over for forslaget om, at det kunne være meget hensigtsmæssigt at sammensætte et hurtigtarbejdende udvalg, der skulle komme med anbefalinger om, hvad man kunne gøre i forhold til en udredning af den problematisering, der er sket her fra talerstolen i dag, og som det jo har vist sig indtil nu heller ikke er løst. Der er ikke truffet beslutninger, der kan løse den.

Det jo velkendt, at økonomien i DSB er dårlig. Det er ikke noget nyt, det har den været i mange år, uden at det er blevet løst. Der er ofte blevet gjort behjertede forsøg på det, uden at vi kan sige, at vi står i nogen gunstig situation i dag. Alene det synes jeg kunne berettigede til et udvalgsarbejde lige præcis om det her, også i lyset af at denne regering jo ønsker at komme med tiltag, der – skal vi sige – kræver, at togdriften kan klare noget mere, end den kan i dag.

Når man ønsker det, er det på høje tid at få truffet de beslutninger, der skal træffes, for at de kan honorere de krav, der er i fremtiden. Det her er så et af buddene. Det kan vi støtte. Vi har faktisk også markeret, at vi kan støtte andre forslag, også hvis der skal røres ved det forlig, der er indgået for at få den elektrificering gennemført, der er påpeget. Så der er behov for både fleksibilitet i forligskredsen og fra ordførerne, men der er måske også behov for, at der blev givet lidt hjælp udefra, og derfor kan vi støtte forslaget om at nedsætte det her udvalg.

Kl. 14:54

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Da der ikke er nogen konservativ ordfører til stede, vil jeg nu give ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Christiansen fra Dansk Folkeparti.

Kl. 14:54

Kl. 14:58

(Ordfører for forslagsstillerne)

Kim Christiansen (DF):

Allerførst vil jeg selvfølgelig sige tak for de positive tilkendegivelser, der har været om det her beslutningsforslag. Det drejer sig om rigtig mange gode og positive ting, som har overbevist i hvert fald mig om, at der er nogle, der har forstået, hvad ærindet med det her forslag er. Omvendt må man sige, hvis jeg skal komme med en kommentar til ministeren, at vi skal tage fat på arbejdet. Ministeren er enig i, at det, vi laver her, langt hen ad vejen er brandslukning. Derfor er det desto mere underligt, at man ikke vil prøve at sætte sig ned og kigge lidt mere langsigtet på det her. Vi er da helt enige om, at elektrificering er vigtig og at strækningen Esbjerg-Lunderskov ligger til højrebænet, så nu skal vi bare blive enige om, hvordan vi finansierer det. DF glæder sig til de fremadrettede drøftelser, så det konflikter ikke med tanken om, at vi godt vil være lidt mere fremsynede. Vi bliver så skoset for, at det har vi haft tid nok til. Jo, jo, men bedre sent end aldrig. Jeg tror også, at regeringen vil kunne erkende det i nogle af deres sager.

Der er en masse problematikker i dag i jernbanetrafikken. Det er rigtigt, at vi har en masse analyser. Vi har analyser af mange delelementer, men vi har ikke noget overordnet overblik over, hvad vi egentlig vil med DSB. Hvad vil vi med udlicitering? Skal DSB være en statslig virksomhed, som den er nu? Skal det være et selvstændigt aktieselskab, eller skal det tilbage til staten under en styrelse? Hvad skal lokalbanerne? Skal de stadig væk sejle rundt på regionernes nåde med risiko for at blive lukket fra dag til dag og blive erstattet af lidt busser, eller skal det også være en opgave for Banedanmark? Der er masser af ting, man kunne få sådan et udvalg til at kigge på med henblik på fremadrettet at sikre, at vi har en god, moderne og effektiv jernbane.

Jeg er lidt skuffet over fru Anne Baastrup, som mener, at jeg er aggressiv i min tone. Det mener jeg absolut ikke jeg har været, men det er jo klart, at vi agiterer for vores politiske holdninger, det gør fru Anne Baastrup også, og det har jeg også gjort i dag, for jeg synes faktisk, at det her beslutningsforslag er rigtig godt, og jeg er egentlig skuffet over, at regeringen ikke kan støtte det.

Jeg vil også lige takke hr. Henning Hyllested for en trods alt positiv tilgang til det her. Hr. Henning Hyllested har da forstået noget af indholdet. Hr. Henning Hyllested var også lidt inde på kommissoriet, og der er vi overhovedet ikke statiske. For min skyld kan vi godt tage delelementer af det her ud og diskutere det i den store, brede forligskreds, for det mener jeg at der er behov for, bl.a. i forhold til, om man i fremtiden skal udlicitere eller ej. Jeg vil ikke stå her og sige, om Dansk Folkeparti er for eller imod. Det er det, vi gerne vil have nogle anbefalinger af, så vi ved, hvad der egentlig er klogt at gøre i nogle situationer, i stedet for at vi zigzagger rundt frem mod år 2030.

For vi er enige om, at vi ikke kan diskutere IC4 i et kommissorium og sidde og vente på det. Det skal vi have løst her og nu. Elektrificering skal vi have løst her og nu. Der er masser af ting, vi skal have løst her og nu, men det store, forkromede overblik tror jeg ikke jeg har, og jeg tror heller ikke, at andre i forligskredsen har det. Hvor vil vi hen? Hvor vil vi være henne i 2030? Det synes jeg kunne have været interessant at få nogle fagfolk og nogle kloge mennesker til at kigge på. Heldigvis er der da lidt tid, før vi skal stemme om det her, så der er tid til, at nogle mennesker kan besinde sig og måske blive lidt klogere.

Ellers tak for en god og konstruktiv debat.

Kl. 14:58

Første næstformand (Bertel Haarder):

Der er en kort bemærkning fra hr. Rasmus Prehn.

Rasmus Prehn (S):

Jeg er simpelt hen nødt til at stille et spørgsmål til Dansk Folkepartis ordfører. Det, der er situationen med det her forslag, er, at Dansk Folkeparti i 10 år har haft maksimal indflydelse, maksimal indflydelse på transportområdet. Hvis Dansk Folkeparti havde villet det, kunne man virkelig have forandret noget. Men efter 10 år er man kommet i opposition, og der er kommet en ny regering, der siger, at vi vil handling, vi vil elektrificering og gøre en masse for at løfte den kollektive trafik. Oven i købet inviterer vi Dansk Folkeparti med til at lave de her løsninger, men Dansk Folkepartis allerbedste forslag på det her område er, at vi skal vente lidt, holde hestene og sende det i udvalg.

Er det det, der er Dansk Folkepartis forslag på det her område?

Det virker altså noget defensivt i forhold til at komme med konkrete, fremadrettede forslag som dem, vi bl.a. skal forhandle i morgen.

Kl. 14:59

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 14:59

Kim Christiansen (DF):

Nu er der jo et ordsprog, som jeg godt kunne bruge, men det må jeg ikke her fra talerstolen, så ville jeg blive irettesat. Det er noget med hvis og hvis. Man kunne have gjort rigtig mange ting. Man kunne have ladet være med at stoppe den elektrificering, der tilbage i 1998 affødte en fatal beslutning om at bestille de dieseltog. Man kunne have gjort mange ting, vil jeg sige til hr. Rasmus Prehn.

Men hvorfor skal vi altid stå her og skose hinanden og snakke historik? Det her er jo ikke for at være bagstræberisk. Det er jo ikke en syltekrukke, vi kommer og laver forslag om. Vi er med på at lave al den brandslukning og alt det, der skal til nu, for at løse materielsituationen, for at få elektrificeret der, hvor det er muligt og vi har penge til det, og i øvrigt fremme den kollektive trafik mest muligt af hensyn til pendlere.

Men det gjorde jo ikke noget, hvis vi fremadrettet tog beslutningerne på et lidt mere oplyst grundlag end det, vi har i dag. Det er egentlig bare det, vi har lagt op til. Så er vi egentlig ikke så optaget af historikken og af, hvem der har ansvaret, og hvad man kunne have gjort for mange år tilbage, for det kan vi ikke bruge til noget.

Kl. 15:00

Første næstformand (Bertel Haarder):

Rasmus Prehn.

Kl. 15:00

Rasmus Prehn (S):

Nu plejer det at være sådan, at man siger, at man skal kende sin historie for at kunne træffe kloge beslutninger i fremtiden. Man kan lære af historien. Det er da noget af en erkendelse, hvis Dansk Folkeparti siger, at det der med historien bruger de ikke til noget. De går bare frisk til værks uden at tænke over at lære af deres erfaringer.

Dansk Folkeparti foreslår her nogle spørgsmål, der skal undersøges. Hvilke af de spørgsmål kan man ikke foreslå bliver undersøgt eller kigget på i en forligskreds? Hvad er det, der gør det nødvendigt at lave et nyt, tungt, bureaukratisk udvalg? Hvorfor kan man ikke bare undersøge det i regi af forligskredsen på området? Hvorfor skal man etablere noget helt nyt og tungt?

Kl. 15:01

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 15:01

Kim Christiansen (DF):

Nu mener jeg ikke, at eksempelvis det havnelovsudvalg, der blev nedsat for at kigge på et udkast til en ny havnelov, var noget tungt udvalg. De kom ret hurtigt med en betænkning. Jeg mener heller ikke, at det luftfartsudvalg, der sidder i øjeblikket, er noget tungt udvalg. Vi har selv en mand siddende der. Jeg tror, at de arbejder meget hurtigt og meget effektivt, og jeg tror, at det er et godt og konstruktivt arbejde, de udfører. Det var egentlig bare det samme, vi gerne ville i forhold til jernbanetransporten. Jeg er bange for, at det her simpelt hen bare skyldes, at det her forslag har groet i den forkerte have.

Men med hensyn til det konkrete spørgsmål vil jeg da godt sige til hr. Rasmus Prehn, at der jo intet er til hinder for, at vi også kan diskutere det i en samlet forligskreds. Det gør jeg meget gerne, også gerne når det gælder delelementer. Men jeg er bare bange for, at vi så bare får flere delaftaler, og at vi får flere småanalyser. Det, jeg bare lagde op til, var, at vi kunne have fået samlet det hele i én mere langsigtet plan. Men jeg diskuterer meget gerne delelementer fra det her beslutningsforslag.

Kl. 15:02

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren for forslagsstillerne.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 13:**Forslag til folketingsbeslutning om alkohol i nye biler.**

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremsættelse 22.11.2011).

Kl. 15:02

Forhandling**Første næstformand (Bertel Haarder):**

Forhandlingen er åbnet. Jeg giver ordet til transportministeren.

Kl. 15:02

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Dansk Folkeparti har fremsat dette beslutningsforslag, og jeg synes, at intentionerne om alkohol i samtlige nye biler i Danmark er positive. Spirituskørsel er og bliver uacceptabelt og et problem for trafik-sikkerheden. Spirituskørsel har store økonomiske og ikke mindst menneskelige omkostninger – mennesker kommer til skade eller mister livet. Alkoholpåvirkede chauffører er skyld i for mange ulykker, som dræber eller kvæster personer hvert eneste år, og der er derfor al mulig grund til at bruge ressourcer på at sætte ind imod spirituspåvirkede chauffører.

Derfor er der også igennem årene blevet gennemført adskillige adfærdspåvirkende kampagner, og straffene er blevet skærpet. Antallet af dræbte i ulykker, hvor spiritus har været involveret, er heldigvis også faldet i de seneste år. Jeg vil gerne slå fast, at jeg naturligvis i udgangspunktet ser positivt på alle tiltag, der har til formål at

forbedre trafik-sikkerheden. Det gælder således også B 13, der pålægger regeringen at fremsætte lovforslag, der får virkning, så alle nye biler skal have alkohol senest den 1. januar 2015.

Med den indledning er der måske nogle, der vil forvente, at jeg nu vil sige, at jeg støtter beslutningsforslaget helt og fuldt. Det gør jeg imidlertid ikke endnu, og jeg synes, der er nogle ting, som vi skal analysere lidt bedre.

For det første er jeg stor tilhænger af princippet om mest trafik-sikkerhed for pengene, og det er jeg ikke hundrede procent sikker på at vi får med krav om alkohol her i dag. For der er også store penge på spil her. En alkohol til eftermontering i en bil vil i dag koste i størrelsesordenen 10.000 kr. Det er et ganske højt beløb for mange mennesker. Hvis man rent faktisk tænkte sig, at alle biler, og vi har godt 2 millioner biler i Danmark, skulle udstyres med en alkohol, så ville der rent faktisk her være en samfundsomkostning i størrelsesordenen 20 mia. kr.

Trafikstyrelsen har oplyst, at styrelsen ikke har kendskab til analyser, der påviser, at det ud fra en samfundsøkonomisk betragtning kan forsvares at kræve alkohol monteret i samtlige nye biler. Derimod viser europæiske analyser, at det er omkostningseffektivt at anvende alkohol over for personer, der har været dømt for spirituskørsel. Her målretter man brugen mod personer, der har bevist, at de ikke har kunnet lade være med at køre bil i alkoholpåvirket tilstand.

Derfor glæder det mig også, at Folketinget i juni sidste år vedtog en ændring af færdselsloven, der giver mulighed for at bruge alkohol på den måde. Derved målrettes indsatsen, uden at alle biler skal testes, hver gang de starter deres bil. Denne anvendelse kan give os erfaringer med virkningen af alkohol og dermed også erfaring, der vil kunne indgå i kommende drøftelser i EU-regi.

For det andet er der forholdet til EU-retten. Den vurderer, at Danmark ikke vil kunne komme igennem med at stille krav om alkohol i samtlige nye biler. Regler om nye bilers indretning og udstyr fastsættes i EU, og et eventuelt særkrav om alkohol i alle biler vil skulle EU-modificeres. Et sådant særkrav vil sandsynligvis blive opfattet som en teknisk handelshindring og dermed være i strid med EU-reglerne. Efter mine oplysninger er der ingen EU-lande, der stiller krav om alkohol i nye biler.

Men vi skal selvfølgelig videre med arbejdet med at forbedre trafik-sikkerheden, ikke kun i forhold til alkohol, men også i forhold til alkohol. Når vi kigger på det europæiske perspektiv, er det en af de ting, som jeg gerne vil være med til at bringe på banen lidt mere generelt og selvfølgelig også med hensyn til, om der er ting her, der gør, at vi i forhold til alkohol kan skubbe lidt på den debat.

Sluttelig vil jeg bare sige, at antallet af trafikulykker med dødelig udgang glædeligvis er faldet set over en årrække, men der er stadig væk alt for mange, der kommer til skade eller dør i trafikken, og vi skal derfor videre med en generel indsats med bl.a. bekæmpelse af sorte pletter og automatisk fartkontrol, og så skal vi holde fokus på, at spirituskørsel er og bliver totalt uacceptabelt.

Kl. 15:07

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ministeren. Så går vi til ordførerrækken, og først er det hr. Karsten Nonbo fra Venstre.

Kl. 15:07

(Ordfører)

Karsten Nonbo (V):

Indledningsvis vil jeg sige, at jeg er meget enig i det, ministeren sagde i sin tale. For det første er jeg enig i, at spirituskørsel er – og så ville jeg have sagt en hel masse ukvemsord – noget forbandet svine-ri. Det er der heldigvis også gjort en del ved. Bl.a. har vi fået gjort det muligt, at man ikke bare kan konfiskere bilerne fra spritbilisterne, men også kan konfiskere dem fra dem, når de låner andres biler.

For det andet har vi sågar fået lavet lovforslag, der gør, at man nu også kan varetægtsfængsle spritbilister, når de er taget for spirituskørsel, uden at der egentlig har været nogen ulykke. Så der er gjort meget. Derfor er jeg også enig i det, som ministeren siger med, at vi skal sørge for at gøre det rigtige.

Der har vi jo et hængeparti, som det også blev nævnt af ministeren. Folketinget vedtog, jeg tror med et bredt flertal, sidste år, at nu skulle det være sådan, at havde man kørt spirituskørsel, skulle man for at kunne generhverve kørekortet i fremtiden – og her taler vi desværre om spritbilister med en høj promille, vi taler om dem, der har kørt med en promille på over 2 – have indført alkohol, før man måtte køre igen.

Det har man ikke rigtig fået sat i værk, og det må vi lægge os på sinde at vi skal få gjort. For jeg hører immer og altid om, at i Sverige er det hele perfekt, de har alkohol, og der er det bare, som det skal være. Derfor har jeg stadig væk svært ved at forstå, at vi ikke kan få vores lille flig indført. Jeg ved ikke, hvor fejlen ligger, men det skal vi i fællesskab have boret i, for nu skal vi altså have alkohol, og først og fremmest inden for den kategori, som vi oven i købet har vedtaget det for.

Dernæst mener jeg, at vi, når vi har den rigtige teknik, og når vi har noget, der er lovmedholdeligt og juridisk godt nok og også teknisk godt nok, sporenstreg skal have det udvidet, således at alle, selv dem med en promille på 0,51, der har været dømt for det, der i gamle dage hed promillekørsel, simpelt hen skal have alkohol i deres køretøj.

Når jeg så blødt afviser det her beslutningsforslag fra Dansk Folkeparti, er det netop ud fra betragtningen om, at vi først og fremmest skal gå efter dem, som har vist den forbandede vilje til at køre spirituskørsel, så vi får dem stoppet. Derfor skal vi se at få lagt os i selen for, at det lovforslag, vi har vedtaget for over et år siden, også bliver gennemført i praksis, og så skal vi dernæst have det skærpet.

Jeg tror og håber også, at vi om en del år har et standardssystem. Ligesom der jo er kommet et standardssystem med hensyn til sikkerhedsseler, kommer der også et standardssystem med hensyn til alkohol til samtlige biler. Men vi har en opgave, der først og fremmest skal løses, og når teknikken og alt det er i orden, ser jeg frem til, at vi også får det. Men at pålægge, at nye biler inden for de næste 3 år skal have alkohol i fra starten, synes jeg ikke er rimeligt. Og hvad værre er, tror jeg ikke, at det ville være særlig hensigtsmæssigt, og jeg tror ikke, at det ville ramme de største spritbilister.

Det er jo sådan, at de største, inkarnerede spritbilister kører i en gammel Mazda 626 eller en gammel Ford Taunus 12M, så de ikke mister så meget, når de får bilen konfiskeret. Så jeg er bange for, at vi rammer nogle, som slet ikke kører spirituskørsel, og så har vi lavet et beslutningsforslag, der viser vores gode vilje, men også vores manglende evne til at ramme spritbilisterne, som vi alle er enige om at have som fælles mål skal væk fra vejene.

Kl. 15:11

Første næstformand (Bertel Haarder):

Der er en kort bemærkning til ordføreren fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:11

Kim Christiansen (DF):

Hr. Karsten Nonbo nævner jo det med de her hardcore eksempler og den her Mazda 626 og en gammel Opel Kadet osv., og det er jo fuldstændig rigtigt, at der altid vil være en lille gruppe – det ved vi alle sammen – som er uden for pædagogisk rækkevidde, og de kan sikkert træne hunden op til at puste i sådan en alkohol, men dem må vi så gøre andre ting ved. Men jeg vil bare gøre opmærksom på, at Rådet for Sikker Trafik oplyser, at mellem 25.000 og 30.000 mennesker dagligt kører i påvirket tilstand, og det er jo i hvert fald nogle mennesker, der ikke ville kunne starte deres bil, hvis der sad en alkohol i.

Så kan vi altid diskutere, om det skal være om 3 år eller 4 år. Jeg er enig i, at vi skal have den rigtige tekniske løsning, og vi skal selvfølgelig give os god tid til det her. Jeg tror også, at man diskuterende sikkerhedsseler i rigtig mange år, indtil man så fandt ud af, at det jo faktisk var en rigtig god idé, og i dag er det umuligt at opdrive en bil, der ikke hyler og skrider, hvis man glemmer at tage selen på.

Så bare lige den lille oplysning om, at der altså stadig væk er 25.000-30.000 mennesker, der hver dag sætter sig ind i deres bil og kører i påvirket tilstand. Det kunne vi forhindre.

Kl. 15:12

Første næstformand (Bertel Haarder):

Ordføreren.

Kl. 15:12

Karsten Nonbo (V):

Jamen jeg er, hvad det angår, meget enig med forslagsstilleren, hr. Kim Christiansen, og jeg vil også erklære mig villig til, hvis Dansk Folkeparti efterfølgende vil have det, at vi laver en beretning om, hvordan vi trin for trin går videre med det her, herunder bl.a. jo, som jeg nævnte, at vi ser at få gennemført det, vi har vedtaget ved lov. Så jeg ligger meget op ad det, som hr. Kim Christiansen siger. Jeg er bare ikke parat til at tage det skridt, som jo svarer lidt til historien om drengen, der havde mistet femkronen en mørk dag ude på en mark, og som gik hen og ledte under lygtepælen, for der kunne han bedre se. Det er lidt det, vi foretager os, hvis vi bare siger, at nye biler skal have alkohol, mens de gamle spritbilister kan fortsætte i de gamle øser. Det vil jeg ikke være med til.

Vi skal ramme de rigtige og på den rigtige måde, men lad os lave en beretning om det; det vil vi meget gerne være med til i Venstre.

Kl. 15:13

Første næstformand (Bertel Haarder):

Hr. Kim Christiansen frafalder. Så takker jeg ordføreren, og vi går til næste ordfører, som er hr. Rasmus Prehn fra Socialdemokratiet.

Kl. 15:14

(Ordfører)

Rasmus Prehn (S):

Med dette beslutningsforslag vil Dansk Folkeparti gøre det obligatorisk at have alkohol i alle nye biler fra 2015. Der er ikke nogen tvivl om, at vi fra socialdemokratisk side er stærkt optaget af at gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at bekæmpe spritbilisme. Det skal simpelt hen bekæmpes, og derfor er straffene også blevet skærpet, og adskillige adfærds kampagner har været sat i gang, sådan at man kunne sikre, at antallet af spritbilister blev bragt ned, og at også de forfærdelige trafikulykker, der sker i forbindelse med spritbilisme, kunne bringes ned.

Jeg tror, at noget af det, som vi har set over de seneste 20-30 år, er, at adfærden virkelig er blevet ændret. Den holdning, der er til spritbilisme, er blevet ændret, ved at der er lavet kampagner. Noget af det, der virkelig virker, er jo, at man som bilist passer på hinanden og husker hinanden på: Pas nu på med det her, lad nu være med det her, det er en rigtig dårlig idé. Det, at vi er parate til at sige fra over for folk, som er på vej til at køre spritkørsel, er noget af det, der virker allerbedst. Så det, der virker bedst, er altså adfærdsændringer, det er kampagner.

Naturligvis skal der også lovgivning til. Vi hørte både ministeren og Venstres ordfører ride op, hvad der har været af lovgivningstiltag på det her område. Der er mulighed for at lave konfiskation, der mulighed for at lave varetægtsfængsling af spritbilister, og senest har vi også lavet den opstramning, at man siger til folk, der har en spritdom, at der altså kan være mulighed for at få etableret netop en alkohol i bilen – alt sammen skridt i den rigtige retning.

Det, der er vigtigt for Socialdemokratiet, er, at man med de tiltag, der er taget, rammer dem, der er syndere, dem, der har overtrådt loven, dem, der er kriminelle, frem for at man rammer alle de mange lovlige borgere, som jo ikke har overtrådt nogen lov. Det er i hvert fald noget, man skal være opmærksom på, inden man bare siger ja til det med obligatorisk alkohol. Man risikerer, at der er en masse lovlige borgere, som ikke har gjort noget forkert, som lige pludselig ikke alene bliver pålagt det besvær, det giver, at skulle have alkohol i bilen, men også den økonomiske udgift.

Ministeren nævnte i øvrigt et regneeksempel, altså det, at det koster 10.000 kr. pr. bil. Nogle familier har jo to biler for at få transporten til at hænge sammen til og fra arbejde. Jamen så er det altså en relativt stor udgift, man bliver pålagt på det her område, også selv om man aldrig nogen sinde kunne drømme om at køre spritkørsel. Det synes jeg vi skal have med i de her overvejelser. Det er jo altså en samfundsmæssig udgift på hele 20 mia. kr., man lægger an til, hvis det skal være obligatorisk, så det skal vi lige have med.

Så nævnte ministeren også det, at der rent faktisk er et EU-spørgsmål i forhold til det her, altså at det vil blive opfattet som en teknisk handelshindring. Det skal vi i hvert fald også lige være opmærksomme på. Så hvis vi skal have det her forslag igennem, skal vi formentlig gøre det i regi af EU.

Men inden det kommer så vidt, synes vi fra socialdemokratisk side, at det er en god idé at få tænkt det her igennem helt til bunds, virkelig at få vurderet fordele og ulemper på det her område. Kan det virkelig være rigtigt, at så mange lovlige borgere på en eller anden måde skal kriminaliseres ved at skulle have en alkohol, også selv om de aldrig kunne finde på at drikke andet end brikjuice? Det nytter ikke noget, lad os få undersøgt det ordentligt.

Det er også værd at få vurderet, om det er et tilstrækkelig sikkert system. Dansk Folkepartis ordfører nævnte ligefrem muligheden for, at man kunne dressere sin hund til at puste, men man kunne forestille sig det endnu mere uhyggelige, nemlig at det var sådan, at man tog sine børn med for at få dem til at puste, altså tog dem med på en spritkørselstur. Sådan nogle ting skal vi i hvert fald også vide os sikre på ikke bliver adfærd, altså at der er børn, der bliver udsat for unødigt fare, fordi de skal puste i mors eller fars alkohol. Der er ting, der skal undersøges på det her område. Det er ikke det samme, som at det ikke kan være en god idé.

Fra Socialdemokratiets side er vi stærkt optaget af at bekæmpe spritkørsel. Derfor er vi åbne over for alle tiltag, og vi vil gerne være med til, at der gøres endnu mere end alt det meget, der allerede gøres. Men der er ting, der skal undersøges. Vi skal have det med EU på plads.

Så på den baggrund vil jeg på Socialdemokratiets vegne afvise at stemme for det her forslag, men vi er villige til at indgå i en dialog på området og arbejde i retning af få gjort endnu mere ved det uvæsen, det er, når folk kører spritkørsel.

Kl. 15:18

Første næstformand (Bertel Haarder):
Hr. Kim Christiansen, kort bemærkning.

Kl. 15:18

Kim Christiansen (DF):

Jeg kan jo ikke lade være med sådan at drille hr. Rasmus Prehn en lille smule, for det her forslag fra Dansk Folkeparti er faktisk en lille smule uopfindsomt. Det er stort set næsten en afskrift af det forslag, som Socialdemokratiet fremsatte i 2010. Dog har vi ikke det element med, som Socialdemokratiet havde med, nemlig at når gamle biler blev indkaldt til periodisk syn, skulle de så have monteret en alkohol.

Nu står hr. Rasmus Prehn så og taler om EU, og det er åbenbart en viden, man ikke havde tilbage i 2010. Nu står hr. Rasmus Prehn og taler om, at man ikke vil være med til at kriminalisere store dele af Danmarks befolkning, men det ville man godt i 2010. Hvad er det

dog, der sådan lige pludselig har bibragt Socialdemokratiet den her visdom? Er det, fordi man er kommet i regering, at man så pludselig sådan vender på en tallerken? Problemet er jo ikke blevet mindre, vil jeg sige til hr. Rasmus Prehn.

Kl. 15:19

Første næstformand (Bertel Haarder):
Ordføreren.

Kl. 15:19

Rasmus Prehn (S):

Når det er sådan, at vi fra Socialdemokratiets side i 2010 var parate til at fremsætte et forslag, som på mange måder var lig det her, var det jo netop, fordi vi er opfyldt af den samme indignation og vrede over, at folk kan finde på at køre spirituspåvirket. Det er så uhyggeligt, at man bringer andre menneskers liv i fare ved at køre spritkørsel. Derfor ville vi virkelig gøre noget på det her område, og derfor blev det til det forslag, der ligger her.

Vi har det så på den måde i Socialdemokratiet, at vi ikke synes, det er nogen skam at blive klogere. Vi synes heller ikke, at eftertænksomhed er nogen skam. Vi har haft det her på det politiske værksted i ministeriet, og vi har også nogle forligspartnere, som vi er i samarbejde med, regeringspartier, som vi arbejder sammen med, og vi lytter. Vi har simpelt hen den opfattelse i Socialdemokratiet, at det er en rigtig god idé at lytte. Det kan være, man har det på en anden måde i Dansk Folkeparti – der lytter man ikke, der tager man bare andres forslag og kopierer dem.

Men vi er altså optaget af at lytte på det her område, og vi er blevet gjort opmærksomme på, at der dels er en EU-problemstilling, og den skal vi have løst, dels er der nogle mere sådan moralske overvejelser med hensyn til, om man kan tillade sig at pålægge folk en ekstra udgift, når de rent faktisk ikke har gjort andet end at være lovlige. Det skal vi da lige have vendt, inden vi bare pålægger folk det her. Men vi er parate til også at være i dialog med Dansk Folkeparti. Vi er glade for, at Dansk Folkeparti tager debatten op, for vi skal gøre alt, hvad vi overhovedet kan, for at komme spirituskørsel til livs.

Kl. 15:20

Første næstformand (Bertel Haarder):
Kim Christiansen.

Kl. 15:21

Kim Christiansen (DF):

Jeg er glad for, at hr. Rasmus Prehn mener, at der er plads til at blive klogere. Det er altid rart, når nogle kan erkende det. Men når vi så ellers er færdige med drillerierne, vil jeg sige, at det jo er klart, at det ikke bare sådan var af dovenskab, at vi skrev det af. Det var, fordi vi syntes, at det ville begrænse problemet med spirituskørsel, som faktisk optræder ret meget, og så tænkte vi, at nu har Socialdemokratiet jo regeringsmagten, og hvis vi så fremsatte et forslag, der stort set var en afskrift af deres eget, kunne vi da ikke andet end undgå at få flertal for det. Det viser sig så, at det ikke er tilfældet.

Men jeg er så trods alt glad for tilkendegivelserne fra hr. Rasmus Prehn, og jeg tager det måske som en tilkendegivelse af – det håber jeg, men det kan hr. Rasmus Prehn så bekræfte eller afkræfte – at vi måske kan sætte os ned og lave en beretning over det her og så få undersøgt alkoholproblematikken til bunds og set på, hvordan vi kan gøre det, og hvornår vi kan gøre det.

Kl. 15:21

Første næstformand (Bertel Haarder):
Ordføreren.

Kl. 15:21

Rasmus Prehn (S):

Hr. Kim Christiansen og Dansk Folkeparti skal ikke være i tvivl om, at vi er meget glade for at få taget den her debat op. Vi synes, der er spændende takter i det her forslag. Vi synes, der kan være noget rigtigt i at gøre endnu mere for at undgå spirituskørsel. Men vi er simpelt hen blevet gjort opmærksom på, at der kan være uhensigtsmæssigheder i det konkrete forslag, og derfor farer vi med lempe. Vi vil gerne have undersøgt tingene ordentligt, inden vi bare vedtager noget, som dels kan være i strid med EU-regler, som vi har tilsluttet os, dels kan betyde, at der er en hel masse mennesker, som bliver pålagt nogle lidt urimelige krav på det her område.

Så vi vil gerne i tæt dialog også med Dansk Folkeparti om at finde en løsning, så vi i første omgang får det lovforslag, som ligger, og som er vedtaget, om, at man skal have ordningen med alkohol i straffedes biler, til at fungere, for jeg forstår, at det ikke fungerer optimalt endnu, at det ikke rigtig er blevet implementeret. Men vi vil også tale sammen om, om man kunne gøre noget i forhold til at indføre det i nye biler. Det kunne jo også være, at prisen på de her alkohol kom ned, sådan at man bedre kunne indføre det i flere biler. Så vi er åbne for dialog, og vi synes, der skal gøres meget mere for at bekæmpe det uvæsen, spritbilisme er.

Kl. 15:23

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så giver jeg ordet til hr. Andreas Steenberg, som er ordfører for Det Radikale Venstre.

Kl. 15:23

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Spritbilisme dræber hvert år mange mennesker i trafikken, og det er tragisk hver eneste gang. Her i weekenden var der endnu en, der blev dræbt ved en ulykke i Østjylland på grund af spritbilisme. Derfor er det glædeligt, at antallet af ulykker på grund af spritbilisme falder.

Det her forslag vil jo helt sikkert have den effekt, at nogle ikke kommer ud at køre, hvis de har drukket, fordi en alkohol jo betyder, at man skal puste, ligesom vi kender det fra politiet, i et apparat, og bilen kan så kun starte, hvis man ikke har drukket. Problemet er, at det ifølge ministeren jo er i strid med EU-retten. Det ville være konkurrenceforvridende, hvis vi som det eneste land sagde, at en sådan mekanisme skal være i bilen. Derudover koster det altså 10.000 kr. pr. bil. Vi har 2 millioner biler i Danmark, så det ville være 20 mia. kr., som bilisterne skal ud at investere for.

Så selv om der er nogle positive ting i det her forslag, kan vi altså samlet set ikke støtte forslaget, men vi ser positivt på, at sagen fremmes i EU, for hvis det skal fremmes i Danmark, så skal det være i EU, man vedtager, at nye biler skal have alkohol.

Kl. 15:24

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så går vi videre til fru Anne Bastrup fra Socialistisk Folkeparti.

Kl. 15:25

(Ordfører)

Anne Bastrup (SF):

I SF finder vi det vigtigt, at man på alle mulige måder forhindrer, at mennesker kører i spirituspåvirket tilstand. Derfor har vi også igen det sidste år presset på for, at de regler, der allerede er nu, træder i kraft. Loven er vedtaget, bekendtgørelsen er bare ikke trådt i kraft. Jeg forstår stadig væk ikke hvorfor, men det må vi presse på for, og derfor tror jeg også, at det vil være en rigtig god idé, hvis vi laver en beretning og også skriver tydeligt ind, at den gældende lov-

givning altså skal gennemføres, for det her er jo fuldstændig håbløst. Jeg forstår stadig væk ikke, hvorfor den ikke er blevet gennemført, sådan at for at folk, der har kørt spirituskørsel med en promise på over to, skal kunne generhverve deres kørekort, kan der blive tale om, at de, ud over gennemførelse af kursus i alkohol og trafik, skal have en obligatorisk alkoholperiode på 2 år efter frakendelsestidspunkt. Altså hallo, hvor svært kan det være at få gennemført den her bestemmelse.

Rigspolitiet må tilsyneladende have nogle dybsindige overvejelser, siden det er gået i stå. Men vi må satse på det sker, for ved at få fat i den gruppe, som er dømt for spirituskørsel, får vi fat i dem, der kører i den Mazda 266 – var det det? – der kører i de gamle biler, for det er jo den type, som lusker rundt på de små landeveje og ikke sjældent er spirituspåvirkede, når de kører, ellers ville de jo ikke have en dom. Hvis bare vi kunne få skabt grundlag for det.

Så er jeg også meget glad for, at transportministeren nu – de toner hørte jeg ikke fra den tidligere regering – vil rejse spørgsmålet i EU mere offensivt. Vi skal stå i en situation, hvor vi er dem, der sætter dagsordenen i EU på det her område. Vi må jo erkende, at der ikke er mange biler, der bygges her i Danmark, og vores udgangspunkt er jo, at de store lande, der bygger bilerne, skal have fælles regler, der går på, at nye biler har indbygget en alkohol. Det tror jeg vil forhindre det snyd, svig og andet, man måske kan foretage sig med en eftermontering af en alkohol. Det tror jeg er vejen frem, således at det inden for en overskuelig fremtid vil være helt naturligt, at når man køber en ny bil, så er der alkohol i. Der er jo ikke nogen, der kunne forestille sig at købe en ny bil uden airbag eller uden sikkerhedssele, og hvis vi så gradvis kommer videre ad den vej, vil vi jo på sigt, når bilparken er blevet udskiftet, få alkohol i samtlige biler.

Derfor ros til transportministeren og ros til Dansk Folkeparti for, at de bringer den her sag på dagsordenen. Og så synes jeg i og for sig, at det var en meget god idé, som hr. Rasmus Prehn kom ind på, nemlig at vi laver en beretning, som skitserer, hvordan vi så kommer videre, og så holder de enkelte elementer fast, således at vi ikke om 2 år igen igen står og behandler det her forslag.

Kl. 15:28

Første næstformand (Bertel Haarder):

Så giver jeg ordet til hr. Henning Hyllested, der taler for Enhedslisten.

Kl. 15:28

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Vi vil også gerne kvittere for det fremsatte beslutningsforslag. Vi er faktisk for så vidt positivt indstillet over for det, fordi vi faktisk mener, at det er et skridt i den rigtige retning, om end et beskedent skridt. Vi synes nok, at der er et lidt rigelig langt tidsperspektiv, i og med at man for det første starter op i 2015 og for det andet altså kun i forhold til nye biler.

Vi er enige i nogle af de problemer, som transportministeren og vi andre har rejst i forbindelse med beslutningsforslaget, og vi mener, at det ligesom må indgå i udvalgsbehandlingen, hvordan og hvorledes vi tackler nogle af de problemer, der bliver rejst. Man kunne også tilføje: Hvad med nye busser og nye lastbiler? Skal de være omfattet? Det er selvfølgelig problematisk, at det er nye biler, men det jo rigtigt, som fru Anne Bastrup siger, at det på sigt – på meget lang sigt, den danske bilpark er som bekendt rigtig gammel sammenlignet med de øvrige lande rundt omkring os – vil betyde, at der vil være alkohol i samtlige biler.

Egentlig er vi også mest optaget af problemet med de spritbiler, der jo rent faktisk kører rundt, bliver grebet og dømt osv., og også dem, som ikke gør det. Der synes vi, at det er noget utilfredsstillende, at den lov, som er vedtaget, og som egentlig skulle være oppe at køre nu, ikke er det. Det er klart utilfredsstillende, også fordi

man så nu mangler – kan man sige – de erfaringer fra, at den lov havde været implementeret og i fuldt flor. Allerede da man vedtog den lov, var vi jo ret kritiske over for den. Vi mente faktisk ikke, at den var tilstrækkelig. Vi så jo hellere dengang, og det gør vi stadig væk, en model ligesom den svenske, hvor en dømt spritbilist faktisk får mulighed for at bevare førerretten mod selvfølgelig at installere en alkoholås, fordi det samtidig giver mulighed for vedkommende for at beholde sin transportmulighed, og det har jo rent faktisk betydning for mange mennesker, for job, for mobilitet og sociale situationer i det hele taget. Sådan et udgangspunkt synes vi måske var mere relevant at tage, og det vil vi gerne bringe ind igen. Om end vi har en lovvedtagelse, vil vi gerne bringe det ind igen i udvalgsarbejdet.

Jeg vil godt sige med hensyn til nogle af de indvendinger om, at det kriminaliserer lovlydige borgere, at ja, det er rigtigt, men hos lovlydige borgere, som kører rundt på landevejene og bliver ramt af spritbilister eller på andre måder bliver involveret i det, tror jeg faktisk at der vil være en stor forståelse for, at det her kan være nødvendigt. Så det tror jeg ikke er det store problem.

Til indvendingen om, at her må vi nok afvente en udvikling i EU osv., vil jeg sige, at nu er vi som bekendt et EU-kritisk parti, og det er Dansk Folkeparti også, så o.k., nu ser vi på det, men det skal ikke være det, der skal afgøre det, det skal ikke være EU, der skal bestemme, om vi har lyst til at indføre alkoholås i vores biler. Hvis vi mener, at der er et problem, så kunne vi jo tværtimod være foregangsland.

Men som sagt, vi er bestemt positive i udgangspunktet, og vi vil gerne i udvalgsarbejdet prøve at undersøge nogle af de her problemer, som der er rejst, og se, om det på en eller anden måde kan løses i en betænkning.

Kl. 15:31

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Jeg går straks videre til næste ordfører, hr. Leif Mikkelsen fra Liberal Alliance.

Kl. 15:31

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Der er bestemt argumenter for det her forslag. Jeg tror, vi alle kan se situationen for os, hvor en person kører spirituskørsel og forårsager skade på andre – utilgiveligt! Og det bør forhindres så vidt muligt.

Heroverfor står jo så at finde balancen mellem at ramme de personer og så hensynet til de vel måske 98 pct. af befolkningen, som vi laver en lovgivning for, men som vil genere dem dagligt. Det er jo lidt det der med, at vi løser alt med lovgivning. Vi har før set det her i Tinget i forbindelse med hundelov og knivlov osv. – blot nogle få ikke kan finde ud af det, skal det ramme alle. Det er bagsiden af forslaget, hvis vi siger, at alle med en bil skal foretage denne handling hver eneste dag for at kunne starte bilen, for en alkoholås er indrettet sådan, at det ikke kan lade sig gøre at starte sin bil, uden at man har aktiveret låsen ved at puste i den. Det er meget drastisk i forhold til det egentlige problem.

Jeg synes, det er godt, at der bliver sat fokus på det her. Det er en nødvendig debat, og det kan vi sådan set ikke tale for meget om, og vi kan også alle sammen i vores daglige færden være mere opmærksomme på at advare folk om det eller gribe fat i de mennesker, der er til fest, og sige: Lad nu være. Vi kan sådan set påvirke situationen hver især mange gange.

En ting, der er værd at trække frem ved det her lovforslag, er, at der peges på en afgiftsfritagelse for et sådant sikkerhedsudstyr. Det synes jeg er en ret og rimelig betragtning, hvis man kom dertil, at det skulle etableres en dag, men det kunne godt opfattes som et signal om, at det burde vi forfølge yderligere i forhold til sikkerhedsudstyr i biler. Den situation, vi har i Danmark, med afgifter på motorkøretøjer, betyder, at det er meget dyrt at øge udstyret i en ny bil. Der ville

det sådan set være helt på sin plads seriøst at diskutere en afgiftsfritagelse, når vi taler om sikkerhedsudstyr i biler, sådan at man fik bilerne udstyret med så meget sikkerhedsudstyr som overhovedet muligt, så det ikke længere var et økonomisk spørgsmål.

Så vil jeg gerne til sidst sige: Det kan undre, hvis den eksisterende lovgivning ikke er sat i gang, for hvis man er blevet dømt for spirituskørsel, har man selv bestilt musikken, og så har jeg ingen problemer med, at der er regler om, at man både skal investere og pålægges en anordning, der gør, at man skal puste, hver eneste gang man skal have gang i sin bil. Så jeg mener nok, at signalet herfra bør gøre, at det sættes i værk hurtigst muligt.

Kl. 15:34

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så går jeg videre til næste ordfører, hr. Tom Behnke fra Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:34

(Ordfører)

Tom Behnke (KF):

Spritkørsel er jo et af de helt store problemer, når vi taler om dræbte og kvæstede i trafikken. Der er ingen tvivl om, at spirituskørsel tegner sig for en meget stor andel af de uheld, og derfor er det også vigtigt, at der er fokus på det her område, og derfor er det også vigtigt, at der bliver gjort noget ved det. Det er vigtigt, at vi til stadighed gør, hvad vi kan, for at der er så få som muligt eller helst ingen, som kører spirituskørsel. Det er der slet ingen tvivl om.

Umiddelbart ligger det her beslutningsforslag om alkoholås nærmest til højrebenet. Det er jo bare at sige: Nå ja, selvfølgelig, det er da lige løsningen på det her, for hvis der er alkoholås i køretøjet, kan man jo ikke køre spirituskørsel.

Jeg vil give medhold så langt, som at alkoholås er en rigtig god ting, og det er også derfor, at vi tidligere har lavet stramninger af lovgivningen ved at gøre det obligatorisk, at hvis man vil generhverve sit kørekort efter at have kørt spirituskørsel, skal man have installeret en alkoholås i sit køretøj. Vi har også skærpet straffene i forhold til at køre spirituskørsel, og vi har også gjort det muligt at konfiskere køretøjet. Vi har i det hele taget været gode til at komme efter dem, der kører spirituskørsel. Der er alkoholåsen et udmærket værktøj og en udmærket del af det, man kan bruge. Så vi er positive over for alkoholåsen i forhold til dem, der kører spirituskørsel.

Men vi står lidt mere tøvende over for og er faktisk ikke særlig indstillet på at lave en obligatorisk ordning, der skal gælde alle. Og hvorfor er vi så ikke det? Det er simpelt hen ud fra det synspunkt, at hvorfor skal alle døje med udgiften til en alkoholås, og hvorfor skal alle døje med, hver eneste gang de skal starte bilen, at skulle puste i alkoholåsen for at kunne starte køretøjet, fordi der er *nogle*, der overtræder lovgivningen? Det er jo at gå efter – om jeg så må sige – alle andre end dem, der overtræder lovgivningen, og det er vi ikke særlig positive over for fra konservativ side.

Vi er til gengæld meget indstillet på at gå efter dem, der overtræder lovgivningen, og der mener vi, at vi skal skride ind konsekvent; der skal straffes, og der skal straffes hårdt, for vi vil ikke have, at folk kører spirituskørsel. Så selvfølgelig skal vi gøre, hvad vi kan for at forhindre det, men at lave en ordning, hvor man så inddrager hele befolkningen, så enhver lovlydig borger skal døje med både udgift og med det besvær, der kan være ved at puste i alkoholåsen, inden man kan få lov til at starte køretøjet, er vi ikke indstillet på.

Det, der også er et spørgsmål – det har været rejst tidligere i debatten, men er også en af de ting, jeg tænkte på – er, at når man sådan kigger ud i landskabet og ser på de typiske spritbilister, især gengangerne, hvad er det så for køretøjer, de benytter? Der er der jo typisk tale om nogle gamle skramlekasser, og uanset hvilket nummer, en Mazda 626 nu kan nå at få under den her debat, er der jo tale om, at de bilister netop kører i nogle meget gamle biler for at have

nogle køretøjer, som er meget billige, fordi de også godt ved, at på et tidspunkt bliver bilen konfiskeret, og så gør det ikke så meget, hvis den kun har kostet 5.000-10.000 eller 15.000 kr. Derfor tror jeg, at der med det her forslag simpelt hen vil gå rigtig, rigtig mange år, før vi egentlig når den hårde kerne, altså dem, der virkelig udgør et problem i trafikken. Men i al den tid, hvor vi venter på det, vil alle andre lovlydige borgere så være pålagt det her bøvls og besvær.

Hvis jeg skal sige en positiv ting om beslutningsforslaget her – nej, jeg vil godt sige to, for alkoholåsen synes vi er et godt redskab i forhold til dem, der kører spritkørsel, og det andet positive, jeg vil sige om beslutningsforslaget her, er, at forslagsstillerne foreslår, at selve alkoholåsen skal være fritaget for afgift. Det er vi fra konservativ side helt indstillet på. Vi har også den opfattelse, at sikkerhedsudstyr – det, der fremmer trafikikkerheden – ikke skal være pålagt de meget, meget høje afgifter. Så den del af forslaget kan vi godt støtte.

Jeg tror så også, at hvis man skal kigge i krystalkuglen, er det nok også kun et spørgsmål om tid, før der bliver en eller anden form for ordning, hvor alkoholåsen måske bliver nemmere at montere, nemmere at bruge og håndtere, og jeg tror også, at den bliver billigere. Jeg tror også, at der efterhånden vil være flere og flere producenter af køretøjer, som vil lave det som et standardudstyr, når man producerer køretøjerne. Så jeg tror, at ud i fremtiden bliver det her måske en del af det, men det, vi skal gøre, synes jeg, når vi taler lovgivning her i Folketinget, er at lave en lovgivning, der går efter dem, der overtræder spillereglerne. Vi vil nemlig ikke have, at folk kører spritkørsel, og derfor skal de straffes hårdt og konsekvent, og det er vi fortsat indstillet på at gøre.

Kl. 15:39

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren. Så giver jeg ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:39

(Ordfører for forslagsstillerne)

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil indledningsvis gerne takke for alle de mange positive tilkendegivelser. Spritbilisme er et kæmpeproblem. Nu var hr. Tom Behnke den sidste på talerstolen, og derfor kan jeg nemmest huske det, han sagde. Hr. Tom Behnke nævnte, at spritbilister typisk er nogle, der kører i nogle gamle biler. Jeg nævnte tidligere i dag, at Rådet for Sikker Trafik har oplyst, at 25.000-30.000 dagligt kører spirituspåvirket på de danske veje. Jeg tror altså ikke, at alle bilerne er gamle Mazda 6-er eller andet. Jeg tror faktisk, der er mange, om hvem vi slet ikke ville tro, at de kører i spirituspåvirket tilstand, for 30.000 er rigtig mange.

Jeg er glad for tilkendegivelserne om, at vi i udvalgsarbejdet måske kan sætte os ned og strikke en fornuftig beretning sammen, for jeg er enig i, at hvis vi skal lave det her, skal vi lave det ordentligt. I forhold til så mange andre er jeg ikke så angst for EU. Jeg mener nu stadig væk, at vi skal have mulighed for at lave en national lovgivning, uagtet hvad EU kunne have af forestillinger om alkoholåse. Selvfølgelig kan der være noget positivt i at få nogle af de store bilfabrikanter med ind over det her. Hr. Tom Behnke var også inde på, at ad åre vil det her sikkert være lige så naturligt, som en sikkerhedssele er i dag. Det tror vi også i Dansk Folkeparti, men jeg mener, at vi fra det danske Folketing kan sende et rigtig godt signal med en beretning, hvor vi går lidt mere i dybden med, hvordan vi kan indføre det her.

Så vil jeg rette en misforståelse. Det har været nævnt flere gange, at en alkoholåse skulle koste 10.000 kr. Det kan man sikkert godt få dem til, men jeg har også priser på både 4.000 kr. og 5.000 kr. på alkoholåse. Jeg skal ikke stå og gøre mig klog på den tekniske del af det. Det er også noget, man kunne bede nogle mennesker om at kig-

ge på. I forbindelse med, at man lavede en fælles beretning om det her, kunne man også kigge på de rigtige tekniske løsninger osv.

Med hensyn til det, vi har vedtaget, er der tale om sanktioner. Der bruger vi alkoholåsen som sanktion. Det, jeg lægger op til med beslutningsforslaget, og som jeg også kan forstå møder meget imødekommethed, er, at vi også begynder at bruge alkoholåse til forebyggelse, så vi slet ikke får de her spritbilister ud at køre. For mange gange er det jo for sent at give dem en alkoholåse, når de har slået medtrafikanten ihjel eller givet dem en svær legemsbeskadigelse osv. Så lad os også få det ind som et forebyggende element.

Jeg har jo spurgt den siddende justitsminister om, hvorfor det, vi har vedtaget, ikke er blevet indført. Jeg ved godt, at det måske er den tidligere justitsminister, der sidder med ansvaret, men det er sådan set ret irrelevant. Jeg er meget enig med fru Anne Baastrup i, at vi skal presse på for at få gjort det her. Det ligger et eller andet stedovre hos Rigspolitiet og sveder. Vi har lavet en lovgivning, og den skal vi have til at virke, så vi får mulighed for at bruge alkoholåse som sanktion. Det er jeg meget enig i.

Jeg glæder mig til de fortsatte drøftelser og tror, at vi kan få landet det her et sted, hvor vi alle sammen synes det er rigtig godt. Tak for debatten.

Kl. 15:42

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren for forslagsstillerne.

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

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

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

8) Forespørgsel nr. F 7:

Forespørgsel til transportministeren:

Vil ministeren redegøre for regeringens overvejelser om problemerne med social dumping inden for transportbranchen samt branchens øvrige udfordringer med konkurrenceforvridende adfærd?

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Anmeldelse 24.11.2011. Fremme 29.11.2011. Eventuel afstemning udsættes til torsdag den 15. december 2011).

Kl. 15:43

Første næstformand (Bertel Haarder):

Jeg gør opmærksom på, at afstemning om eventuelle forslag til vedtagelse udsættes til torsdag den 15. december 2011.

Så er det transportministeren ... jeg får at vide i min øresnegl, at ordføreren for forespørgerne har mulighed for at begrunde sin forespørgsel først, men hvis han ikke har noget ønske om det, kan vi godt begynde med transportministeren.

Ordføreren for forespørgerne, hr. Kim Christiansen, værsgo.

Kl. 15:44

Begrundelse

(Ordfører for forespørgerne)

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil ganske kort indledningsvis godt lige begrunde, hvorfor Dansk Folkeparti har rejst den her forespørgselsdebat, for nogle vil selvfølgelig sige, at nu har regeringen jo taget nogle tiltag, den har jo sat penge af i finansloven, og det vil vi også meget gerne komme med en anerkendelse af her fra talerstolen i dag. At man har gjort det, er et skridt på vejen.

Når vi så stiller forespørgslen alligevel, er det, fordi der er en vis sagsbehandlingstid herinde, men også, fordi vi mener, at det er vigtigt, at vi får en god og konstruktiv debat om, hvad vi kan gøre ud over det, der allerede er gjort. Jeg tror, at der er behov for at gøre meget mere. Der er massive problemer i transportsektoren. Der er brud på køre-hvile-tids-reglerne, der er trafikikkerheden, ulovlig cabotagekørsel, løndumping, konkurrenceevne – der er ikke nogen, der er bange for konkurrence, men det skal bare foregå på lige vilkår – og så ikke mindst noget af det, jeg i hvert fald berører meget i dag, og det er, hvordan får vi øget kontrollen med al det her. Jeg tror ikke, at de 20 millioner gør det. Det er et rigtig godt skridt på vejen, og det anerkender jeg, men jeg tror, at der er et større behov, så jeg glæder mig til en god og konstruktiv debat.

Kl. 15:45

Besvarelse

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak. Så giver jeg ordet til transportministeren.

Kl. 15:45

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg siger tak for lejligheden til at kunne tage denne debat. Jeg er sådan set enig med forespørgeren i, at det både er en god og en relevant debat, og at det er et vigtigt emne. Det handler jo om den transportsektor, som vi alle er afhængige af på den ene eller den anden måde. Det handler om vores fælles arbejdsmarked. Det Danmark, som vi tager som en selvfølge med effektive produktionsvirksomheder og store udbud af varer i butikkerne forudsætter faktisk, at vi har en effektiv transportbranche.

Vi ved alle, at konkurrencen inden for transportbranchen skærpes i disse år. Jeg har den holdning, at staten ikke skal blande sig i konkurrencen mellem de enkelte virksomheder som sådan, men det, vi skal, er at sikre, at rammevilkårene er gode og ikke mindst, at konkurrencen er fair, også i forhold til udenlandske konkurrenter. Det er derfor vigtigt, at vi skaber fælles regler og vilkår for godstransport for at undgå konkurrenceforvriddning. Det gælder også med hensyn til kontrol med og håndhævelse af de regler, som vi nu har vedtaget. Det skal ikke være muligt at skabe sig en uretmæssig konkurrencefordel ved at overskride reglerne på bekostning af de øvrige virksomheder og på bekostning af medarbejderne. Det går ikke, og når det sker, er det selvfølgelig også, at vi skal kunne gribe ind.

Social dumping opfattes af mange som et stigende problem på det danske arbejdsmarked. Der er betydelige problemer i forhold til udenlandske virksomheders og arbejdstagernes overholdelse af den danske lovgivning, og der er flere eksempler på, at dele af den udenlandske arbejdskraft også bliver udnyttet. Jeg er derfor meget tilfreds med, at regeringen og Enhedslisten i forbindelse med forhandlingerne om finansloven for 2012 har indgået en aftale om at styrke indsatsen mod social dumping. Det er der behov for. Indsatsen skal styrkes over for de udenlandske virksomheder. Her er tværgående myndig-

hedsindsats afgørende for at opnå succes med indsatsen imod social dumping. Indsatsen skal ske gennem en øget kontrol og tilsyn og koordinering på tværs af de relevante myndigheder, og så skal der reageres både hurtigt og koordineret.

Jeg er også glad for, at der er afsat en ramme på 55 mio. kr. årligt i 2012 og 2013, hvorefter der så skal ske en evaluering. På transportområdet har vi aftalt, at der skal være særlig fokus på ulovlig cabotagekørsel. Cabotagekørsel er f.eks., når en tysk chauffør kører et parti varer mellem Kolding og Århus efter forudgående international kørsel. Chaufførerne kører med tysk løn og på tyske arbejdsvilkår. Cabotagekørsel giver vognmænd, som er hjemmehørende i EU, mulighed for midlertidigt at køre vognmandskørsel i andet EU-land. Det nuværende bødeniveau for at overtræde godskørselslovgivningen, herunder også den ulovlige del af cabotagekørslen, har rent faktisk været uændret siden 1980'erne. Bøderne har derfor kun i dag en begrænset betydning for de transportvirksomheder, som overtræder reglerne.

For at skærpe de økonomiske sanktioner ved bl.a. ulovlig cabotagekørsel har jeg her den 30. november i år fremsat et lovforslag om en markant forhøjelse af bødestraffen fra 4.000 kr. til 10.000 kr. ved førstegangsovertrædelser. På den måde får vi bedre muligheder for effektivt at ramme det, man kunne kalde de brodne kar. Her vil jeg gerne kraftigt understrege, at ikke al kørsel med udenlandske lastbiler i Danmark er ulovlig, og det er ikke enhver aflønning, der ligger under dansk overenskomst, som er lig med social dumping. Det synes jeg selvfølgelig også er vigtigt at huske på.

Vi er jo alle imod social dumping, men vi skal være sikre på, at det, vi gør, også betyder, at vi rammer den ulovlige kørsel. Vi skal altså ikke iværksætte initiativer, som mistænkeliggør alle udenlandske chauffører og lastbiler og medfører et unødigt bureaukrati for alle.

Ud over forslaget om en bødeforhøjelse har regeringen og Enhedslisten aftalt at nedsætte et udvalg til modvirkning af social dumping, som skal vurdere mulighederne for yderligere tiltag. Vi mener, at der er muligheder for yderligere tiltag over for udenlandske virksomheder og arbejdstagere, der ikke overholder dansk lovgivning. Vi skal have afklaret en række juridiske forhold, herunder de EU-retlige grænser, da området er tæt reguleret på EU-niveau.

Udvalget skal se på en række områder. På transportområdet vil det bl.a. være relevant at se på mulighederne for at registrere cabotagekørsel. Vi skal se på, om det er hensigtsmæssigt, at cabotagekørsel skal registreres i registeret over udenlandske virksomheder og udstationerede lønmodtagere i Danmark, det, der i daglig tale kaldes RUT-registret, som ligger under Beskæftigelsesministeriet. Man kan på den ene side sige, at det umiddelbart vil give mulighed for at registrere cabotagekørsel og dermed give en bedre kontrol med eventuelle ulovligheder på området, men på den anden side er der heller ingen tvivl om, at det ville påføre transportvirksomhederne en stor administrativ byrde i de situationer, hvor chaufføren kun opholder sig meget kort tid i Danmark. Der er vel også en diskussion om, hvorvidt RUT-registret overhovedet ville kunne anvendes som kontrolredskab over for cabotagekørsel, men det er noget af det, som vi skal have kigget på. Dette er i modsætning til cabotagereglerne, hvor det rent faktisk er sådan, at det her er knyttet til lastbilen. Vi skal derfor være helt sikre på, at der reelt skabes en nytteværdi ved en eventuel registrering, men igen, her skal udvalget også undersøge det nøje, for vi skal finde den bedste og den mest hensigtsmæssige løsning på problemet.

Kl. 15:50

Det udvalg skal også se på muligheden af at styrke kontrollen af, om udenlandske virksomheder reelt er etableret i hjemlandet. Også her har vi heldigvis EU-regler, der delvis kommer os til undsætning.

I den såkaldte vejtransportpakke, som trådte i kraft den 4. december 2011, er det en forudsætning for virksomheder, som ønsker at

udøve vejtransporterhverv, at de har et faktisk etableret og varigt forretningssted i et af medlemslandene. For at opfylde kravene skal virksomhederne råde over et forretningssted i en medlemsstat med lokaler, hvor virksomhedens keredokumenter også opbevares. Herudover skal virksomhederne have påkrævede administrative apparaturer og være effektive og vedvarende stå for drift af køretøjerne, så man er sikker på, at det er en reel virksomhed, som er til stede. Det er også noget, som udvalget skal se nærmere på, så vi rammer de rigtige ting her.

På et andet område, som udvalget også skal se på, har EU's vejtransportpakke fastsat relevante regler. Det handler om gensidig bistand mellem medlemsstaterne, i tilfælde af at en virksomhed fra et EU-land begår en alvorlig overtrædelse i fællesskabslovgivningen, f.eks. en alvorlig overtrædelse af cabotage reglerne. Her skal der ske en informationsudvikling om overtrædelser mellem hjemlandet og værtslandet.

I medfør af vejtransportpakken skal Kommissionen inden udgangen af 2013 udarbejde en rapport, hvor der gøres status over EU's marked for godskørsel. Rapporten skal indeholde en analyse af markedssituationen, herunder en evaluering af kontrollens effektivitet og udviklingen i beskæftigelsesforhold i erhvervet. Kommissionen skal også i rapporten vurdere, om der sker så store fremskridt med harmonisering af regler for bl.a. håndhævelse af infrastrukturafgifter og social- og sikkerhedslovgivning, at der kan tænkes en yderligere åbning af de nationale markeder for godskørsel, herunder cabotagekørsel. Altså, cabotagekørsel er et område, som EU har stor fokus på.

Jeg vil godt sige som afslutning, at vi så har en kombination af forstærkede regler her i Danmark med afsæt i den aftale, vi har lavet med Enhedslisten i forbindelse med finansloven, og så har vi en række instrumenter, som er EU-relaterede, og det sidste er også vigtigt, hvis det er sådan, at vi skal komme social dumping og det uvæsen til livs, som jeg egentlig tror et meget bredt flertal både i Folketinget og befolkningen ønsker sig. Så vi skal bruge alle de instrumenter, der er til vores rådighed, og det agter vi rent faktisk også at gøre.

Kl. 15:53

Forhandling

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ministeren. Så giver jeg ordet til ordføreren for forespørgsre, hr. Kim Christiansen.

Kl. 15:53

(Ordfører for forespørgsre)

Kim Christiansen (DF):

Problemer med social dumping er velkendte. Chauffører fra lavtlønslande underbyder danske chauffører og bryder og undergraver de danske regler med det resultat, at der kører chauffører rundt til lønninger, som man ikke kan leve af i Danmark. Ganske vist er der regler om overenskomstmæssig løn osv., men det er jo aldrig et problem, når lovgivningen overholdes. Problemet er, når loven brydes, og det sker desværre i stor stil til skade for konkurrencen, arbejdsmiljøet og ikke mindst trafikikkerheden. Jævnfør diverse kontroller dominerer udenlandske underbetalte chauffører statistikkerne over trafikforseelser. Der er problemer med farlige og uhumiske forhold på rasteplasser. Det er flere gange i medierne dokumenteret, at rasteplasserne nærmest fungerer som campingpladser for østeuropæiske chauffører, der venter på kørsel, så de har råd til at fylde diesel på til hjemturen.

En ting er omfattende snyd med køre- og hviletidsreglerne – vi har alle set programmer i tv om, hvordan der snydes med magneter på gearkassen, som sætter køreskiven og kontrolapparatet ud af funktion med det til følge, at chaufføren kan køre alle de timer, han har lyst til, og dermed udgør en alvorlig risiko for færdselssikkerhe-

den – en anden ting er cabotagekørsel, og det har vi talt meget om i dag. Nu nævnte ministeren, at vi skal læne os meget op af EU på det her område, men det er mig så komplet uforståeligt, at Danmark har valgt en mere lempelig fortolkning af cabotageforordningen, end man har i andre EU-lande. Det var måske værd at se på, hvordan vores nabolande administrerer den samme cabotageforordning.

Flere tusinde lastbiler er allerede udflygt. Hvordan stopper vi udflygningen, hvor danske vognmænd flytter syd for grænsen for at kunne omgå danske regler og bl.a. ansætte chauffører til lavere lønninger end deres kollegaer i Danmark? Hvor tit ser man ikke en trailer med danske nummerplader – og nej, hvor bliver man glad, når man kommer kørende på motorvejen og overhaler sådan en – for blot at blive skuffet, når man kommer om til forvognen, for så er der tyske nummerplader på trækkeren. Måske skulle man skele til det, de har inden for skibsfarten, nemlig DIS-registeret. Jeg ved det ikke, men det kunne være en mulighed, man kunne diskutere. Dansk Folkeparti vil i hvert fald gerne være med til at få det undersøgt, hvordan vi gør det mere attraktivt at drive forretning i Danmark. Og nej, svaret er ikke lavere lønninger.

Vi vil også gerne se på medansvaret hos speditører, når de presser chauffører til at overtræde køre- og hviletidsreglerne og bevidst bruger udenlandske biler i deres cabotagecirkus, og når de presser udenlandske chauffører til leve under kummerlige forhold, hvor de må sidde og varme en dåse pølser over et primusapparat på en dansk rasteplass. Det hører ingen steder hjemme.

Hvordan kommer vi det her til livs? Dansk Folkepartis opskrift er en væsentlig bedre kontrol end den, vi har i dag. Jeg synes, vi skal skele lidt til Tyskland, hvor man har et decideret vejpoliti, og hvor man har en effektiv kontrol med, hvad der sker på vejene. Det mangler vi i Danmark. Vi vil i Dansk Folkeparti meget gerne være med til at bakke op omkring et sådant politi. Nu ved jeg godt, at siger jeg grænsekontrol herinde, er der nogle, der kigger op i loftet, men det kunne være et godt middel, at man måske begyndte at fotografere de lastbiler, der kører ind over grænsen til Danmark. En stor del af dem betaler ikke deres vignet. Den snyder de også med. Det kunne være godt, hvis vi fik en registrering af udenlandske lastbiler – ikke som en egentlig grænsekontrol, for det ved jeg er et fyord her i salen, men i hvert fald en registrering af, hvad det er for nogle udenlandske lastbiler, der kører ind og ud af vores land.

Det er nogle af de midler, vi godt vil drage frem i Dansk Folkeparti, for at komme det her uvæsen til livs og få en ligeværdig konkurrence, som også danske vognmænd kan være tjent med. Jeg tror ikke, der er nogen, der er bange for konkurrence, men det er klart, at man ikke kan konkurrere på ulige vilkår i form af lavere lønninger og folk, der snyder med køre- og hviletid og i øvrigt snyder med gældende regler. Vi skal have lige vilkår for alle.

Jeg har et forslag til vedtagelse – hvis jeg kan nå at læse det op? (*Første næstformand* (Bertel Haarder): Ja). Det er på vegne af Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder, at der er behov for en forstærket indsats over for social dumping inden for transportbranchen ud over det, regeringen allerede har igangsat. Social dumping undergraver de danske regler og truer med at gøre det umuligt for danske chauffører at leve af at udføre deres erhverv på en rimelig måde, ligesom det udgør en trussel imod trafikikkerheden. Der er brug for skærpet kontrol med udenlandske chauffører, hvis den danske transportbranche skal have en fremtid.

Det gælder både i forhold til overtrædelser af færdselsloven såvel som køre- hviletidsreglerne og ulovlig cabotagekørsel og i forhold til at sikre en bedre registrering af udenlandske lastbiler. Det bør overvejes, om regeringen kan sikre bedre forhold for danske chauffører

ved at lade sig inspirere af, hvordan andre EU-lande administrerer EU-lovgivningen om cabotagekørsel.»
(Forslag til vedtagelse V 9).

Kl. 16:02

Kl. 15:58

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:02

Første næstformand (Bertel Haarder):

Tak til ordføreren for forespørgslerne. Forslaget til vedtagelse vil indgå i debatten, og afstemningen finder sted på torsdag.

Så går jeg til de øvrige ordførere, og det er først hr. Peter Juel Jensen fra Venstre.

Kl. 15:58

(Ordfører)

Peter Juel Jensen (V):

Tak, formand. Denne forespørgsel, vi behandler her i dag, viser udfordringerne for et åbent arbejdsmarked. Der er i den grad pres på konkurrencen. Danske chauffører skal leve op til regler om køre-hvile-tid, arbejdstidsdirektiver, overenskomster, og sådan må det være. Men når chauffører fra andre lande kan arbejde i Danmark, bør det også ske på vilkår, der nærmer sig de danske. Der skal stilles krav til kontrol af hensyn til en fair konkurrence, men også af hensyn til resten af samfundet, da arbejdet som chauffør kan få fatale konsekvenser for andre trafikanter, såfremt reglerne ikke overholdes.

Jeg er ikke 100-meter-mester på international transport, men ved, at stort set al udenrigskørsel, dvs. transport af gods ud af Danmark, efterhånden bliver udført med udenlandske biler og dermed med udenlandske chauffører. Det er en meget beklagelig udvikling, da det er umuligt for danske virksomheder at konkurrere på lønniveauet for udenlandske chauffører. Danske virksomheder, der eksporterer eller importerer, foretrækker at købe den billigst mulige transport og er stort set ligeglade med, hvilken nationalitet bil og chauffør har, og det kan man vel ikke fortænke nogen i. Det er en beklagelige udvikling, men også en uundgåelig udvikling.

Ser man på omkostningsstrukturen for en dansk bil i dag, så går ca. en tredjedel af omkostningerne til forrentning af bil, forsikringer m.v., en tredjedel går til diesel, og den sidste tredjedel går til løn. Omkostningerne til diesel og bil er nogenlunde de samme over hele EU, og det efterlader lønnen som det eneste konkurrenceparameter, og lønnen i Danmark ligger væsentligt over lønningerne i resten af EU.

Danmark kan ikke konkurrere på løn, og det skal vi heller ikke gøre, men vi skal sikre, at danske arbejdere ikke er i unfair konkurrence i forhold til kollegaer fra andre lande. Derfor hilser vi også velkommen, at der kommer et øget fokus, et fokus, der efter vores mening bør udmøntes i, at de vilkår, der pålægges danske arbejdspladser, også er vilkår, der pålægges udenlandske virksomheder, samt at vi fra Folketingets side er opmærksomme på, at vi ikke gør det dyrere at være dansker, for hver gang vi gør det, bliver det fulgt op af et lønkrav og med tab af arbejdspladser til følge.

Jeg ved, at der er to forslag til vedtagelse i omløb her i dag. Venstre kan ikke stemme for nogen af de to forslag til vedtagelse. Tak.

Kl. 16:01

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Der er et par korte bemærkninger. Først fra fru Ane Halsboe-Larsen.

Kl. 16:01

Ane Halsboe-Larsen (S):

Tak. Det er blot et uddybende spørgsmål til ordføreren. Hvad ønsker Venstre så helt konkret at der skal ske på det her område for at dæmpe op for problemet med social dumping på transportområdet?

Peter Juel Jensen (V):

Tak. Nu var jeg meget glad for den tale, som ministeren holdt, fordi der i den faktisk var en række nye initiativer, men det forslag til vedtagelse, jeg har set fra Socialdemokratiet, hægter sig op på det lovforslag, som blev førstebehandlet i dag, L 47, og der er alt for mange uafklarede spørgsmål til, at vi vil gå ind og acceptere dele af det, før vi kender svarene.

Vi har en fælles aftale, det såkaldte RUT-register, og ministeren åbnede også lidt op for, at vi eventuelt kunne kigge på noget af det. Og så roste jeg i min tale de øgede kontrolforanstaltninger, som netop også skal sikre, at vi arbejder under lige vilkår.

Kl. 16:02

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Fru Ane Halsboe-Larsen.

Kl. 16:02

Ane Halsboe-Larsen (S):

Ordføreren kalder det uundgåeligt, at et større og større antal lastbiler på de danske veje kører med udenlandsk nummerplade. Jeg må indrømme, at jeg ikke rigtig forstår ordførerens ordvalg, når ordføreren kalder det uundgåeligt, for lovgivningen sikrer jo, som vi kender det i dag, at hvis man kører i Danmark, er det på danske løn- og arbejdsvilkår. Er det ikke korrekt, og anerkender ordføreren ikke, at ifald man forbedrer kontrollen, sådan som vi gør med finansloven for 2012, vil det ikke være uundgåeligt, men derimod sikre, at de danske vognmænd også har en fremtid på de danske veje?

Kl. 16:03

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:03

Peter Juel Jensen (V):

Jo, det er korrekt, at det faktisk er det eneste sted, hvor man går ind og ophøjer en overenskomst til lov, så i princippet burde det være således. Det er også derfor, jeg efterlyser en øget kontrolindsats. Men når man nu ligger i skarp konkurrence med udenlandske firmaer, kan det altså være svært at bevare de danske arbejdspladser på danske hænder. Når man skal have noget fragtet, går man udelukkende efter prisen.

Så jeg er enig med ordføreren i, at det er vigtigt, at vi får en øget kontrolindsats, men jeg ser det faktisk som meget, meget svært. Men det betyder selvfølgelig ikke, at vi skal give op.

Kl. 16:04

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Rasmus Prehn for en kort bemærkning.

Kl. 16:04

Rasmus Prehn (S):

Jeg skal bare lige være helt sikker på, at jeg hørte rigtigt. Er det sådan, at Venstre står fuldstændig alene, helt isoleret her i Folketinget og som det eneste parti ikke er villig til at lave en indsats i forhold til at bekæmpe social dumping? Er Venstre sat uden for indflydelse? Er der ikke noget fælles fodslag med de andre partier i oppositionen om det her? Har man isoleret sig selv fuldstændig og sat sig uden for indflydelse på det her område? Kører man helt solo og har ikke andre partier, man arbejder sammen med?

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:04

skuffet over, at Venstre ikke kan være med på vores forslag til vedtagelse. Det er jeg lidt skuffet over, men det er jo, som det er. Til gengæld hørte jeg en konstatering af, at vi ikke kan gøre noget, at den danske transportsektor er døende, at vi ikke kan klare os i konkurrencen, og derfor er det åbenbart liberal politik, at vi så lige så godt kan slå op i banen og lade være med at gøre noget overhovedet; det er så også det, Venstre har valgt i dag ved ikke at forholde sig til nogen af forslagene til vedtagelse.

Kl. 16:04

Men er det Venstres politik, at vi bare skal lade transportsektoren sejle på må og få og lade os presse af udenlandsk arbejdskraft og i øvrigt bare lade stå til?

Kl. 16:07

Peter Juel Jensen (V):

Nu har jeg redegjort for, hvorfor vi ikke kan støtte det forslag til vedtagelse, som de regeringsbærende partier har lagt frem, og det er, fordi der er nogle uafklarede spørgsmål, i forbindelse med at vi har førstebehandlet L 47 i dag. Så det kan vi ikke.

Vi kan heller ikke stemme for det forslag til vedtagelse, som er blevet fremsat af Dansk Folkeparti, da vi kommer i konflikt med nogle af de ting, som vi mener at EU bør interessere sig for. Så hvis ordføreren vil udlægge det, som at vi står fuldstændig isoleret, er det ordførerens udlægning. Jeg mener bare, at det, vi siger før et valg, siger vi også efter et valg, og så bukker vi ikke.

Kl. 16:05

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Rasmus Prehn.

Kl. 16:05

Rasmus Prehn (S):

Så Venstre er altså isoleret. Der er ikke nogen, man samarbejder med i Venstre; Venstre er helt alene i det her spørgsmål. Man kunne vælge at stemme sammen med regeringspartierne og få en ambitiøs politik på det her område, et ambitiøst forslag til vedtagelse, som bekæmper social dumping med alle de problemer, der er, eller i det mindste at støtte de sædvanlige samarbejdspartnere i Dansk Folkeparti og dog komme med et forslag til vedtagelse, der går lidt i den rigtige retning. Men næh, Venstre har sat sig helt uden for indflydelse, vil ikke samarbejde med andre partier. Det er da interessant; det er da en nyhed.

Kl. 16:06

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:06

Peter Juel Jensen (V):

Altså jeg må bare gentage mit svar fra før: Det må være ordførerens konstatering.

Jeg regner da ikke med, at ordføreren for Socialdemokratiet forventer, at Venstre skal bakke det forslag til vedtagelse, som de regeringsbærende partier har fremsat, op, når vi ikke kender svarene på de spørgsmål, der er blevet stillet i forbindelse med et lovforslag, som man henviser til i forslaget til vedtagelse. Vi har det gode princip i Venstre, at vi gerne vil vide, hvad det er, vi stemmer for. Og når vi ikke kan få det at vide, kan vi da ikke bakke regeringen op i den politik, som regeringen agter at føre.

Når vi holder EU-fanen utrolig højt, må ordføreren da også have en vis forståelse for, at det, vi har gjort før et valg, gør vi efter et valg, og det gør vi også i Folketingssalen. Vi siger ikke én ting i en valgkamp og noget andet, når vi sidder og stemmer i Folketingssalen. Sådan er vi skruet sammen som parti, og det kunne andre partier faktisk lære utrolig meget af.

Kl. 16:07

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 16:07

Kim Christiansen (DF):

Nu har jeg diskuteret forslaget til vedtagelse med ordføreren, hr. Peter Juel Jensen, og når jeg så hører talen, bliver jeg selvfølgelig lidt

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:07

Peter Juel Jensen (V):

Nu ved jeg ikke, hvad ordføreren har hørt, og hvad ordføreren ikke har hørt. Jeg synes, at jeg i min ordførertale netop var inde at sige, at der er behov for en øget og en skærpet kontrolindsats. Det vil vi gerne have.

Jeg synes også, at jeg i min besvarelse her har sagt og refereret til, at der faktisk er fokus på det her, også i forbindelse med indgåelsen af RUT-aftalen osv. Og der er drøftelser blandt parterne på området om, hvordan vi får lukket det her, således at danske virksomheder konkurrerer på nogle fair og ordentlige vilkår. Det synes jeg er meget liberalt: at man sætter sig ned og snakker med dem, det vedrører, og at de er med til at lukke det her ned.

Så hvis ordføreren for Dansk Folkeparti synes, at det er en opgivende holdning, er jeg ikke enig med ordføreren for Dansk Folkeparti.

Kl. 16:08

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:08

Kim Christiansen (DF):

Nu er Dansk Folkeparti jo kun Danmarks tredjestørste parti, og det er vi meget ydmyge over for, men derfor kan vi jo godt have nogle klare holdninger og nogle løsninger på nogle problematikker, i hvert fald have nogle forslag til det. Og jeg må da indrømme, at jeg havde forventet i sådan en debat her, at Venstre som Danmarks største politiske parti ville komme med nogle helt klare bud på, hvordan vi imødegår social dumping.

Jeg har hørt ordføreren sige: mere kontrol. Jo, jo, men hvad skal den bestå i? Er ordføreren enig med Dansk Folkeparti i, at vi skal have et egentligt vejpolit? Er det det, der er løsningen, eller hvad? Jeg mangler noget helt konkret fra Danmarks største parti.

Kl. 16:09

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:09

Peter Juel Jensen (V):

Noget helt konkret fik jeg jo først, da ordføreren gik på talerstolen, for i ordførerens forslag til vedtagelse kommer man da ikke med nogle konkrete bud på, hvad det kunne indeholde. Så hvis ordføreren virkelig ville have det gode brede borgerlige samarbejde, havde man vel taget det med i sit forslag til vedtagelse, således at vi kunne have fået det forhandlet på plads fra starten af.

Kl. 16:09

Kl. 16:12

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Andreas Steenberg for en kort bemærkning.

Kl. 16:09

Andreas Steenberg (RV):

Det Radikale Venstre går meget ind for det brede samarbejde, det har vi jo snakket meget om i valgkampen, og jeg synes, jeg hører, at ordføreren egentlig er meget positiv over for det forslag til vedtagelse, som regeringen og Enhedslisten prøver at få igennem her. Det eneste, man har, er nogle spørgsmål til det her med bøder i relation til et lovforslag, men hvis Venstre får afklaret de spørgsmål, kan jeg så forstå det sådan, at Venstre stemmer for det forslag til vedtagelse, som ligger?

Kl. 16:10

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:10

Peter Juel Jensen (V):

Nu ved jeg ikke, hvornår ordføreren fra Det Radikale Venstre har været i Folketingssalen i dag, men han har forhåbentlig været her under behandlingen af L 47, og der kunne hr. Andreas Steenberg da konstatere, at vi havde en række forbehold i forbindelse med hele L 47. Når man så laver et forslag til vedtagelse, hvor L 47 er en af de bærende kræfter, så må hr. Andreas Steenberg da være klar over, at det er svært for os at give håndslag på.

Når det kommer til kontrolindsatsen, er vi meget med, men det betyder dog ikke, at vi kan spise hele det forslag til vedtagelse, som det ligger. Der skulle vist nok være, var det 11 spørgsmål, der var ubesvarede i forbindelse med drøftelsen af L 47, så der er helt klart noget at tale om, og det må vi så se på i det videre udvalgsarbejde. Men lige nu og her vil jeg ikke stå og give håndslag på noget og binde et parti til noget, når vi ikke kender svarene på de spørgsmål. Det synes jeg også hører med til det brede samarbejde, nemlig at vi kender de svar og har de svar, inden vi laver en aftale.

Kl. 16:11

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Andreas Steenberg.

Kl. 16:11

Andreas Steenberg (RV):

Forslaget til vedtagelse nævner jo altså ikke L 47, så jeg forstår ikke helt ordførerens skepsis. Men hvis vi så tager det, der står om bødestraf, ud, er Venstre så enig i resten af det forslag til vedtagelse?

Kl. 16:11

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:11

Peter Juel Jensen (V):

Altså, i det forslag til vedtagelse, jeg har set fra SF, Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre, indgår det altså, og L 47 er også nævnt i det forslag til vedtagelse. Det er det i hvert fald på den kopi, jeg har set, og som er tilgået Venstre. Så så meget for det brede samarbejde, hvis vi ikke engang kan få de forslag til vedtagelse, som regeringen vil fremsætte, altså at vi ikke har dem med den rigtige ordlyd!

Nu ser jeg jo altid et forslag til vedtagelse i sin helhed. Jeg sidder ikke og piller i andres forslag til vedtagelse, så det vil jeg ikke tage stilling til lige nu og her.

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Bent Bøgsted for en kort bemærkning.

Kl. 16:12

Bent Bøgsted (DF):

Tak, hr. formand.

Det er jo altid interessant at høre sådan en diskussion om, hvad det er, der er årsagen til, at vi har noget cabotagekørsel, der ikke er kontrol med, og jeg forstår egentlig godt, at Venstre har lidt problemer med de her forslag til vedtagelse, for når vi kigger tilbage i tiden, kan vi se, at de problemer, vi har i dag, jo blev skabt med den aftale, der i sin tid blev lavet mellem Venstre, Konservative, Socialdemokratiet, Socialistisk Folkeparti og Radikale, hvor man egentlig åbnede op for arbejdskraft fra Europa, og hvor man åbnede op for, at europæiske lastbiler kunne køre i Danmark og også udføre cabotagekørsel. Så har man sagt: Jamen vi laver et RUT-register, der skal dæmme op for det. Men det virker jo ikke i virkeligheden.

Så jeg forstår egentlig godt, at hr. Peter Juel Jensen har nogle problemer med forslagene til vedtagelse. Dansk Folkepartis forslag til vedtagelse blev jo lavet så mildt, at Venstre burde kunne sige ja til det. Men jeg er klar over, at det ikke er hr. Peter Juel Jensen, det er galt med, men at der er nogle i Venstre, der synes, at det måske går for vidt, for man har jo egentlig selv sagt ja til, at de må have lov at køre i Danmark, og så kan man bare ikke finde en løsning på problemet. Og når der så kommer et forslag til at finde en løsning, jamen hvad siger EU så? Det vil de jo ikke være med til.

Kl. 16:13

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:13

Peter Juel Jensen (V):

Altså, der skal ikke herske tvivl om, at vi er et meget EU-venligt parti, og jeg synes også, at man har en forpligtelse til at erkende, at når vi bor i et land med en lille, åben økonomi i en globaliseret verden, kan vi altså ikke hegne os ind på den måde, som hr. Bent Bøgsted fra Dansk Folkeparti lægger op til at man skulle kunne. Der er mange danske virksomheder, som har stor glæde af at kunne være i andre dele af verden og operere der, og det er med til at give os et godt velfærdssamfund. Er det ikke fair nok, at når vi kan operere i andre dele af verden, så kan verden også operere i Danmark?

Kl. 16:14

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Bent Bøgsted.

Kl. 16:14

Bent Bøgsted (DF):

Tak. Jamen det er jo egentlig meget nemt at sige, at så skulle vi også kunne operere i andre dele af verden. Mig bekendt er det ikke de danske chauffører, der er løntrykkere rundtomkring i andre dele af verden, men det er netop det, man har lukket op for med EU.

Jeg forstår godt, at hr. Peter Juel Jensen har et problem med, at hr. Rasmus Prehn klandrer Venstre for ikke at ville være med til et forslag til vedtagelse, der egentlig ikke løser noget problem, når Socialdemokratiet selv har været i spidsen for at skabe problemerne her, netop ved at åbne op for, at man kan køre cabotagekørsel, som der ikke er kontrol med, i Danmark. Så forstår jeg godt, Venstre har lidt af et problem: Hvad skal vi egentlig gøre? Og derfor synes jeg, at hr. Peter Juel Jensen nu engang skulle kigge på, om man ikke, når vi kommer til afstemning, kunne støtte Dansk Folkepartis forslag til vedtagelse. Det er lavet så mildt, at Venstre egentlig burde kunne gå

med, så Venstre ikke bliver fedtet ind i noget sammen med Socialdemokratiet.

Kl. 16:17

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:15

Peter Juel Jensen (V):

Ja, nu ved jeg ikke, om en socialdemokrat smitter af, men jeg synes, jeg hører ordføreren sige, at det, ordføreren faktisk argumenterer for, er, at det skal være forbudt at køre cabotagekørsel i Danmark, og det synes jeg heller ikke fremgår særlig klart af det forslag til vedtagelse, som Dansk Folkeparti har fremsat. Det er nævnt i den sidste linje, og den lyder således: » ... hvordan andre EU-lande administrerer EU-lovgivningen om cabotagekørsel.«

Dansk Folkeparti må acceptere, at vi mener, man kommer længst i en globaliseret verden ved at samarbejde med andre lande, også inden for de områder her. Og jeg synes da, man har en forpligtelse som et veloplyst og ordentligt og retfærdigt samfund til at prøve på at løfte arbejdsstyrken i andre lande. Så jeg synes da også, at man bør lægge et pres, ikke et mildt pres, men et rimelig fast og fair pres – og hvornår vil det være bedre at gøre det, end når vi overtager formandskabet? – for at sikre, at der er et ordentligt arbejdsmiljø også inden for det her område i andre lande.

Kl. 16:15

Kl. 16:16

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Fru Anne Baastrup.

Kl. 16:16

Anne Baastrup (SF):

Jeg er blevet forvirret, muligvis på et højere plan. Skal jeg forstå det sådan, at Venstre ønsker at fjerne reglerne om cabotagekørsel, således at man fremover som udenlandsk vognmand kan køre fuldstændig frit? Det er det ene spørgsmål.

Hvordan hænger det sammen med det, hr. Peter Juel Jensen har sagt, om, at man ønsker mere kontrol? Altså, det har været vores tema gennem de sidste mange år, at man skulle have reel kontrol på vejene; reel kontrol af ulovlig cabotagekørsel, reel kontrol af overtrædelse af køre- og hviletidsbestemmelserne. Hver gang har den tidligere regering sagt, at det ikke var nødvendigt med mere kontrol.

Ønsker Venstre nu at have mere kontrol? Hvor meget mere kontrol skal der være, og hvordan skal den etableres?

Kl. 16:17

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:17

Peter Juel Jensen (V):

Svaret på det første spørgsmål er nej. Vi ønsker ikke at ændre reglerne for cabotagekørsel. Vi vil gerne have kontrol med det, og det ligger jo faktisk også i hele baggrunden for det, der hedder RUT-regi-steret, altså aftalen om udenlandsk arbejdskraft og under hvilke forhold, de skal være i Danmark. Der har man opstillet et kontrolapparat, og der må vi nok sige: Jamen altså, det kan blive bedre. Så venter vi jo i spænding på, hvad den nye regering kommer frem til her.

Kl. 16:17

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Fru Anne Baastrup.

Anne Baastrup (SF):

Nu kan jeg forstå, at ordføreren har problemer med L 47 om gods-kørsel af en eller anden grund, som jeg ikke forstår, men sådan er det, det er fair nok. Hvis det nu er sådan, at hr. Peter Juel Jensen lytter til, hvad den socialdemokratiske ordfører nu læser op om kort tid, kan det så være, at Venstres ordfører vil ændre opfattelse og måske stemme for vores forslag til vedtagelse?

For der er jo sådan et system i Folketinget, efter hvilket man kon-takter de forskellige partier, og hvis partierne ikke melder tilbage, er de ikke involverede i den endelige aftale om, hvordan teksten til så-dan et forslag til vedtagelse skal se ud. Venstre har ikke meldt tilba-ge, og derfor har vi arbejdet videre med dem, der ville stemme for den. Så jeg vil opfordre Venstres ordfører til at slå ørerne ud, lytte og måske ændre på sin opfattelse efterfølgende.

Kl. 16:18

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:18

Peter Juel Jensen (V):

Det er altid dejligt og fornøjeligt at blive taget i skole af et ældre, el-ler måske bør man sige et mere erfarent, folketingsmedlem. Jeg har fået et forslag til vedtagelse tilsendt fra de regeringsbærende partier, og det indeholder alt det, jeg har redegjort for her. Jeg har ikke hørt andet siden, og der skulle også meget gerne være blevet meldt tilba-ge, at vi ikke kan være med til det.

Men det må da også være ordføreren for SF bekendt, at der i for-bindelse med lovbehandlingen i dag af L 47 fra Venstres ordførers side er blevet nævnt, at der var en række ubesvarede spørgsmål. Så længe man ikke havde fået svar på de spørgsmål, var det altså svært at committe sig til noget som helst. Det er vel også sådan, vi arbejder her i Folketinget. Vi stiller nogle spørgsmål, vi får nogle svar, og så danner vi vores meninger og vores overbevisning ud fra det, for el-lers ville man vel ikke tage sine beslutninger på et oplyst grundlag? Det kan godt være, man har gjort sådan i SF, men sådan arbejder vi ikke i Venstre.

Kl. 16:19

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 16:19

Henning Hyllested (EL):

Mener ordføreren for Venstre ikke, at det helt grundlæggende er et problem, at danske overenskomster undergraves, og at danske chauffører fyres som følge af, at der kører internationale transportere, eller hvad det nu er, ind over grænserne – ulovlig cabotage osv. osv. – med chauffører fra Polen, Bulgarien, Rumænien, som kører til 30, 40, 50, 60 kr. i timen, altså langt, langt under det halve af, hvad en dansk chauffør skal have? Mener ordføreren ikke, at det er et pro-blem, og at det betyder, at danske chauffører, som virkeligheden er lige nu, faktisk fyres i bundter, og at det i virkeligheden truer dels erhvervet, dels hele det danske overenskomstsystém?

Kl. 16:20

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:20

Peter Juel Jensen (V):

Altså, nu er jeg ikke bekendt med, at der kører udenlandske chauffø-rer rundt til 30, 40, 50 kr. i timen. Jeg synes da, at hvis et folketings-medlem har sådan en viden, så bør vedkommende straks politian-

melde det, for det er jo ikke lovligt jævnfør dansk lov. Og jeg synes, at hvis et folketingsmedlem sidder inde med en sådan viden, så skal vedkommende ikke sidde og putte med den viden, indtil det kan puttes ind i en forespørgselsdebat i Folketinget. Så bør man da politianmelde det straks. Jeg holder utrolig meget af det danske system, hvor det er arbejdstagerne og arbejdsgiverne, der fastsætter reglerne for arbejdsmarkedet, og det synes jeg faktisk vi skal værne om i Danmark, for det er vi kommet utrolig langt med.

Jeg har ikke kendskab til, at det foregår på den måde, og foregår der ulovligheder som dem, ordføreren for Enhedslisten gør opmærksom på her, synes jeg ikke, man skal sidde og putte med det. Så synes jeg, man skal få det frem i lyset og få det politianmeldt, for det skal vi selvfølgelig ikke finde os i i Danmark.

Danske arbejdere og danske virksomheder skal betales ordentligt, og de skal have mulighed for at kunne eksistere i en fair konkurrence.

Kl. 16:21

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:21

Henning Hyllested (EL):

Problemet er jo netop, at der i dag mangler kontrol af de her ting. Og jeg kan forstå på ordføreren, at det er en af de ting, han spørger til. Derfor vil jeg bare gerne vide noget om ordførerens opfattelse. Ordføreren vil f.eks. erfare, når forslaget til vedtagelse læses op, at i det forslag indgår et såkaldt navn, hvor overenskomstparterne i det her land lige nøjagtig på det her område, altså på transportområdet, sammen med ministeriet skal tilse, at overenskomstkravet bliver overholdt, som det står formuleret i godskørselsloven.

Vil det så være noget, som Venstres ordfører kan tilslutte sig, så vi kommer de der ulovligheder til livs?

Kl. 16:22

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:22

Peter Juel Jensen (V):

Jamen det er et lidt vanskeligt spørgsmål at besvare for mig. Jeg skal stå og forholde mig til noget, som jeg ikke kender i sin helhed. Så kommer der lige nogle brudstykker. Er det alle godbidder, man lægger ud? Og hvad kommer der så efterfølgende, som også hører med i aftalen? Jeg forholder mig til forslaget til vedtagelse i sin helhed, og jeg glæder mig til, at det bliver læst op, og så vil Venstre agere derudfra. Men jeg vil sige, at vi altså ikke kan stemme for det forslag til vedtagelse, som vi har set, og som jeg har fået tilsendt i går aftes.

Kl. 16:23

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Ane Halsboe-Larsen fra Socialdemokraterne.

Kl. 16:23

(Ordfører)

Ane Halsboe-Larsen (S):

Tak for det. Social dumping er en enorm udfordring for transportsektoren i Danmark. Det er en udfordring, som vi hos Socialdemokraterne og regeringen samlet set tager rigtig, rigtig seriøst. Derfor hilser vi også den her debat meget velkommen.

At bekæmpe social dumping og at kæmpe for ordentlige løn- og arbejdsvilkår for danske lønmodtagere er noget helt centralt for Socialdemokraterne. Vi vil ikke finde os i, at reglerne overtrædes på daglig basis på de danske landeveje. Det kan godt være, at Venstre

siger, at det er en uundgåelig udvikling, at der kommer flere og flere udenlandske vogne og færre og færre danske i Danmark, men vi finder os ikke i lovovertrædelserne, og vi vil kæmpe for, at der kommer øget kontrol. Lovovertrædelserne koster danske arbejdspladser, og de er til fare for trafikssikkerheden på de danske veje. Derfor vil vi sikre bedre kontrol, så det bliver sværere at snyde.

Vi har med finansloven for 2012 afsat 20 mio. kr. ekstra til politi-et på social dumping-området. De 10 mio. kr. er alene øremærket til kontrol med cabotagekørsel. De ekstra ressourcer vil sikre mere politiskontrol og bedre mulighed for at stoppe de brodne kar, der kører rundt. Samtidig hæver vi bødestrafen for ulovlig cabotagekørsel fra 4.000 kr. til 10.000 kr., så det bliver dyrere at køre ulovligt. Det nuværende bødeniveau har ikke været hævet siden 1980'erne. Det er helt forrykt, og det vil vi gøre noget ved.

Øget politiindsats og højere bøder er dog ikke helt nok til at komme det voksende problem med ulovlig cabotagekørsel til livs. Vi skal sikre, at der også i fremtiden er et eksistensgrundlag for den danske transportsektor. Vi skal sikre, at der også i fremtiden er danske chauffører på de danske veje. Derfor vil vi med finansloven for 2012 nedsætte et udvalg, der skal undersøge, hvad den bedste mulighed for registrering af udenlandske vogne er, eksempelvis en registrering på samme måde, som vi i dag kender det fra RUT-registeret.

Det her problem er alvorligt. Og i den korte tid, den nye regering har siddet ved magten, er der gjort rigtig meget. Den indsats vil vi fra Socialdemokraternes side fortsætte.

Sluttelig vil jeg læse et forslag til vedtagelse, som er fremsat på vegne af Det Radikale Venstre, SF, Enhedslisten og Socialdemokraterne, op. Vi fremsætter følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget finder, at der er behov for en forstærket indsats over for social dumping inden for transportbranchen. Social dumping overtræder lovgivningen på transportområdet, undergraver de danske overenskomster, virker konkurrenceforvridende og udgør en trussel imod trafikssikkerheden.

Folketinget konstaterer, at regeringen og Enhedslisten med finansloven for 2012 har styrket indsatsen mod social dumping. Aftalen styrker indsatsen over for udenlandske virksomheder og sikrer øget fokus på problemet, flere ressourcer til politiets kontrolindsats og skærpet bødestraf for ulovlig cabotagekørsel på transportområdet. Folketinget opfordrer regeringen til at afdække, om der er brug for yderligere beføjelser i politiets arbejde.

Med aftalen nedsættes desuden et udvalg til modvirkning af social dumping, som skal vurdere mulighederne for yderligere tiltag generelt.

Folketinget vil i forbindelse med ny lovgivning arbejde for nedsættelse af et sagkyndigt navn til vurdering af overholdelse af overenskomstkravet, som arbejdsmarkedets parter sammen med Trafikstyrelsen har drøftet omfang, opgaver og sammensætning af.«

(Forslag til vedtagelse nr. V 10).

Kl. 16:27

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Det fremsatte forslag til vedtagelse vil indgå i de videre forhandlinger.

Der er en kort bemærkning fra hr. Bent Bøgsted.

Kl. 16:27

Bent Bøgsted (DF):

Tak. Jeg vil godt lige høre fru Ane Halsboe-Larsen angående udenlandske lastbiler, der kommer til Danmark, cabotagekørsel, med hensyn til det der med, at de skulle registreres osv. I dag skal man registreres i RUT-registeret, hvis man har selvstændig virksomhed og arbejde i Danmark. Det fungerer så ikke optimalt – langtfra. Men

hvordan forholder det sig med et lastbilfirma i Polen, der sender en lastbil med varer til Danmark, og der så er en chauffør, det ser vi jo mange gange, og også med rumænere, der holder på en rasteplads og venter på at få gods med retur eller måske tage en kørsel på vejen? Hvis de nu kører til Nordjylland og de venter på, at de får en kørsel, og det kan være en cabotagekørsel, de får fra Nordjylland til Lolland, inden de skal til Polen igen, hvordan vil man så sikre, at de bliver registreret? For når de kører gods til Danmark, skal de jo ikke registreres, hvis de kommer fra Polen. Det er jo kun, hvis de tager arbejde i Danmark. Hvordan vil man kontrollere det, hvis de holder på en rasteplads og venter på at få gods med, og så kører de til Lolland? Så kører de ud af Polen samme dag, som de kører til Lolland, og så tager de færgen til Polen. Hvordan vil man kontrollere det?

Kl. 16:28

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:28

Ane Halsboe-Larsen (S):

Vi er ekstremt optaget af, at det her problem bliver imødekommet, og at vi får bedre kontrol, sådan at vi sikrer, at den overtrædelse, der sker af de danske regler, ikke fortsætter. Derfor har vi også nedsat det her udvalg, som i dialog med hele transportsektoren skal finde ud af den bedst mulige måde at registrere udenlandske vogne på, fordi det selvfølgelig er en ting at have en hel masse viden, og man kan også godt bare proppe dem ind i RUT. Det kan godt være, at der i den retning findes den bedst mulige løsning, men vi vil have lov til at diskutere det i det udvalg, der nu er nedsat, sammen med eksperterne, sammen med de vognmænd og chauffører, det vedrører, og så finde den bedst mulige registreringsmåde. For det skal selvfølgelig være i en form, så politiet kan kontrollere det, og så det samtidig virker efter hensigten.

Kl. 16:29

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Bent Bøgsted.

Kl. 16:29

Bent Bøgsted (DF):

Det er selvfølgelig interessant, hvad der kommer. RUT-registeret kan man jo ikke bruge, da cabotagekørsel er undtaget fra RUT-registeret, men det er alligevel det der med, hvordan man kan sikre, at en udenlandsk vognmand ikke holder og venter på cabotagekørsel. For at kontrollere skal man så have politi ud på alle rastepladser for at se, om der holder nogle, der ikke har noget at gøre der, der bare holder og venter og nærmest camperer på en rasteplads, indtil de får læs med hjem. Jeg tror egentlig, at det ville være meget svært at kontrollere det, og derfor mener jeg også, at man burde gøre en større indsats for at sikre, inden de kommer til landet, at de ikke foretager sig noget, som ikke er hensigten. Det er netop det her med at presse den danske vognmand ud. Så ender det jo med, at vi har det her indre marked i EU, som Socialdemokratiet går varmt ind for, med åbne grænser, således at man, ligegyldigt hvor man bor, skal kunne tage arbejde. Det er det, man har sagt ja til, og så har man alligevel ingen kontrol med det. Så det er lidt spændende, hvordan man vil kontrollere, at en udenlandsk chauffør ikke tager noget kørsel.

Kl. 16:30

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:30

Ane Halsboe-Larsen (S):

Tak. Vi er varme fortalere for det indre marked. Det skaber job, det skaber vækst, og det skaber mulighed for, at den enkelte lønmodtager kan bevæge sig ud i Europa og søge arbejde. Vi er også ekstremt varme forkæmpere for den regel, der er tilknyttet det indre marked, nemlig, at hvis man kommer til Danmark og gerne vil arbejde, skal det være på danske løn- og arbejdsvilkår. Det er altafgørende for, at vi kan støtte det indre marked.

Når problemet har vokset sig så stort, er det jo, fordi man, siden det indre marked blev indført, ikke har gjort noget som helst. Vi har siddet ved magten i 2 måneder, og allerede er der gjort mere, end man har gjort i 10 år. Det er et problem, og vi er i gang med at løse det, men vi vil sikre en ordentlig registrering, og jeg er meget glad for, at hr. Bent Bøgsted er lige så bekymret, som jeg er, over, at reglerne bliver brudt i øjeblikket. Jeg glæder mig over, at hr. Bent Bøgsted vil være med i drøftelserne. Det ville Dansk Folkeparti ikke, da vi forhandlede finanslov på det her område, men det vil glæde mig, hvis Dansk Folkeparti også fremadrettet vil gå ind og tage ansvar på det her område.

Kl. 16:32

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:32

Kim Christiansen (DF):

Jeg vil godt lige udrede en lille misforståelse. Jeg mener ikke, at Dansk Folkeparti er med i de pågældende aftaler. Det er vist nogle, Socialdemokratiet har lavet med V og K. Men lad nu det ligge.

Jeg blev tidligere på dagen skoset meget, fordi jeg vil nedsætte et udvalg – formaste mig til at nedsætte et udvalg eller en kommission uden om den store, brede trafikreds. Og jeg har så tilkendegivet, at jeg naturligvis gerne inddrager trafikredsen. Men nu står der jo her i forslaget til vedtagelse, at man – og jeg går ud fra, at det er finanslovaftalen, man henviser til – vil nedsætte et udvalg, som skal kigge på social dumping osv. Bliver det sådan en lille, lukket kaffeklub, eller er det noget, som bliver taget over en bred politisk kam, hvor man får indflydelse på, hvad der skal besluttes i sådan et udvalg?

Kl. 16:32

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:32

Ane Halsboe-Larsen (S):

Jeg er helt med på, at Dansk Folkeparti ikke er en del af aftalen, men derfor kunne Dansk Folkeparti jo godt have rejst problemet og krævet af den tidligere regering, at der blev gjort noget. Men man har ikke hævet bødesatsen, man har ikke sat det ind som et krav i finanslovaftalerne – man har intet gjort. Det gør vi nu. Når vi nedsætter et udvalg i forbindelse med finansloven, skyldes det naturligvis, at der bredt set på beskæftigelsesområdet, på det danske arbejdsmarked er et problem med social dumping. Det er ikke kun i forhold til ulovlig cabotagekørsel, det gælder også på byggepladser, i vores skove og på mange andre områder. Derfor er der fra Beskæftigelsesministeriets side taget initiativ til som en del af vores finanslovaftale med Enhedslisten, at der nedsættes et udvalg, sådan at vi finder de bedst mulige og mest effektive løsninger på det her problem, som er meget komplekst, og som har fået lov at vokse sig meget, meget stort.

Kl. 16:33

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:33

Kim Christiansen (DF):

For at få afklaret det første vil jeg sige, at jeg mener, at S og V og K udgjorde et meget klart flertal, så jeg mener ikke, at Dansk Folkeparti kunne have rykket ret meget.

Men jeg har to spørgsmål. Vil den nuværende regering sørge for, at cabotagekørsel kommer ind i RUT-registeret? Det blev pilleret ud i 2010 af den daværende beskæftigelsesminister, men nu har man jo mulighed for at bringe det tilbage i RUT-registeret. Det er det første spørgsmål. Det andet lille spørgsmål, jeg har, er: Vil den nuværende regering arbejde for, at vi får en anden fortolkning af cabotageforordningen, således at vi ikke har den mest lempelige fortolkning i hele EU? Jeg går ud fra, at ordføreren kender ordlyden af fortolkningen med tre kørsler inden for 7 dage osv. osv.

De oprindelige aftaler omkring cabotagekørsel og hensigten med cabotagekørsel var jo, at det skulle ske i tilknytning til den internationale transport, og så kunne man køre et par indenrigsfragtkørsler, mens man lige ventede på returgods til Frankrig eller Polen eller Litauen, eller hvor man nu skulle hen. Det er ganske udmærkede regler, men i dag bliver de jo altså misbrugt i en meget, meget uheldig grad, og det ville være interessant at høre, om den nuværende regering vil gøre noget ved det problem.

Kl. 16:35

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:35

Ane Halsboe-Larsen (S):

Det vil den nuværende regering i høj grad. Ordføreren siger, at Socialdemokraterne, Venstre og Konservative havde flertal, og det er korrekt, men det hjælper jo ikke Socialdemokraterne meget, når Venstre melder sig ud i den her debat og siger, at de ikke vil være med til noget, hverken til det, som DF foreslår, eller til det, som Socialdemokraterne foreslår.

Problemet er ikke reglerne, problemet er, at reglerne ikke bliver overholdt, og derfor har vi taget tilløb til at komme problemet til livs, både med højere bøder, med mere kontrol, flere ressourcer til politiet og et udvalgsarbejde, der skal se på, om der er brug for yderligere tiltag, hvad der er mulighed for af registrering, og hvordan vi bedst muligt kommer det her problem til livs.

Kl. 16:35

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Henning Hyllested for en kort bemærkning.

Kl. 16:36

Henning Hyllested (EL):

Det er måske et retorisk spørgsmål, men jeg stiller det alligevel. Er ordføreren ikke enig i, at det helt store dyr i åbenbaringen, når vi snakker social dumping, løndumping, i virkeligheden er EU: EU's indre marked, EU's fri vandring af arbejdskraft og varer? EU's indre marked skal jo netop rydde alle mulige hindringer af vejen, så arbejdskraften kan vandre frit over grænserne i Europa.

Kl. 16:36

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:36

Ane Halsboe-Larsen (S):

Som hr. Henning Hyllested ved, og som jeg nævnte for lidt siden, går Socialdemokraterne ind for det indre marked. Det skaber vækst, det skaber arbejdspladser, og det kommer Danmark til gode. Men vi går også ind for, at de regler, der er i tilknytning til det indre marked,

overholdes, og det gælder i høj grad reglen om, at hvis man vil arbejde i Danmark som udenlandsk lønmodtager – og det skal man være hjertelig velkommen til – skal det dog være på danske løn- og arbejdsvilkår. Det er der nogle virksomheder, der kan finde ud af, og det er der andre virksomheder, der ikke kan finde ud af.

Det er de virksomheder, der bryder loven og overtræder de regler, der er sat op, som vi gerne vil komme efter. De skal straffes med hårdere bøder, de skal have politiet i hælene i højere grad, end de har i dag, og de skal holdes i nakken, for den eneste forudsætning for, at det indre marked er en rigtig god idé, er, at det er på danske løn- og arbejdsvilkår. Og det kæmper vi i Socialdemokraterne rigtig hårdt for.

Kl. 16:37

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 16:37

Henning Hyllested (EL):

Det er sikkert ordføreren bekendt, at det først og fremmest er dansk fagbevægelse, der er sat til at vogte over, om danske løn- og arbejdsforhold overholdes. Og jeg vil bare spørge: Er ordføreren bekendt med, at der er faldet i hvert fald mindst fire domme ved EU-Domstolen – eller EF-Domstolen, som den hed – som i den grad forhindrer dansk fagbevægelse i at udføre deres hovedopgave med at sikre og kontrollere, at danske overenskomster, dvs. danske løn- og arbejdsvilkår, rent faktisk overholdes rundtomkring på de danske arbejdspladser, og at det er det, der i høj grad giver os problemer i dag, når vi snakker om at bekæmpe social løndumping?

Kl. 16:38

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:38

Ane Halsboe-Larsen (S):

Spørgsmålet var, om jeg kender til de nævnte domme. Det gør jeg.

Når jeg lægger så meget vægt på de tiltag, der er taget med finansloven, på det først mulige tiltag, der blev taget på det her område, efter at regeringen kom til – hurtigst muligt tog vi fat på det her problem – skyldes det naturligvis også lige præcis det problem, som ordføreren nævner, netop at fagbevægelsen har stået meget, meget alene i den her kamp. Det er selvfølgelig fuldstændig uacceptabelt. Det kan ikke være sådan, at fagbevægelsen gør deres arbejde for at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår ifølge danske overenskomster, og når myndighederne så skal træde til og gøre deres del, er der ikke ressourcer eller politisk vilje til det.

De politiske signaler er ændret. Vi har ikke længere en beskæftigelsesminister, der siger, at RUT-registeret ikke er så vigtigt. Vi har en beskæftigelsesminister, der gør alt, hvad hun overhovedet kan, for, at de regler, der er til stede på det danske arbejdsmarked, overholdes. Derfor er jeg så utrolig stolt og glad over, at vi allerede nu har sat flere ressourcer af og har sat et udvalgsarbejde i gang i forhold til at undersøge, om der er brug for yderligere regler for at komme det her problem til livs.

Kl. 16:39

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Den næste ordfører er hr. Andreas Steenberg fra Det Radikale Venstre.

Kl. 16:39

(Ordfører)

Andreas Steenberg (RV):

Den her debat handler ganske enkelt om, at de regler, der er, skal overholdes; at regeringen har sat midler af til at få kontrolleret endnu mere, om de regler bliver overholdt; og at man forhøjer bødestrafen for de overtrædelser, der er.

Det er et stort problem for den danske transportbranche, at der er virksomheder, som konkurrerer lønnen ned under, hvad der er fastsat, fordi man altså prøver at udnytte, at det her er et erhverv, der er meget globaliseret på europæisk plan.

Det andet problem er, at man ikke overholder de bestemmelser, der er om køre-hvile-tid og arbejdstid, og det er jo et problem for os alle sammen, fordi vi ved, at rigtig mange ulykker ude på vejene skyldes træthed, og at folk mister koncentrationen. Det er vigtigt, at vi får kontrolleret, om folk, der kører busser og lastbiler, overholder de bestemmelser, der er for hvile, for det har vi alle sammen interesse i.

Den sidste ting drejer sig om cabotagekørsel, hvor udenlandske chauffører altså har lov til at køre 3 kørsler i Danmark inden for 7 dage, så vidt jeg husker, og de regler bliver altså også overtrådt rigtig meget; det hører vi i hvert fald fra branchen. Det er også noget af det, som regeringen gerne vil se på.

Jeg fornemmer egentlig, at der er meget stor enighed blandt regeringen, Enhedslisten, Dansk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti om, at det her er et problem, og jeg synes egentlig, det er lidt ærgerligt, at vi ikke kan enes om i hvert fald at sige, at de ting, som regeringen har sat i gang, er rigtig gode tiltag, og så er der jo det her udvalg, der prøver at se på, om der kan være yderligere tiltag, som kan løse de problemer, vi har på det her område.

Kl. 16:41

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Fru Anne Baastrup som ordfører for SF.

Kl. 16:41

(Ordfører)

Anne Baastrup (SF):

For nogle år siden var der en lastbilchauffør, der blev interviewet i en af de der TV 2-udsendelser, tror jeg nok det var. Han fortalte, at når han tog til Tyskland, blev han standset og tjekket cirka hver femte dag. Når han kørte rundt i Danmark, blev han standset hvert femte år. Det er et problem. Det har jeg siden da forsøgt at rejse over for de tidligere justits- og transportministre.

Derfor er jeg rigtig, rigtig glad for den finanslovaftale, vi har indgået, og hvori der er blevet afsat ekstra ressourcer til politiet til bedre kontrol. Jeg er rigtig, rigtig glad for det forslag til vedtagelse, som vi forhåbentlig får vedtaget her på torsdag med mange partier. Det beskriver også præcist, hvordan kontrolsystemet skal forbedres. Sagen er i al sin enkelthed den, at vi kan lave alle de regler, vi vil, men hvis der ikke nogen til at kontrollere dem på det her marked, går det ikke. Derfor er det den vej, vi skal gå.

Derfor er jeg selvfølgelig også tilfreds med, at Dansk Folkeparti åbner for i hvert fald at tage den her forespørgselsdebat og også er inde på spørgsmålet om kontrol. Jeg fatter bare ikke, hvorfor Dansk Folkeparti ikke stemmer for vores forslag til vedtagelse, for jo mere vi står sammen i den her sag, jo mere kan vi vise vores holdning udadtil over for de speditører, der anvender knap så pæne firmaer eller knap så gode regler til at få gennemført deres transport af varer fra A til B. Hvis vi hele tiden holder debatten om social dumping inden for transportsektoren varm, bliver det sværere og sværere for de knap så gode firmaer at underminere sektoren.

Derfor tror jeg, at det vil være et godt signal, hvis alle støtter forslaget til vedtagelse. Vi har nu lagt op til, at politiet får flere ressour-

cer. Vi har lagt op til, at vi får en skærpet bødestraf for ulovlig cabotagekørsel, og det er også en imødekommelse af hr. Kim Christiansen. Vi har det udvalg, som skal undersøge, hvordan vi går videre. Det kan meget vel være, at vi fortolker cabotagereglerne for lempeligt i forhold til de andre EU-regler. Nogle af de initiativer kunne vi tage, således at vi måske fik gjort det nemmere for politiet at håndtere det, når de får fat i folk, der muligvis overtræder cabotagereglerne.

Noget af det, som jeg også ved at bl.a. DTL og 3F er optaget af, er, om vi kan ændre på det regelgrundlag, som politiet har: Kan vi lave regler om, at man kan holde bilen tilbage, hvis der er mistanke om ulovlig cabotagekørsel; kan vi måske sikre, at bøderne bliver betalt ved på en eller anden måde at sikre politiet nogle bedre vilkår? Alle de der elementer satser vi på kommer ind i det her udvalg. Det er ikke et udvalg, der består af politikere. Det er et udvalg, der består af folk, der ved noget om det, nemlig eksperter. Det er forskellen mellem det udvalg, vi snakkede om sidst, og det udvalg, vi foreslår i det her forslag til vedtagelse. Jeg er helt sikker på, at når hr. Kim Christiansen og hr. Tom Behnke får læst vores forslag til vedtagelse, stemmer de for det på torsdag.

Kl. 16:45

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 16:45

Kim Christiansen (DF):

Det er jo aldrig nogen skade til at have lidt selvtillid med, når man går på talerstolen. Jeg skal først lige takke for de mange komplimenter, men jeg vil godt sige, at når vi ikke kunne støtte regeringens vedtagelse, var det, fordi det egentlig mere var en historisk opremsning af, hvilke tiltag man har gjort, hvorimod vores tanker måske går lidt mere på, at vi ønsker noget mere end det. Samtidig anerkender vi naturligvis, at regeringen har gjort nogle tiltag, men vi vil gerne have noget mere, og i den forbindelse nævnte fru Anne Baastrup noget om nogle oplevelser fra Tyskland, og mit spørgsmål er så: Kunne fru Anne Baastrup forestille sig, at vi havde en vejkontrolenhed i stil med f.eks. det tyske BAG? For jeg anerkender selvfølgelig, at politiet har fået flere ressourcer, men jeg tror bare ikke, at det er nok, hvis vi virkelig vil det her uvæsen til livs. Kunne fru Anne Baastrup forestille sig sådan en løsning?

Kl. 16:46

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Ordføreren.

Kl. 16:46

Anne Baastrup (SF):

Vi har diskuteret det i forskellige regi før valget, og jeg vil sige, at jeg slet ikke vil afvise det. Men det er jo derfor, det er så smart at have et særlig sagkyndigt udvalg, der kan sige, hvad der taler for det. Jeg ved, at hr. Tom Behnke med sin erfaring fra politiet er imod det. Men hvad er det så for nogle elementer, vi kan putte ind i stedet for? Så det er en diskussion, som jeg synes kunne være vigtig at få, altså at vi fik et grundlag for at diskutere sådan helt stille og roligt, uden at vi kommer til at rive hovederne af hinanden på grund af ideologi.

Kl. 16:46

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 16:46

Kim Christiansen (DF):

Vi i Dansk Folkeparti river aldrig hovedet af nogen, men jeg noterede mig fru Anne Baastrups udtalelser før valget og tænkte, at det ik-

ke var givet, at de var de samme efter valget. Men det er jeg glad for at høre at de er og vil så lige stille et spørgsmål til. Jeg fornemmede, der var en tilkendegivelse af, at man måske også ville kigge på cabotageforordningen, og jeg vil høre, om fru Anne Baastrup vil være med til at ændre tingene således, at cabotage kommer ind under RUT-registeret.

Kl. 16:47

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):
Ordføreren.

Kl. 16:47

Anne Baastrup (SF):

Det er jeg slet ikke afvisende over for, men det, hr. Kim Christiansen jo skal være meget opmærksom på, er den hvidbog, som Kommissionen skal forholde sig til her i 2013, og som lægger op til, at man fjerner cabotage reglerne. Så vi har nogle meget store udfordringer foran os for overhovedet at være sikker på at kunne bruge det regelsystem, vi har, og som vi kan fortolke lempeligt eller ikkelempeligt, afhængigt af hvordan de andre lande gør det, men det er jo det, vi er oppe imod. Så det her er jo vildt alvorligt.

Kl. 16:47

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Henning Hyllested som ordfører for Enhedslisten.

Kl. 16:47

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Spørgsmålet om social dumping er som bekendt, lad os bare kalde det hjerteblod for Enhedslisten. Vi har også bemærket, at det er det sådan set også for branchen som sådan. Hvis man kigger de hørings svar igennem, som ligger til det forslag, vi behandlede tidligere på dagen, L 47, vil man se, at der i branchen – og branchen er jo de mange arbejdsgiverorganisationer og fagbevægelsen på området – er et meget, meget stort ønske om, at der rent faktisk bliver ryddet op i henseende til social dumping. Det er selvfølgelig, fordi det burde være naturligt, og det skal også være sådan, at man sikrer lige forhold og sikrer, at der ikke er nogen konkurrenceforvridning, at der er lige vilkår, og at man kan forsvare danske overenskomster, danske arbejdspladser og også danske lønninger. Det er fuldstændig naturligt.

Derfor er vi selvfølgelig også rigtig glade for, at vi fra Enhedslistens side i forbindelse med finanslovforhandlingerne var i stand til at indgå en aftale med regeringen om en meget, meget forøget indsats mod social dumping. Vi fik afsat 65 mio. kr., og vi fik både i finansåret 2012 og 2013 afsat 10 mio. kr. direkte dedikeret til politiets øgede kontrolindsats med det her område. Vi er også glade for, at der i forbindelse med finanslovaftalen blev nedsat et udvalg, som skal se på at lave yderligere tiltag på området, fordi vi selvfølgelig erkender, at det, vi blev enige om, og det, vi fik bevilget penge til, slet ikke er nok. Sagen er, at det her i virkeligheden truer hele erhvervet – det har jeg også sagt tidligere på dagen – det truer chaufførerne, de danske chauffører, og på den måde truer det de danske arbejdspladser, de danske lønninger, og det truer i virkeligheden hele overenskomstsyste­met på transportområdet.

Der er ingen tvivl for os om, at den rigtig store skur i spillet omkring social dumping er EU. Det er EU's indre marked med dets regler om fri bevægelighed for personer og for gods eller varer, som det hedder. Det er jo i bogstaveligste forstand fuldstændig integreret, når vi snakker transportområdet, hvor man jo altså netop fragter folk og gods samtidig og personer fragter gods over grænserne. EU er det helt store dyr i åbenbaringen, men det er et vilkår; det må vi bekæmpe. Vi kæmper vores daglige kamp mod EU og mod EU's indre mar-

ked, men det her er et af de afledte problemer, som vi har af EU og EU's indre marked.

Området er fyldt med indviklede regler, som jo også gør kontrollen meget, meget vanskelig. Cabotagekørsel og cabotage regler har i virkeligheden fanden skabt. Må man ikke sige det, hr. formand? Det er et slags say, som det hedder på engelsk.

Kl. 16:51

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Det ved jeg godt det er på Esbjerg Havn, men det her er altså Folkettinget. Men o.k., vi ser igennem fingre med det i den her omgang.

Kl. 16:51

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Jeg siger mange tak.

Som sagt er cabotage reglerne indviklede. Det samme er reglerne om køre-hvile-tid, og så snydes der i den grad med vognmandstilladelser osv. osv.

Som situationen er lige nu, tror vi også på, at det er via kontrol og øget kontrol, at man kan bekæmpe det her problem. Vi har ingen illusion om, at man fuldstændig får lagt det ned, men vi tror på, at man kan komme langt med kontrol. Derfor er vi også glade for, at der bliver afsat de her penge til politiet. Vi forestiller os selvfølgelig, at de bliver dedikeret direkte til politiets Tungvognssektion, som jo er dem, der tager sig af kontrollerne af lastbiltransporter i det her land.

Vi bemærkede i forbindelse med finanslovforhandlingerne, at Rigspolitiet var ude med en melding om, at de ikke havde brug for det. Det er slet ikke vores opfattelse, og det er ikke den virkelighed, vi hører om fra branchen og fra chaufførerne rundtomkring på landevejene, tværtimod. Det, som fru Anne Baastrup siger, er rigtigt: Når man kommer til Tyskland, er det oplevelsen, at man bliver hevet ind fem gange i løbet af en transport ned over Tyskland, hvorimod der i Danmark går år imellem, at man bliver taget. Så der er ingen tvivl om, at vi vil holde et rigtig godt øje med de penge, vi har fået bevilget, og vi vil holde et rigtig godt øje med, om Rigspolitiet i den her forbindelse rent faktisk også gør det, de bliver sat til, også for de øgede midler, der nu er bevilget.

Vi er glade for det forslag og glade for at være med i det forslag til vedtagelse, som er blevet læst op. Vi er især glade for, at man nu langt om længe lægger op til at få nedsat det navn, som skal påse, at overenskomstkravet i godsloven og i busloven rent faktisk overholdes. Vi ser frem til, at vi kan nedsætte det navn, når vi igen i februar skal behandle lov om godskørsel og lov om buskørsel. Så med den tilkendegivelse skulle der ikke være tvivl om, at Enhedslisten synes, vi er kommet ret langt på det her felt.

Kl. 16:53

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Leif Mikkelsen som ordfører for Liberal Alliance.

Kl. 16:53

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

En overgang var debatten jo ved at udvikle sig til sådan en høring om, hvem der kunne tilslutte sig hvilken udtalelse, og jeg vil sige, at vi ikke har tilsluttet os nogen af udtalelserne. Det er ikke, fordi vi ikke er enige i, at det er et problem, og at det, som flere ordførere har sagt, er et stigende problem, og at det bliver et større og større problem i Danmark.

Det skal der så sættes ind over for med større bøder, mere kontrol osv. Men det er overhovedet ikke blevet nævnt endnu fra denne talerstol i dag, at en væsentlig årsag jo er, at vi i Danmark har indrettet

os med et skattetryk på lønarbejde, et afgiftssystem, der øger forskellene til alle andre, og derfor bliver et dansk område jo mere og mere interessant. Og så er der jo den detalje ved hele det område, vi taler om i dag, at det ikke er arbejdspladser, man bare lige kan flytte ud af Danmark. Man er sådan set nødt til at køre i Danmark, hvorimod en række andre arbejdspladser i de her år jo bliver flyttet til udlandet på grund af det problem, jeg peger på her. Og hver eneste gang vi diskuterer, hvad det er for nogle problemer, vi har i Danmark, kaster vi os over kontrol og bøder, men vi burde faktisk diskutere, at konkurrencevilkårene jo har ændret sig markant i takt med vores stigende skatte- og afgiftstryk. Hvis vi taler med vognmandsbranchen, siger de jo, at man efterhånden dårlig kan finde en dansk chauffør selv i danske lastbiler.

Det er en udvikling, der er uomgængelig, og derfor er vi sådan set nødt til at diskutere skattepolitik og afgiftspolitik, hvis vi reelt skal løse det her. Det er der ingen der byder på i dag. Det er der ingen af de her forslag til vedtagelse der overhovedet rører ved, og derfor har vi selvfølgelig også undladt at tilslutte os nogen af dem. Uanset om det er det ene, der sådan roser regeringen, eller det andet, der sådan nøjes med at påpege problemet, så ser vi ikke nogen reel løsning i forhold til de egentlige problemer. Så jeg ærgrer mig sådan set over, at det ikke er en diskussion om de egentlige problemer, men derimod om, hvordan vi kan øge omfanget af kontrol og bøder.

Kl. 16:55

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Hr. Tom Behnke som ordfører for Det Konservative Folkeparti.

Kl. 16:56

(Ordfører)

Tom Behnke (KF):

Når vi taler transport, når vi taler fair og lige konkurrence inden for transportsektoren, er der ingen tvivl om, at de regler, der er, skal respekteres og overholdes, for det er en ret væsentlig forudsætning for, at konkurrencen sker på lige vilkår. I forhold til den del af konkurrencen, der handler om lønforholdene, har vi jo for vane at benytte den danske model, altså at vi overlader til arbejdsmarkedets parter at finde ud af, hvordan man får forhandlet sig frem til, hvad det er for nogle løn- og ansættelsesvilkår, der skal være.

Men den anden del af det, som vi har meget større indflydelse på, handler om køre-hvile-tids-regler, cabotagekørsel, færdselslov osv. osv. Og alle de spilleregler, der er der, skal overholdes. For hvis der er nogen, der får mulighed for at køre uden om de regler, vil man kunne udføre sin virksomhed på urimelige konkurrencevilkår; så kan man udkonkurrere de lovlige, ved at man kan springe over, hvor gærdet er lavest, og blæse på de regler, der er. Derfor er det selvfølgelig også vigtigt, når vi har de her spilleregler, at der så er en kontrolfunktion, der holder øje med, at spillereglerne bliver overholdt. Og der har vi hørt flere ordførere være inde på, at det jo ikke er et af de områder, hvor det går allerbedst, mildest talt, og slet ikke, når vi ser på kontrollen med udenlandske køretøjer. Jeg tror faktisk, det hænger sammen med, at vi jo i Danmark har noget unikt – som vi skal bevare og holde fast i – nemlig et enhedspoliti, hvor alle politifolk sådan set er uddannet lige til at kunne alle opgaver og funktioner. Men det betyder så også, at der er meget få, der får mulighed for at nå at specialisere sig. Og jeg tror, det er helt naturligt – her taler jeg af egen erfaring – at når man kommer kørende på en helt almindelig patrulje på motorvejen og ser en polsk lastbil, så sidder man lige et øjeblik og tænker: Hvad er det nu lige, køre-hvile-tids-regler hedder på polsk? Og det er jo ikke en del af uddannelsen, når man bliver politimand.

Så der skal man lige huske at overveje, at når de der kontroller skal foregå, skal det jo typisk være en koordineret indsats. Det ville også være en god idé, at man så lige fik SKAT med ind over, når

man alligevel var i gang med det. Men der skal jo typisk også være en tolk med, man skal have nogle eksperter i de forskellige regler med ud osv., og så kan politiet naturligvis assistere med, at man kan få standset køretøjer, og at man kan skrive de sager, der skal skrives osv. Men med hensyn til den koordinerede indsats er det min oplevelse, at der i mange tilfælde er andre opgaver, som er lige så vigtige eller måske endda vigtigere, og så går det lidt i glemmebogen. Man får ikke rigtig gjort noget ved det; man overlader det til nogle få, der skal sørge for den her kontrol, og så bliver kontrollen ikke særlig omfattende.

Den del synes jeg vi skal prøve at arbejde videre med og prøve at se om ikke vi kan gøre bedre, end det sker i dag. Jeg mener ikke, at vi skal oprette et nyt politi, og at vi skal have parallelle politisystemer i Danmark, det er der ikke nogen grund til. Men man kunne godt lave nogle enheder, der var sammentømret af forskellige folk fra forskellige brancher, der havde med det her at gøre, og som man så satte ind i nogle aktioner, så man sørgede for at få kontrolleret. Om ikke andet kunne det gøres meget massivt i nogle perioder, sådan at det gav nogle dønninger ude i miljøet, altså at man lige skal passe på, for i Danmark kan man altså ikke bare blæse på reglerne; der er rent faktisk nogle regler, som bliver overholdt, fordi de bliver kontrolleret.

Så det betyder, at vi fra konservativ side er meget optaget af, at der er den her fair konkurrence. Det er meget vigtigt. Det er også meget vigtigt, at vi har en fri konkurrence, men det skal være en fair fri konkurrence. Derfor er vi med på forslaget til vedtagelse sammen med Dansk Folkeparti.

Jeg skal med det samme her indskyde, at jeg i dagens anledning er stand-in for vores transportordfører, hr. Lars Barfoed, og derfor vil jeg, hvis der er nogen, der synes, det er rigtig, rigtig interessant at udfritte mig, i forhold til hvordan forløbet har været forud for den her debat om, hvem der har forhandlet hvilke forslag til vedtagelse med hvem og sådan noget, sige, at det ved jeg simpelt hen for lidt om til, at jeg tør begynde at bevæge mig ud i det. Men vi står inde for det forslag til vedtagelse, vi har lavet sammen med Dansk Folkeparti. Vi synes faktisk, det er rigtig godt, og vi synes, det rækker fremad.

Kl. 17:00

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak. Jeg tror ikke, der er så mange, der vil spørge om noget. Der er i hvert fald ingen korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Transportministeren.

Kl. 17:00

Transportministeren (Henrik Dam Kristensen):

Jeg skal i hvert fald indledningsvis gøre det lidt kort, til dels fordi jeg synes, at det har været en god og en intens debat, hvor det har været helt tydeligt for alle, at Folketingets partier er optaget af problemet, som vi har diskuteret her i dag. Jeg skal ikke blande mig i forslagene til vedtagelse og i, hvem der stemmer for, og hvem der ikke stemmer for, men bare konstatere, at intentionerne i de to forslag til vedtagelse i hvert fald et stykke henad vejen flugter med hinanden.

Det er sådan, at jeg i min indledende tale gennemgik hele området relativt tæt, synes jeg. Så jeg vil sådan set bare her afslutningsvis pege på to ting. Den ene ting – og så må hr. Henning Hyllested undskylde mig – er, at det rent faktisk er sådan, at der også er en række af de her problemer, som er internationale, og som er EU-relaterede. Derfor synes jeg, det var vigtigt, at jeg indledningsvis redegjorde for regeringens holdning på det her område og også pegede på en hel række konkrete ting, som EU er optaget af i øjeblikket, for der er faktisk nogle væsentlige ting her, der er en EU-vinkel på, og som er vigtige at vi holder fokus på i det europæiske samarbejde.

Den anden ting er det, der skete i forbindelse med finanslovforhandlingerne. Og det, jeg er glad ved, er, at vi jo i realiteten her har skiftet til et højere gear. Dels har vi sikret, at der bliver givet midler til området, dels har vi sikret, at nogle af de ting fra de, synes jeg, væsentlige debatter, som Folketingets partier har haft her, bl.a. i forbindelse med RUT-registeret og i forbindelse med myndighedssamarbejde, nu er nogle, der bliver diskuteret ordentligt og grundigt. Og der vil forhåbentlig inden for ikke alt for lang tid også komme konkrete resultater ud af det.

For det, der står tilbage, er sådan set, at et meget bredt flertal i Folketinget er uhyre optaget af to ting: punkt 1, at vi har en effektiv transportsektor i Danmark, som er med til at servicere det danske samfund, og punkt 2, at det foregår på ordentlige vilkår, og at der er et bredt flertal i Folketinget, som ikke vil acceptere social dumping på det her område. Derfor synes jeg sådan set, at det var en god, fornuftig debat, som jeg også tror der kan komme et godt udbytte af i den kommende tid.

Kl. 17:02

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ministeren. Der er en kort bemærkning. Hr. Kim Christiansen.

Kl. 17:02

(Ordfører for forespørgerne)

Kim Christiansen (DF):

Det skal ikke være en invitation til en anden runde eller noget, det skal blot være en kort afslutning fra min side som den, der har inviteret til den her debat.

Jeg synes, at vi har haft en god og en konstruktiv debat. Social dumping er noget, der bekymrer os alle sammen. Det, jeg måske kan savne en lille smule i debatten i dag, er nogle af de ting, som jeg i hvert fald havde med. Nu nævnte hr. Leif Mikkelsen, at vi ikke har talt om skat og sådan noget. Jeg var i hvert fald lidt inde omkring DIS-reglerne og om, om man kunne bringe dem i anvendelse inden for transportsektoren. Det har jeg ikke rigtig fået nogen svar fra andre ordførere på.

Det er fair nok, at politiet får ekstra ressourcer, for nu skal man ud og have stoppet nogle lastbiler for at høre noget, og så spørger man dem, uanset om man kan polsk, eller om man ikke kan. Et sprog forstår de i hvert fald, for hvis man låser alle fire hjul, så de ikke længere kan køre, er det, fordi de har begået noget ulovligt – det gør man andre steder i Europa, og det er sådan et meget internationalt sprog. Det, man så kan gå ud og spørge dem om på et eller andet sprog, er: Har du kørt cabotagekørsel? Og hvad vil de så svare? De vil svare nej eller njet eller no, eller hvad de vil svare.

For vi har reelt i dag ikke nogen kontrolmulighed ude i lastbilerne. Der er ingen kørebøger, der er i hvert fald ikke krav om det, der er ikke krav om, at man skal have kørselspapirer osv. Der vil jeg meget gerne bede om at det her udvalg, som man i regeringen har nedsat, går ind og kigger på sådan nogle ting, for der er ingen grund til, at politiet skal køre rundt og spille en masse tid på at kontrollere noget, som ikke er kontrollerbart. Det vil jeg meget gerne bede om bliver taget med.

Så vil jeg også gerne bede om, at man kigger på en mulighed for, at der sker en scanning ved grænsen, eksempelvis en scanning af nummerplader, så vi har styr på, hvor længe de her mennesker opholder sig i landet. Det handler om kontrol og kontrol; det er den eneste måde at komme det her til livs på. For så længe der ikke er kontrol, er der altså mennesker, der er drevet ud i – ikke af ond vilje, men af sociale årsager, tror jeg – den her form for snyd. Mange af de her mennesker, som kører rundt og bryder de her regler i Danmark, gør det jo ikke, fordi de vil os noget ondt med det. De gør det, fordi de lever i deres egne lande under kummerlige vilkår, og for dem er det her måske en mulighed for at kunne brødføde familien. Men der-

for skal vi stadig væk have gode kontrolmuligheder af hensyn til at beskytte vores eget erhvervsliv.

Tak for en god og konstruktiv debat. Jeg glæder mig til, at vi også fremadrettet forhåbentlig kan holde den her debat i gang og også får nogle tiltag på bordet fra regeringens side, som vi forhåbentlig kan bakke op om, så man kommer nærmere en løsning med hensyn til de her ulovligheder. Tak for det.

Kl. 17:04

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til hr. Kim Christiansen.

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

Afstemningen om de fremsatte forslag til vedtagelse vil som nævnt først finde sted på torsdag.

Kl. 17:05

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Holger K. Nielsen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 14. december, kl. 13.00.

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

Mødet er hævet. (Kl. 17:05).