

Forslag til folketingsbeslutning om bedre velfærd for søer og pattegrise i svineproduktionen. (Beslutningsforslag nr. B 82).

Ministeren for videnskab, teknologi og udvikling (Helge Sander) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig:

Redegørelse om udviklingen på de danske universiteter. (Redegørelse nr. R 4).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Den første sag på dagsordenen var:

#### 1) Spørgsmål til ministrene.

### Spørgetiden

#### Spm. nr. S 703

1) Til statsministeren af:

**Rune Lund (EL):**

»Kan statsministeren oplyse, hvad det egentlig er, danskerne skal stemme om ved folkeafstemningen den 27. september 2005 i tilfælde af et nej til EU-forfatningen i Frankrig den 29. maj 2005?«

**Rune Lund (EL):**

Jeg har stillet spørgsmålet, fordi der efterhånden er kommet mange meningsmålinger i Frankrig angående den kommende afstemning om EU-forfatningen. De tyder jo på et nej, og det rejser spørgsmålet: Hvis det bliver et nej, hvad sker der så? I Danmark har vi folkeafstemning den 27. september, og det er jo lidt uklart, hvad det egentlig er, vi skal stemme om, hvis franskmændene stemmer nej. Så er forfatningen jo formelt faldet, og derfor spørger jeg, om statsministeren kan fortælle os, hvad det egentlig er, vi skal stemme om den 27. september, hvis franskmændene stemmer nej den 29. maj.

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):** Det, vi skal stemme om den 27. september, er EU's nye traktat. Sådan er det.

**Rune Lund (EL):**

Jeg er godt klar over, at det er den, vi skal stemme om, men det, som undrer lidt, er: Hvad er begrundelsen for at stemme om denne forfatning, når den er faldet? Formelt er den jo faldet, hvis det bliver et fransk nej den 29. maj.

Jeg har selv en begrundelse for, hvorfor vi bør stemme om den. I Enhedslisten mener vi faktisk, at folkeafstemningen skal gennemføres, men hvad er statsministerens begrundelse for, at vi skal gennemføre afstemningen, hvis det bliver et nej i Frankrig den 29. maj?

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):** Det er, at det ikke er franskmændene, der skal bestemme, hvad vi gør i Danmark. Det bestemmer vi i Danmark.

**Rune Lund (EL):**

Men hvis det nu bliver et nej i Frankrig, er forfatningen jo officielt faldet, og jeg kunne godt tænke mig, at statsministeren bekræfter, at det faktisk er det, der kommer til at ske, altså at forfatningen faktisk er faldet.

Men mener statsministeren bare, at danskerne skal have lov til at sige, hvad de mener om EU-forfatningen, eller er man i virkeligheden fra statsministerens side lidt interesseret i at fifle med det franske nej og lægge pres på franskmændene, for at de skal omgøre deres afstemning? Er det den dagsorden, der foreligger fra statsministerens side, eller hvad er formålet?

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):** Mit synspunkt er i al sin enkelhed, at i Danmark træffer vi beslutning om, hvad vi synes er i Danmarks interesse, og det skal andre lande ikke bestemme.

Må jeg i øvrigt minde om, at hvis vi tager fat i det historiske, sagde den danske befolkning i 1992 nej til Maastrichttraktaten, hvorefter den danske regering bad de andre lande om at fortsætte ratifikationsproceduren, hvad man også gjorde i alle de andre lande.

Kl. 13.05

**Rune Lund (EL):**

Ja, det er rigtigt. Men når statsministeren siger det, er statsministeren så ikke allerede i gang med at fifle med et eventuelt fransk nej den 29.

maj? Hvis det bliver et nej den 29. maj i Frankrig, er forfatningen jo faldet, og jeg har meget svært ved at se præcist, hvilke områder man skal fifle med i den situation.

I øvrigt vil jeg også gerne sige, at Enhedslistens oprindelige holdning jo var, at afstemningerne skulle afholdes den samme dag i hele EU, for så havde vi nemlig undgået al den ævlebævelsnak om, i hvilken rækkefølge der skulle stemmes, og hvad der ville ske, hvis det blev ja det ene sted og nej det andet sted og måske noget midt mellem det tredje sted. Det, vi ved nu, understreger i virkeligheden, at det var rigtigt, at Enhedslisten sagde, at afstemningsdatoen bør være den samme i hele EU, for så havde vi undgået den tvivl. Men det ville jasiden jo ikke, fordi der gik taktik i det. Man ville gerne have, at de lande, det var lettest at overbevise om, at der skulle stemmes ja, skulle stemme først, og er det i virkeligheden ikke at fifle med det franske nej, når statsministeren siger det, han siger nu?

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Jeg har aldeles ikke nogen hensigt om at fifle med det franske nej, hvis det bliver et nej, eller et ja, hvis det bliver et ja. Det er franskmændenes egen afgørelse. Det er Enhedslisten, der vil fifle med den danske befolknings ret til at træffe afgørelse om danske forhold, og det er meget tankevækkende, at Enhedslistens politik er at lægge danskernes skæbne i franskmændenes hænder. Det er ikke min linje. Min linje er, at i Danmark træffer vi selv beslutning om danske forhold.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 746**

2) Til statsministeren af:

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

»Vil statsministeren på baggrund af den sidste tids forskellige udmeldinger omkring kørselsafgifter fra ledende venstrefolk, inklusive statsministeren selv, redegøre for regeringens politik på dette område?«

**Skriftlig begrundelse**

Statsministerens udmelding til Ritzau, om at brug af kørselsafgifter bør overlades til afgørelse i det lokale niveau, falder i tråd med det forslag,

SF har stillet som beslutningsforslag til behandling senere i denne samling. Det er interessant for store byer som specielt København og Århus, om kørselsafgifter er et redskab, de får mulighed for at bruge til løsning af de stigende trængselsproblemer, der er i byerne.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF har vi udarbejdet et forslag, som åbner mulighed for, at man på lokalt niveau kan leve op til de ønsker, der er i specielt København og Århus om at bruge det redskab, der hedder kørselsafgifter.

Gennem tiden har spørgsmålet været diskuteret i pressen, og der har været forskellige udmeldinger fra regeringen. Der har været en privat udmelding fra statsministeren, som udtrykte sympati og forståelse, og jeg har forstået det sådan, at statsministeren er enig i, at det lokale niveau selv burde bestemme. Nu har det lokale niveau i Århus og København fastholdt deres ønske om at bruge dette redskab, og hvad er egentlig holdningen?

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Holdningen er meget klart den, at det er regeringens politik at begrænse antallet af og omfanget af skatter og afgifter mest muligt, og derfor er det ikke regeringens politik at øge afgiftstrykket på bilisterne eller indføre nye redskaber til at gøre det.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Nu er det sådan med det forslag, som vi fremsætter, at det provener, der kommer af kørselsafgifter, skal blive inden for transportsektoren. Det kan bruges til udbygning af den kollektive trafik, som jo skal betjene de bilister, som forlader bilerne, og udbygning af cykelstier er også en mulighed, så der er altså ikke noget med ekstra afgifter. Det er et spørgsmål om ikke at se så stift på skattestoppet, at man ikke kan flytte rundt på nogle ting under den samme hat, så ud fra den synsvinkel skulle der være frihed for det lokale niveau til at operere.

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Ja, men denne sag handler sådan set ikke så meget om skattestoppet, men mere om, at det faktisk er vores synspunkt, at bilerne i Danmark i forvejen er temmelig hårdt belastede med skatter og afgifter, og at vi er imod at give kommunerne en ny skrue at dreje på efter forgodtbefindende.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg vil godt en gang til spørge om statsministerens private udmelding om, at det burde være et lokalt anliggende. Efterfølgende kom en officiel udmelding om, at politikken er, at der ikke skal være kørselsafgifter, men på lokalt niveau har København fastholdt, at der er behov for det, og at det bør komme, og der er også annonceret en folkeafstemning om det. Hvordan hænger det sammen med ministerens private holdning? Er det noget, der kan bruges?

Kl. 13.10

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Jeg har en enkelt gang udtalt mig om den sag, men mit ærinde har faktisk først og fremmest været at undgå at blande mig i debatten, som tilsyneladende er en lokal debat, i hvert fald i Københavns Kommune. Det er faktisk mit ærinde slet ikke at blande mig i debatten, og jeg vil gerne understrege, at der ikke er nogen ny linje fra regeringens side i denne sag. Vi har ikke til hensigt at tage noget nyt initiativ i spørgsmålet om kørselsafgifter.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Martin Lidegaard som medspørger.

**Martin Lidegaard (RV):**

Hvis det er en lokal debat, kan man undre sig over, at man fra regeringens side ønsker at sætte grænser for denne debat ved på forhånd at udelukke forskellige løsninger.

Mit spørgsmål til statsministeren går sådan set på: Hvis der kan laves en provenuneutral omlægning af kørselsafgifterne, så der f.eks. betales mindre i vægtafgift, men til gengæld mere, alt efter hvor meget folk faktisk kører, så man indfører det forurenere betaler-princip, som jeg har forstået at statsministeren sådan set er enig i – ville statsministeren så principielt have nogen problemer med kørselsafgifter, hvis resultatet vel at mærke var udtrykkelig provenuneutralt, så det samlede afgiftsniveau ikke steg?

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Jeg tror ikke, jeg kan føje meget til, hvad jeg allerede har sagt. Regeringen har ikke til hensigt at tage noget initiativ vedrørende den såkaldte roadpricing eller kørselsafgifter.

Vi synes heller ikke, at man kan se en sådan sag udelukkende ud fra en enkelt kommunes synspunkt. Det kunne måske være meget nemt for de politikere, der repræsenterer Københavns

Kommune, at blive enige om, at de, der kører ind i byen, skal betale for at komme ind i byen. Men det viser jo bare, at det ikke er en sag, der alene vedrører Københavns Kommune. Den vedrører også en kreds af mennesker, som ikke bor i Københavns Kommune, og vi ønsker altså ikke at give et redskab til at dreje yderligere på skatteskruen fra kommunal side.

**Martin Lidegaard (RV):**

Der er jo bred enighed om, også blandt flere af Venstres medlemmer i København og mange forskere, at kunne der laves en provenuneutral omlægning, ville det være godt.

Lad os tage et andet eksempel. Det er rigtigt, at der er nogle problemstillinger mellem det lokale og det nationale. Med hensyn til tunge køretøjer har Tyskland, Sverige og en lang række andre europæiske lande besluttet at lave provenuneutral omlægninger, så man betaler for, hvor meget man kører – det er også rimeligt, for lastbilerne slider meget på vejnettet – i stedet for bare at betale ud i den blå luft. Er man helt afvisende fra regeringens side over for et sådant initiativ? Jeg spørger, fordi der vil komme et forslag om det ganske snart.

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Jeg forholder mig ikke til forslag, jeg ikke har set, og lad mig gentage, at regeringen ikke har planer om at give mulighed for indførelse af såkaldte kørselsafgifter eller roadpricing, som man lægger i en ring rundt om en by.

Må jeg sige mere generelt og helt overordnet, at det jo ikke er sådan, at regeringen er afvisende over for en miljømæssigt begrundet omlægning af bilbeskatningen. Det har vi faktisk også tidligere udtrykt os positivt over for. Hvis man kan fremme en mere miljøvenlig bilisme på en provenuneutral måde, er det ikke i strid med skattestoppet, bare hver eneste krone, der kommer ind ét sted, bliver brugt til at sænke afgifterne et andet sted. Men jeg vil gerne sige, at så længe vi snakker om hypoteser og teorier, har jeg ikke forholdt mig til dem, og lad mig gentage: Der er ikke nogen ny linje fra regeringens side i spørgsmålet om kørselsafgifter.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Det sidste var jo en vis åbning.

Statsministeren er nok bekendt med, at i London er det blevet indført. Der var stor modstand fra mange sider i starten, men efterfølgende har det været en stor succes. Det er der meget bred

enighed om, også fra erhvervsside, fordi man har opdaget, at man faktisk har sparet penge. På lokalt niveau har man haft et problem, som er blevet løst, og det samme gør sig gældende i København.

Ud fra statsministerens melding må der være nogle muligheder for at løse et lokalt problem, og det er lige præcis det, der er lagt op til her. Venstre har et slogan, som siger, at man ved, det bliver til noget, og at Venstre ved man, hvor man har. Men er det på det centrale niveau, man ved, hvor man har Venstre, eller kan det også være på det lokale niveau, når der nu er meldt så kraftigt ud fra lokalt hold? Hvis det skal være tilfældet, kan statsministerens sidste melding tyde på, at det også kan fungere på det lokale niveau med troværdighed.

**Statsministeren (Anders Fogh Rasmussen):**

Nej, nu går hr. Poul Henrik Hedeboe for langt i tolkningen af, hvad jeg har sagt. Jeg er nødt til at sige, at det må fuldstændig stå for hr. Poul Henrik Hedeboes egen regning.

Kl. 13.15

Det, der gælder, er det, jeg har sagt, og jeg har faktisk sagt meget klart, at der ikke er nogen ny linje fra regeringens side i denne sag. Vi har ikke til hensigt at give hjemmel til, at man kan opkræve kørselsafgifter i kommunerne. Det, jeg har udtalt mig om, er på det helt overordnede plan, helt generelt om bilbeskatningen, hvor jeg har understreget, at skattestoppet er formuleret sådan, at man godt kan foretage miljømæssigt begrundede omlægninger af skatter og afgifter under den forudsætning, at hver eneste ekstra krone, der kommer ind et sted, ubeskåret og i fuldt omfang skal gå til at sænke skatter og afgifter et andet sted. Det er det, jeg har sagt, men det er på det helt overordnede plan, og det kan hr. Poul Henrik Hedeboe ikke tolke som en tilslutning til at indføre kørselsafgifter i kommunerne.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 647**

3) Til forsvarsministeren af:

**Bjarne Laustsen (S):**

»Da der tilsyneladende ikke er overensstemmelse mellem forsvarrets økonomiske midler og det nye forsvarsforligs opgaver, vil ministeren da oplyse, hvilke konsekvenser de forventede be-

sparelser på ca. 1 mia. kr. pr. år vil få for forsvarrets tjenestesteder og personale generelt i Danmark samt ikke mindst i Nordjylland?«

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg vil i dag spørge lidt til forsvarrets økonomi og lokale forhold osv.

Det er ikke mere end 14 dage siden, jeg havde lejlighed til at besøge kasernen i Aalborg, og her var der ikke noget træværk, der ikke råbte på Gori. Det kniber alvorligt med vedligeholdelsen, og det er en almindelig opfattelse, at der er blevet sparet rigelig meget, så hvis pengene i stedet er blevet brugt til driftsmidler, synes jeg, der er et problem.

Jeg har tidligere rejst spørgsmålet om kortarkivet og trykkeriet i Hjørring, som skal flyttes. Fælles for de to institutioner er, at man lige har istandsat og renoveret bygninger for flere millioner kroner, og vi synes, det er spild af skatteydernes penge, at man etablerer gode steder for så kort tid efter at lukke dem. Det er altså et problem, også set i lyset af, at det nu verserer i pressen, at der mangler økonomiske midler, og at forsvarret skal spare flere hundrede millioner kroner over de næste år.

Jeg ved, at forsvarsministeren har svaret, at man kan blive nødt til at arbejde med en lavere normering end aftalt. Nu har regeringen jo gjort en stor dyd ud af at fortælle, at der kommer så og så mange arbejdspladser til Nordjylland, men hvis der kun skal være 95 pct.s normering, forsvinder der 1.100 arbejdspladser, og hvor mange af dem forsvinder fra Nordjylland?

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Jeg er meget glad for igen at kunne få lov til at redegøre for det forsvarsforlig, som blev aftalt den 10. juni sidste år med deltagelse af bl.a. Socialdemokraterne.

Jeg er meget glad for at kunne sige, at vi har lavet et forsvarsforlig, som er afbalanceret, og som efter forligspartiernes inklusive Socialdemokraternes mening tager et regionalpolitisk hensyn. Det er således, at en af vinderne i det forsvarsforlig, som er blevet indgået, er Nordjylland. Efter at forsvarsforliget er implementeret i 2009, vil mere end 20 pct. af det samlede danske forsvar være placeret i Nordjylland, og mere end 50 pct. af alle ansatte i stabs- og støttefunktionerne under de funktionelle tjenester vil være ansat i Nordjylland. Derfor mener jeg, vi har lavet et forsvarsforlig, som tager de nødvendige regionale hensyn, i særdeleshed til Nordjylland.

Lad mig så sige om forswarets økonomi, at hr. Bjarne Laustsen ikke skal tro på alt, hvad han læser i dagspressen. Når man har et forsvarsforlig med en ramme på godt 100 mia. kr. og budgetterer helt ned til nederste linje, vil der i perioder være behov for nogle justeringer, men jeg kan sige til hr. Bjarne Laustsen, at den politiske aftale af den 10. juni 2004 står ved magt. Det vil sige, at sådan som forsvarsforliget foreligger i skriftlig form, er det facitlisten.

Jeg har 4-5 år til at nå frem til facitlisten. Der vil være behov for nogle små justeringer undervejs, for at man kan nå målet, men er der behov for større justeringer, kan jeg sige til hr. Bjarne Laustsen, at så vil forligspartierne, herunder Socialdemokraterne, blive indkaldt til drøftelser, så der er fuld overensstemmelse og forståelse for det, forsaret foretager sig, og de mål, som er opstillet i aftalen af 10. juni 2004.

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg takker for svaret, men jeg vil gerne have lov til at sige, at jeg jo ikke fik meget svar på mit spørgsmål, bortset fra at jeg ikke skal tro på, hvad der står i aviserne. Men nu er det jo sjældent, der går røg af en brand, uden at der har været en smule ild, så noget er der om snakken.

Forsvarsministeren har gjort sig stor umage for at forklare, hvordan og hvorledes man kan hente de midler, som ikke er til rådighed lige her og nu, med en senere implementering, færre ansatte, mindre materielanskaffelse osv. Men når man skal kigge på forudsætningerne og eventuelt indkalde forligspartierne, synes jeg, det skal ske ud fra de forudsætninger, som var, og det var jo bl.a., at Hærens Materielkommando skulle flyttes til Vedbæk, og det kan jo ikke lade sig gøre.

Nu har man så bedt om et aktstykke på 264 mio. kr. for at lave et arrangement i Ballerup, og det er da væsentligt. Det er ikke noget forligsparti, der er skyld i det, det er ministerens eget system, Forsvarskommandoen, der ikke har haft helt styr på tingene, så jeg håber bestemt, at ministeren sørger for, at der kommer overensstemmelse mellem de økonomiske midler og de mål, man har sat sig.

Kl. 13.20

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

At Forsvarets Materieltjeneste ikke ender i Vedbæk, men et andet sted på Sjælland, er klaret af og forhandlet på plads med forligspartierne. Hr. Bjarne Laustsen vil vide, at der er oversendt et

notat, som begrundet, hvorfor man ikke lægger Forsvarets Materieltjeneste i Vedbæk, men i stedet i området omkring Ballerup.

Så vil jeg sige til hr. Bjarne Laustsen, at uanset at hr. Bjarne Laustsen er valgt i Nordjylland, og uanset at hr. Bjarne Laustsen gerne så, at hele det samlede danske forsvar var beliggende i Hjørring og omegn, er der taget de regionalpolitiske hensyn, der skal tages. Det er således, at hr. Bjarne Laustsens parti, Socialdemokraterne, også har haft hensyn at tage til andre områder end lige præcis Nordjylland, men der er taget det hensyn til Nordjylland, at ved placeringen af de, så vidt jeg husker, 400-500 stillinger har Nordjylland altså været en af de største vindere.

Så kan jeg sige til hr. Bjarne Laustsen, at vi gør alt, hvad vi kan, for at der kan være sammenhæng mellem mål og midler. Skal der foretages store justeringer i perioden, bliver det gjort i fuld overensstemmelse med partierne bag forsvarsforliget af den 10. juni 2004.

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg synes bare, at når et forligsparti – godt nok ikke mit eget, men et andet parti – begynder at tale om Rigsrevisionen, fordi der er blevet brugt penge fra vedligeholdelseskontoen som driftsmidler, må det da betyde, at ministeren skal rykke ud med lidt mere forklaring, også fordi det samme parti underkender ministerens redegørelse.

Man kan spørge, hvor klogt det er bare lige at flytte HMAK. I redegørelsen siger ministeren, at man skal sammenligne Vedbæk og Ballerup, men nej, det behøver man sandelig ikke. Man kunne sammenligne Vedbæk/Ballerup med Hjørring, for her har man jo faciliteterne allerede i dag.

Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at ministerens partifælle, videnskabsministeren, har sagt til flere nordjyske dagblade, at man bare kan lave virtuelle arbejdspladser. Man kan godt samle ledelsen, sådan som vi er enige om, men derfor kan man godt have arbejdspladserne ude lokalt, og derfor handler det også om de spørgsmål, jeg har stillet om kortarkiverne og trykkeriet i Hjørring. Hvorfor kan de ikke blive ved med at være der? Opgaverne bliver jo fordelt online, og så kan man producere der, hvor etableret nu er ...

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Spørgsmål til ministeren er inden for 1 minuts taletid. Så er det forsvarsministeren.

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Så skal jeg se, om jeg kan nå at svare på alt det, hr. Bjarne Laustsen spørger om.

Jeg kan sige, at med hensyn til Rigsrevisionen og vedligeholdelse af bygninger er det således, at Rigsrevisionen kigger på vedligeholdelsen af alle statslige bygninger, herunder Forsvarsministeriets. Det er altså ikke et problem, der alene vedrører Forsvarsministeriet.

Så vil jeg sige til hr. Bjarne Laustsen, at der er der givet en redegørelse til Forsvarsudvalget om forswarets økonomi, og at der er givet en redegørelse til Finansudvalget.

Med hensyn til lige præcis de enkelte job er det sådan, at når man laver et forsvarsforlig, kigger man på det samlede antal stillinger i de forskellige regioner. Det er rigtigt, at der vil være nogle, der kommer til at flytte, og der vil også være nogle stillinger, som flytter fra hr. Bjarne Laustsens hjemby Hjørring og dens omegn til andre steder i Danmark. Men det er en af de ting, der sker, når man flytter nogle til et område. Så kan der være andre, der er nødt til at flytte derfra, fordi nogle funktioner skal samles.

Jeg har selv tidligere argumenteret for at undersøge, om man kunne lave virtuelle arbejdspladser. Vi har spurgt et eksternt konsulentfirma, som sagde, at skal man have den fulde effekt, skal man samplacere alle i Forsvarets Materiel-tjeneste. Det er sådan, at vi sparer 40-50 pct. af alle stillingerne ved at sammenlægge, og netop ved at sammenlægge de funktionelle tjenester og stabsfunktionerne frigør vi midler til den operative struktur i forsvaret, og det er netop det, det handler om. Det handler om at frigøre midler til at udsende op til 2.000 soldater i forskellige internationale operationer rundt omkring i verden.

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg vil bare lige gøre opmærksom på, at man i Nordjylland har lavet en rapport, der viser, at det faktisk er meget billigere at placere arbejdspladser i Nordjylland. Lønnen er lavere, grunde-ne er billigere, alt muligt andet er billigere, og derfor er der jo ingen grund til at samle det hele på Sjælland. Det kan godt være, der er en god begrundelse for at samle noget, men så kan man samle det i Nordjylland, hvor ekspertisen er i forvejen, i stedet for at flytte Hærens Materielkommando.

Ministeren har tidligere garanteret, at alle de job, man er blevet lovet i Nordjylland, også kommer. Men hvis nu økonomien ikke hænger

sammen, og det er rigtigt, at der bliver 1.100 færre i forsvaret, som det fremgår af det papir, ministeren selv har lavet, kan ministeren så stadig garantere, at det, der er blevet lovet i forhandlingerne, og som regeringen har pralet med, også holder? Får Nordjylland de ekstra job, der er blevet lovet, selv om det viser sig, at der er vedligeholdelsesproblemer, og den generelle økonomi ikke hænger sammen?

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Som jeg startede med at sige til hr. Bjarne Laustsen, er forsvarsforliget af den 10. juni 2004 slutmålet. Det slutmål når vi, og hvis vi ikke når det, vil hr. Bjarne Laustsens og andre forligspartier blive orienteret forinden. Men hastigheden frem mod slutmålet og de stillinger og andre ting, der er nævnt som slutmålet, står ved magt, indtil andet er besluttet i forligskredsen.

Kl. 13.25

Jeg er nødt til at gentage til hr. Bjarne Laustsen, at uagtet hvor længe hr. Bjarne Laustsen snakker om Nordjylland, er jeg nødt til at understrege, at mere end 20 pct. af det samlede danske forsvar vil befinde sig i Nordjylland ved udløbet af forsvarsforliget. Det vil sige, at den 31. december 2009 vil mere end 20 pct. af det samlede danske forsvar befinde sig i Nordjylland, heriblandt mere end 50 pct. af de funktionelle tjenester. Det betyder altså, at der er blevet taget de nødvendige regionalpolitiske hensyn, og så må hr. Bjarne Laustsen leve med, at det måske ender med, at eksempelvis trykkeriet i Hjørring, hvor der er seks medarbejdere, skal flyttes et andet sted hen.

Det kunne jo være spændende, hvis hr. Bjarne Laustsen trak mig ned i Folketingssalen, hver gang der flytter 100 stillinger til Nordjylland, men det tror jeg ikke jeg kommer til at opleve. Men jeg må bare sige til hr. Bjarne Laustsen, at den region, hr. Bjarne Laustsen kommer fra, er en vinder i det forsvarsforlig, der blev indgået den 10. juni 2004.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 804**

4) Til forsvarsministeren af:

**Martin Lidegaard (RV):**

»Kan ministeren redegøre for udviklingen i den danske overvågningsindsats over for skibe, der slipper olie ud i danske farvande?«

## Skriftlig begrundelse

Antallet af skibe, der sejler olie i danske farvande, er steget markant i de sidste år, men overvågningen har tilsyneladende ikke fulgt med.

### Martin Lidegaard (RV):

Som bekendt har Danmark meget sårbare kyster. Der er hvert år mange tusinde olietransporter gennem de danske farvande, tallet er stigende, og desværre har det vist sig gennem de sidste år, at det er antallet af olieudslip også. I 2002 registrerede Søværnets Operative Kommando 71 olieudslip, i 2003 129 og i 2004 152, og derfor synes jeg, det er et naturligt spørgsmål til forsvarsministeren, om overvågningen har holdt trit med denne eksplosive stigning i både antallet af transportere og antallet af olieudslip. Vi har haft en diskussion om, hvorvidt vi skulle sanktionere overtrædelser hårdere, men det hjælper jo kun, hvis vi fanger synderne.

### Forsvarsministeren (Søren Gade):

Jeg er glad for, at vi også kan få lov til at debattere det spørgsmål i spørgetiden. Det er jo noget, som optager os alle, ikke alene oppositionen, men også regeringen.

Det er sådan, at siden ressortoverførslen af havmiljøopgaven har Forsvarsministeriet gennemført overvågningen af havmiljøet i de danske farvande, og den gennemføres som en del af den eksisterende farvandsovervågning, altså af søværnets enheder, og med nogle overvågningsflyvninger med flyvevåbenets inspektionsfly.

For at optimere denne overvågning gennemfører vi hele tiden en løbende opdatering af flyenes radarsystemer og flybesætningernes uddannelse. Der sker også en løbende justering af ruterne for flyvningerne, så vi sikrer os, at vi bruger de 500 flyvetimer, vi har om året, i de områder, hvor risikoen for, at der sker forurening i form af et udslip, er størst. Der er også regler for, at alle statsskibe er pålagt at indrapportere olieforureninger, jævnfør havmiljøloven.

Som et supplement til de flybaserede havovervågninger anvender vi satellitter til overvågning af de danske farvande og koordinerer denne overvågning med vore udenlandske samarbejdspartnere. Vi stiller nogle krav til skibsfarten, så fartøjerne bliver udstyret med det, der hedder et AIS-system, der er tilknyttet en landbaseret AIS-organisation – AIS betyder Automatisk Identifikationssystem – som muliggør en sikker identifikation af de skibe, der sejler i far-

vandene. Vi har iværksat en opbygning af den landbaserede AIS-organisation, der fremover skal være en vigtig ressource i overvågning af farvandene, vi har fulgt anbefalingerne i regeringens handlingsplan om en styrket overvågning af sejladsikkerheden, og vi har iværksat den planlagte udbygning og modernisering af vore kystradarer, som også hr. Martin Lidegaard er bekendt med. Det vil medføre en bedre radar-dækning af de danske farvande.

Kort sagt: Vi gør utrolig mange tiltag i øjeblikket for at sikre, at den oliekatastrofe, vi alle i Danmark frygter for, uanset hvem vi er, ikke sker. Det gør vi ved øget overvågning, og senere vil der komme øgede sanktionsmuligheder.

### Martin Lidegaard (RV):

Mit spørgsmål går sådan set på, om der kommer til at ske en forøget overvågning i forhold til tidligere.

Når jeg spørger om det, er det selvfølgelig, fordi der i 2004 blev registreret 152 olieudslip. Det var kun i 40 tilfælde, man opdagede fartøjet, og der blev kun givet 5 bøder, angiveligt fordi det er svært at påvise, hvem der har forårsaget udslippet. Det giver i hvert fald mig en indikation af, at overvågningen ikke er god nok, og det giver mig også en indikation af, at den måske ikke er steget i takt med den meget voldsomme stigning, der er sket i både antallet af transportere og udslip. Spørgsmålet til ministeren går sådan set ikke på, hvad der er gjort, men hvad ministeren agter at gøre for at forhindre udslip.

### Forsvarsministeren (Søren Gade):

Jeg skal prøve at svare i overskrifter.

Der sker faktisk noget på området. Det er sådan, at det automatiske identifikationssystem bliver koblet sammen med de nye radarsystemer, og det betyder, at hvis man f.eks. på et tidspunkt iagttager en olieforurening – den kan man i øvrigt tage prøver af, fordi man fra fly eller skibe kan udkaste nogle apparater, som automatisk tager en olieprøve – kan man, når man har samkørt radarbilledet med det automatiske identifikationssystem, se, hvilket skib der var hvor hvornår under hensyntagen til strøm, vind og vejr. Det vil sige, at det bliver meget lettere. Man kan så at sige spole filmen tilbage, som man kan i overvågning af flytrafikken. På den måde ved man lige præcis, hvor det pågældende skib var, da man fandt denne her olieforurening, og så er det meget nemmere at gå ud og sige: Vi skal have en kontrolprøve af lige netop det skib.

Kl. 13.30

Der vil jeg i øvrigt sige, at vi i øjeblikket deltagere i en projektgruppe for udvikling af et olieidentifikationssystem, som gør det meget lettere at identificere oliesynderne. Så jeg forudser, at vi får fanget flere oliesynder i årene, der kommer, når vi får de her nye tiltag af systemer op at køre.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det kunne være spændende at høre, om ministeren kunne komme nærmere, hvornår de her tekniske landvindinger finder sted.

Så kunne jeg godt tænke mig at spørge: Hvad med mandskabssituationen? Er mandskabssituationen på det område blevet ændret inden for de sidste 3 år i nedadgående eller opadgående retning? Altså: Hvor mange personer er egentlig beskæftiget med denne her overvågning?

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Det er jo sådan, at vi har overvågning fra fly, og det har vi de årlige 500 timer, og vi sender en redegørelse, så vidt jeg husker kvartalsvis til Folketingets Miljøudvalg, hvor man kan følge, om vi nu er on track så at sige.

I forbindelse med havmiljøberedskabet har vi jo seks dedikerede miljøskibe, vi har en masse materiel ved vore beredskabscentre, og det indgår som en del af miljøberedskabet. Og overvågning er som sagt flyovervågning, overvågning fra statsskibene, og det bliver så også nu koblet op på det, jeg nævnte før, kystradarerne, de nye radarer på vores fly, og koblet op på det automatiske identifikationssystem.

Nu er det meget svært at svare på på så kort tid. Jeg har før givet en skriftlig redegørelse, og jeg vil meget gerne give en skriftlig redegørelse til hr. Martin Lidegaard, hvis hr. Martin Lidegaard ønsker den, således at vi kan få beskrevet, hvad det er, der sker, for hr. Martin Lidegaards interesse for miljøet deler jeg fuldt ud, og jeg har den samme interesse som hr. Martin Lidegaard i, at vi får fanget de miljøsyndere, der er, og at vi hindrer, at der sker en miljøkatastrofe i danske farvande.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Bjarne Laustsen som medspørger.

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg tillader mig at stille spørgsmål til ministeren, da jeg tidligere har udvekslet synspunkter om det gennem forskellige spørgsmål til ministeren

og ministeren har svaret beredvilligt på dem alle sammen.

Det, vi er optaget af, og nu kommer jeg til at sige i Nordjylland igen, er jo, at der er udpeget en række nødhavne. I hele Ålbækbugten, hvor der bliver bunket olie og der ligger masser af skibe, skal man søge ind til de områder; det er jo besluttet i en plan.

Det, der så bare er problemet i forhold til hele det her spørgsmål, er, at der ikke er nogen skibe placeret i en af de nordjyske havne til at gå ind i det her. Det nærmeste skib ligger faktisk i Korsør, hvis uheldet er ude. Vi har et meget sårbart fugleliv, vi har stor turisme og alle mulige andre ting, der er afhængige af, at vi har nogle strande, der er rene og ikke er smurt ind i olie, og derfor synes vi, at det var rimeligt, at ministeren overvejer endnu en gang at få placeret et miljøskib i en af de nordjyske havne.

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Det er sådan, at reglerne for de miljøskibe og beredskabet på miljøskibene, jævnfør international lov, overholder vi selvfølgelig.

Så er det rigtigt, som hr. Bjarne Laustsen siger, at så kan man gå ind og kigge på de enkelte delområder i Danmark. Vi har som sagt to skibe, et i København og et i Korsør, som konstant er på 1-times-varsel. Herudover er der placeret det, der hedder pramme; de er placeret i Korsør og København, og der er altså også en i Frederikshavn. Yderligere har vi nogle miljølagre, og der er også et miljølager i Frederikshavn, hvor der er oplagring af materiel, som kan bruges i forbindelse med en oliekatastrofe, altså ekstra flydespærring, olieoptag og oliebeholder og en række andre hjælpemidler. Ved Beredskabsstyrelsens centre, og der er også et i Thisted, er der yderligere materiel, som kan bruges i forbindelse med olieforurening.

Jeg skal sige til hr. Bjarne Laustsen, at vi løbende vurderer, hvorledes vi kan gøre det endnu bedre. Det er også sådan, at vi i forbindelse med implementeringen af hjemmeværnets nye hjemmeværnskutter, som også er velegnet til bekæmpelse af forurening til søs, til stadighed kigger på, hvor vi skal placere disse kuttere, således at vi får mest ud af vores skatte kroner, og den vurdering bliver foretaget løbende.

**Bjarne Laustsen (S):**

Jeg takker for, at ministeren har fokus på det og også lover at følge udviklingen nøje, men – det er et fortærsket udtryk – det er jo for sent, når

der er lig på bordet. Den dag, hvor ulykken er sket, sidder ministeren med ansvaret. Men nu er der gjort opmærksom på det.

Det er jo et spørgsmål om at fordele de ressourcer, der nu engang er til rådighed, men er ministeren sikker på, at man har de ressourcer, der skal til, og at det ikke er et ekstra skib, der skal til?

Jeg ved jo, at Rigsrevisionen også har kigget på det her felt både med hensyn til responstider og alt muligt andet inden for det område, og om systemet kan klare det, der er tiltænkt, selv i den værst tænkelige situation.

Kl. 13.35

#### **Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at ansvaret er mit, også hvis der sker en ulykke.

Jeg mener, at vi har de ressourcer, der skal til, men at vi til stadighed skal vurdere, om de bliver brugt rigtigt.

Når hr. Bjarne Laustsen spørger, om et af skibene eventuelt kunne ligge i Nordjylland, er jeg nødt til at sige til hr. Bjarne Laustsen, at så vidt jeg husker, har vi 60.000 skibe, som passerer de indre farvande, altså Lillebælt, Storebælt og Øresund. Det betyder med andre ord, at risikoen for, at der sker en oliekatastrofe, er størst dér, i og med at vi har den tætteste skibstrafik dér. Det er det, der gør, at de to miljøskibe, som man har på 1-times-beredskab, ligger i henholdsvis København og Korsør. Det er ræsonnementet bag det.

Som jeg sagde før til hr. Bjarne Laustsen: Af det yderligere materiel, vi har, vil der til stadighed foregå en evaluering af, om det ligger hensigtsmæssigt. Jeg mener, at man har det tilstrækkelige udstyr liggende i Nordjylland, såfremt der skulle ske en katastrofe i præcis det område, som hr. Bjarne Laustsen henviste til.

#### **Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Hr. Martin Lidegaard for sit sidste spørgsmål.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Jeg vil gerne kvittere og takke for ministerens tilsagn om at komme med et skriftligt svar på det med teknikken, altså hvornår vi kan forvente de teknologiske landvindinger her.

Nu nævnte jeg før, at antallet af transportere og antallet af olieudslip er mere end fordoblet på 2 år, og derfor er det naturligt at spørge ministeren, som selv nævnte, at der var 500 overflyv-

ningstimer om året: Er antallet af overflyvningstimer også blevet fordoblet, når nu transporterne og olieudslippene er det, eller har de bare ligget konstant? For ellers kan man vel tillade sig sådan lidt groft at antage, at så er kontrollen også blevet halvt så god.

#### **Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Antallet af overflyvningstimer er ikke blevet fordoblet, men der vil jeg også sige til hr. Martin Lidegaard, at det vil fremgå af redegørelsen, at vi rent faktisk med de nye tiltag, vi får, får en endnu bedre sikkerhed for at fange nogle flere af de miljøsyndere, der måtte være. Det vil fremgå tydeligt, hvordan de her nye teknologiske landvindinger så at sige vil gøre det meget sværere for de mennesker, som ønsker at tømme deres olietanke.

Nu skal vi så huske på, at olieforurening jo er to ting: Der er den bevidste olieforurening, hvor man tømmer sine olietanke, og så er der den, som kommer af, at to skibe støder sammen eller der er en grundstødning. Derfor har vi de to problemstillinger at arbejde med, og man må jo sige alt andet lige, at den, vi alle sammen frygter, den, som jeg frygter mest, og den vi skal arbejde for at undgå, er der, hvor f.eks. to tankskibe støder sammen, eller der grundstøder et tankskib på et stenrev. Det er en langt farligere og større katastrofe end det, at der er en, der tømmer sin olietank. Ikke at vi ikke skal fange ham, der tømmer olietanken, men det er det andet scenarie, der er skrækscenariet.

Hermed sluttede spørgsmålet.

#### **Spm. nr. S 805**

5) Til forsvarsministeren af:

#### **Martin Lidegaard (RV):**

»Kan ministeren oplyse, hvad han har tænkt sig at gøre for, at flere af de skibe, der forårsager olieudslip i de danske farvande, pågribes?«

#### **Skriftlig begrundelse**

I 2004 registrerede Søværnets Operative Kommando 152 olieudslip, men kun 5 gange blev det skib, der var årsag til olieudslippet, pågrebet og fik udstedt en bøde.

**Martin Lidegaard (RV):**

Vi har jo, om jeg så må sige, været omkring dele af emnet, men det, der selvfølgelig er interessant for os at vide, er: Hvis der nu går nogle år – og det er mit indtryk, at det gør der – før vi får den nye teknologi på plads, hvad så i mellemtiden? Der er altså tale om meget dramatiske stigninger i antallet af transporter og antallet af olieudslip.

Kunne man forestille sig, at man i den mellemliggende periode øgede antallet af overflyvningstimer for simpelt hen at sende signalet, at når vi laver skrappe sanktioner, så gør vi altså også mere for at fange de syndere, der er tale om?

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Jeg kan sige til hr. Martin Lidegaard, at sidste år udpegede vi i Forsvarsministeriet havmiljøområdet som vores særlige indsatsområde i 2005 i erkendelse af, at det er vigtigt, at vi får den nødvendige overvågning af havene omkring Danmark. Det indebærer, at Forsvarsministeriet vil se på, om vores beredskab er tilstrækkeligt, som jeg også sagde før til hr. Bjarne Laustsen.

Hvis jeg skal nævne nogle af de initiativer her i Folketingssalen, som vi vil tage, så er det, at vi har iværksat en risikoanalyse for havmiljøet, og det handler selvfølgelig om risikoen for en ulykke og også konsekvenserne af en ulykke: Hvad er det, vi så kan forvente? Den analyse skal danne grundlag for denne her fortsatte udvikling, jeg nævnte, omkring beredskabet ved olie- og kemikaliefurening.

Så kan man spørge om det med kapacitetsundersøgelsen. Har vi den nødvendige kapacitet? Får vi nyttiggjort alle de ressourcer, vi har til rådighed? Der ser vi nu også på mulighederne for at nyttiggøre øvrige statslige og private ressourcer i havmiljøberedskabet. Det har jeg redegjort for på et tidligere tidspunkt – jeg tror, det var i Miljøudvalget – hvor man altså prøver at inddrage nogle private aktører, som kan indgå i beredskabet omkring havmiljøforurening. Der er også mulighed for måske at se på nogle andre skibe end lige skibe til bekæmpelse af olieforurening til søs, altså se på, om vi har andre skibe, vi kan inddrage i den her overvågning.

Så er der også mulighederne i forbindelse med det internationale samarbejde på havmiljøområdet. Der skal vi også undersøge, om der kan gøres yderligere tiltag, som sikrer, at netop den stigende trafik i Danmark ikke nødvendigvis kommer til at udgøre en større risiko for vores havmiljø.

Kl. 13.40

Det er også vigtigt for mig at sige, at i det arbejde ligger også det, som jeg sagde til hr. Bjarne Laustsen før, at vores havmiljøberedskab løbende skal vurderes, således at vi ikke bare kan læne os tilbage og sige, at nu er det det, for der er ændringer hele tiden, som gør, at vi også skal ændre vores havmiljøplaner, og jeg kan give hr. Martin Lidegaard det tilsagn, at det gør vi. Vores fokusområde i år i Forsvarsministeriet er havmiljøovervågningen.

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er godt at høre. Det er også rart at mærke ministerens engagement, men jeg bliver alligevel nødt til at gentage mit spørgsmål: Indtil alle de her fine planer træder i kraft og man har lavet de store analyser og investeret i ny teknologi, hvad så? Der kan jo let gå 2-3 år. Er ministeren indstillet på måske at tage en lidt hurtigere aktion på det her i den mellemliggende periode?

Mit andet spørgsmål, som jeg gerne vil stille til ministeren, er: Nu løftede han sløret for overskrifterne på indsatsområderne, kan ministeren også løfte sløret for ambitionsniveauet?

I dag er det sådan, at ca. 25 pct. af de olieudslip, der er, overhovedet bliver registreret i vores overvågning, heraf bliver 3 pct. faktisk retsforfulgt. Hvad mener ministeren er et rimeligt ambitionsniveau at have med hensyn til, hvor mange man fanger, og hvor mange man kan sagsøge?

**Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Jeg skal prøve at gøre det i overskrifter.

Det er klart, at det ikke er tilfredsstillende, at det kun er 3 pct., der bliver dømt, men der må jeg altså ikke sige hus forbi, men bare sige, at der altså er noget lovæssigt, som gør, at det mange gange er endog meget svært at få de her miljøsyndere dømt. Det, jeg selvfølgelig kan have en ambition om, er, at vi fanger flere af de skibe, som forurener til søs. Jeg kan ikke sige hr. Martin Lidegaard her, hvilken procent vi skal op på, men det er klart, at når jeg siger, det er et fokusområde, og at vi skal være bedre, så er det i hvert fald over den procentsats, vi har i dag.

Hvis jeg skulle pege på nogle andre initiativer, som vi tager, så kan jeg sige, at vi jo ønsker en øget anvendelse af lodser. Vi har haft diskussionen om lodser i Danmark. Det er sådan, at man ikke kan tvinge skibe til at bruge lodser i de internationale stræder, men man kan gøre det billigere at bruge en lods, således at man mini-

merer risikoen for, at der sker en olieforurening. Der kan jeg sige til hr. Martin Lidegaard, at der – så vidt jeg husker, er det i efteråret – vil blive fremsat et lovforslag i Folketinget om lods væsenet, som vil ende op med, at flere skibe tager lods om bord.

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Det er rigtigt, at der er mange forskellige faktorer i spil her, og jeg er enig i, at lodsområdet er vigtigt. Det kunne være fristende at spørge ministeren, om man også overvejer på flere strækninger at gøre det pligtigt at tage lods om bord – vi ved, det har en stor effekt – ud over at liberalisere området, som jeg principielt er enig i skal gøres.

Så vil jeg bare for tredje gang gentage spørgsmålet, fordi jeg jo spændt venter på den store handlingsplan: I mellemløbet overvejer ministeren da ud over at liberalisere lods væsenet at sætte flere overvågningstimer af?

Jeg har forstået det sådan, at godt nok er det svært at få de her folk gennem retten og idømme dem bøder, men forudsætningen for overhovedet at kunne gøre det er, at man pågriber dem på det rigtige tidspunkt, det vil sige, at overvågningen er i orden. Der tænker jeg bare, at 2-3 år er lang tid at vente – nu ved jeg jo ikke, hvilken tidshorisont vi taler om – før indsatsen bliver styrket.

#### **Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Jeg vil sige til hr. Martin Lidegaard, at miraklet for en forbedret sikkerhed til at bekæmpe olieforurening ikke nødvendigvis er flere timer, havmiljø- og overflyvningstimer. Vi har de 500 timer, og det mener jeg faktisk er passende.

Men når hr. Martin Lidegaard spørger igen, har jeg måske ikke svaret tydeligt nok. De initiativer, der bliver taget, er:

Vi vil styrke lods væsenet – der kommer en lov her til efteråret.

Vi anrår skibe, når de kommer ind i dansk farvand. De bliver oplyst om, at de bliver overvåget under passagen, og de bliver også oplyst om muligheden for at få lods om bord, det vil sige, at vi prøver at animere folk til at tage denne her lods om bord.

Vi etablerer den her kystbaserede radardækning, og vi samkører det med det landbaserede identifikationssystem.

Vi har et pilotprojekt i øjeblikket, hvor vi laver en landbaseret sejladsvejledning, det vil sige, at for de skibe, som ikke tager lods om bord,

fordi de ikke skal, jævnfør den internationale havkonvention, bliver der mulighed for, at de bliver guidet fra land, således at vi minimerer risikoen for, at der sker en ulykke.

Der bliver etableret det, vi kalder Maritime Assistance Service, som vi etablerer ved Søværnets Operative Kommando i Århus. Det er i en startfase, men det er meningen, at det på sigt skal danne grundlag for den informationsudveksling, evaluering, faglige rådgivning og eventuelt en koordineret indsats, der skal ske over for skibe i danske og omkringliggende farvande. Jeg vil prøve at se, om jeg kan tage den del med ind i den redegørelse, som jeg nu har givet hr. Martin Lidegaard tilsagn om her i salen i dag.

Kl. 13.45

#### **Martin Lidegaard (RV):**

Det bliver en spændende redegørelse; den ser jeg frem til. Men jeg må sige, at som jeg hører ministeren, så er det sådan, at det eneste, man ikke vil gøre, er at tilføre området flere ressourcer. Man vil lave lidt om på lovgivningen, man vil indføre nye systemer, og det er jo fint, men på det punkt, som måske på kort sigt er af størst betydning, nemlig at øge overvågningen, ønsker man ikke at sætte ind.

Derfor bliver jeg nødt til at slutte med at spørge ministeren, om ministeren virkelig alvorligt mener, at der ikke er nogen sammenhæng mellem intensiteten i overvågningen og antallet af overvågningsflyvningstimer.

#### **Forsvarsministeren (Søren Gade):**

Jeg må sige til hr. Martin Lidegaard, at det ikke betyder, at der ikke bliver flere ressourcer. De radaranlæg, vi sætter op, er jo i hvert fald ikke gratis. Det er nogle radarer, der bliver sat op, og der bliver oven i købet betalt for dem ved siden af det, vi normalt bruger på det her område.

Det er sådan, at hvis vi vurderede, at det var overvågningstimer fra luften, der skulle til, så havde vi gjort det.

Jeg har lige sagt til hr. Martin Lidegaard, at vi vurderer de kapaciteter og de ressourcer, vi har, om der er nok, og om vi får nok ud af dem. Det er jo en evaluering, der bliver foretaget hele tiden.

Den nye teknologi sætter os jo i stand til at få meget mere overvågning for de samme penge, og derfor er jeg sådan set rimelig fortrøstningsfuld med hensyn til, at vi får en bedre overvågning til søs.

Samtidig må jeg sige, at der både i rammen af EU og også i rammen af dansk lovgivning i øjeblikket foregår et arbejde, som skal sørge for, at bødeniveauet bliver betragtelig hævet, således at der i hvert fald ikke er noget økonomisk incitament til, at det er danske farvande, der bliver ramt af olieforurening.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**  
Tak til forsvarsministeren.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Første behandling af lovforslag nr. L 134:**

**Forslag til lov om ændring af pensionsafkastbeskatningsloven og pensionsbeskatningsloven m.v. (Bedre vilkår for investering i unoterede aktier, værn mod gentagne forhøjelser og nedsættelser af aktiekapitalen i pensionsinstitutter, udvidelse af adgangen til at anvende reglerne om ophørspension m.v. og overgangsregel for adgang til hensættelsesfradrag).**

Af skatteministeren (Kristian Jensen).  
(Fremsat 30/3 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Torsten Schack Pedersen (V):**

Danmark skal være et førende vækst-, viden-, og iværksættersamfund, og det er noget, der kræver en indsats over en bred front: opprioritering af forskningsområdet, bedre samarbejde mellem forskningsinstitutioner og erhvervslivet og ikke mindst bedre muligheder for at tiltrække kapital til de iværksættere, som skal omsætte tanker og visioner til virksomheder og arbejdspladser i fremtidens Danmark. Som sagt er det en bred palet af tiltag, der skal til, for at vi kan skabe de optimale rammer for udviklingen af det danske samfund.

Det lovforslag, vi nu behandler, er netop en del af denne strategi, og konkret drejer det sig om at skabe bedre vilkår for at tiltrække risikovillig kapital til virksomhederne. Mange vækstvirksomheder har brug for risikovillig kapital

for at kunne udvikle sig, og iværksættere har brug for kapital til at etablere sig og opbygge en sund virksomhed. Tiltrækning af risikovillig kapital er altså afgørende for, at virksomheder har mulighed for at udvikle nye produkter og ideer og dermed skabe arbejdspladser og vækst i Danmark.

Af regeringsgrundlaget fremgår det, at regeringen ønsker, at vi i Danmark skal have et af de bedste markeder i verden for risikovillig kapital. Andre lande er i øjeblikket langt foran Danmark. Det er Venstres mål, at vi i Danmark skaber de bedste vilkår for iværksættere og vækstvirksomheder.

Når vi taler om virksomheder og produktion med et højt videnindhold, kræves der ofte langt mere kapital, end den enkelte iværksætter selv har mulighed for at rejse. Derfor skal vi øge adgangen til risikovillig kapital, og dette lovforslag er et tigerspring i den rigtige retning.

I Danmark har de flest valgt at placere deres opsparing i skattebegünstigede pensionsordninger. Skattesystemet motiverer jo netop til denne opsparing. Derfor er det netop inden for pensionsområdet, at det største potentiale til at fremskaffe risikovillig kapital ligger.

Lovforslaget her giver derfor mulighed for, at pensionsopsparingsmidler kan placeres i unoterede aktier. Det giver en kraftig forøgelse af markedet for risikovillig kapital, og det er nødvendigt for at sikre de mål, vi har stillet omkring Danmark som et førende vækst-, viden- og iværksættersamfund.

Lovforslaget hilses velkommen af Dansk Venturekapital- og Private Equity Forening, og VækstFonden vurderer, at forslaget vil være med til at øge investeringer i ikkebørsnoterede selskaber med adskillige milliarder kroner.

For yderligere at løbe processen i gang omkring udviklingen af øgede investeringer på alternative markedspladser indføres der med lovforslaget et midlertidigt fradrag på 5 pct. for institutionelle investorers investeringer i selskaber optaget til handel på en alternativ markedsplads.

Lovforslaget lukker samtidig et skattehul, for gentagne forhøjelser og nedsættelse af aktiekapitalen i et pensionsinstitut skal i hvert fald ikke kunne anvendes til at nedsætte skattebetalingen; man skal betale den skat, man skal.

Endelig indeholder forslaget en række tekniske ændringer om bl.a. mere fleksible regler for adgang til indbetaling af ophørspension.