

også for de måske lidt ufrivilligt morsomme bemærkninger, der er faldet undervejs.

Jeg tror bestemt, at det er helt korrekt, som hr. Tom Behnke også gav udtryk for, at især for mange af det mandlige køn er alt det, der har noget med knallerter at gøre, noget, der er forbundet med ens ungdom og den kådhed, der var på det tidspunkt. Derfor er der nok mange, der trækker lidt på smilebåndet, når vi nu kommer og skærper reglerne, herunder ikke mindst reglerne for knallerter, der er konstruktivt ændret. Der er nogen, der synes, at det udtryk i sig selv er meget morsomt, fordi alle andre bruger udtryk som udboret og meget andet.

Det korte af det lange er, at den alvorlige baggrund for, at det her lovforslag bliver fremsat, er, at vi desværre kan se i statistikken, at der er en opadgående tendens til, at folk bliver slået ihjel i trafikken, når de sidder på en knallert. Vi må også erkende, at første gang, man som ungt menneske bliver sådan en rigtig aktiv deltager i trafikken, er, når man erhverver sig en knallert og begynder at køre rundt. Det er her, de unge for alvor begynder at gøre sig bekendte med færdselsregler og meget andet.

Derfor er det selvfølgelig også meget uheldigt, at der har været en stor tendens til at ændre knallerterne, så de kører alt for hurtigt og så hurtigt, at knallerter faktisk ikke er indrettet til at kunne bremse hurtigt nok, lyse langt nok frem og meget andet til at kunne forhindre, at uheld og ulykker sker. Derfor er det simpelt hen nødvendigt, at vi strammer op på reglerne, så der bliver bedre mulighed for at komme efter de personer, der ikke overholder gældende lov.

Næsten alle ordførerne har været inde på lovforslagets mange elementer, så jeg vil ikke trætte Folketinget med at gennemgå dem endnu en gang, men blot sige både til hr. Simon Emil Ammitzbøll og hr. Per Clausen, som havde spørgsmål til dele af lovforslaget, at jeg synes, at vi må tage de spørgsmål under udvalgsbehandlingen.

Jeg vil dog sige til fru Pia Olsen Dyrh, at det er fuldstændig korrekt, at der nogle steder i landet – nogle steder måske mere udtalt end andre steder – er et billede af, at mange ældre mænd, der ikke længere har et kørekort, fordi de har fået frataget det på grund af spirituskørsel, i stedet for erhverver sig en knallert. Det er i sig selv en udfordring, at der er en gruppe, som har et mindre eller større spiritusproblem, som i stedet for at sidde i en bil sidder på en knallert.

Jeg vil gerne være med til under udvalgsbehandlingen at se på, om der er mere, som vi i

forbindelse med det her lovforslag kan gøre her. Men jeg vil sige, at jeg er meget glad for, at Folketingets partier, bl.a. i forbindelse med satspuljeaftalerne, har fået afsat penge til alkoholafvænningskurser, for det er et samfundsproblem, vi står over for, hvor jeg tror, at vi bedst løser det ved at sørge for, at der er de behandlingstilbud, der skal til, så vi undgår, at der er så mange mennesker, der færdes i trafikken i stærk alkoholpåvirket tilstand. Det synes jeg at vi skal tage under udvalgsbehandlingen og se på, om der i forbindelse med det her lovforslag er mere, der kan gøres.

Jeg vil gerne takke for de positive tilkendegivelser og ser frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 16:32

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 1. behandling af lovforslag nr. L 130:

Forslag til lov om ændring af lov om færgefart. (Ændringer som følge af cabotagesejladsforordningen m.v.)

Af transportministeren (Carina Christensen).
(Fremsættelse 27.03.2008).

Kl. 16:32

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Jacob Jensen.

Kl. 16:33

(Ordfører)

Jacob Jensen (V):

Jeg vil indledningsvis sige, at for Venstre er det vigtigt, at vi har en ordentlig og effektiv færgebetjening af vores øer rundt omkring i landet, og allerhelst ser vi selvfølgelig, at den færgebetjening foregår på kommercielle vilkår. Men der kan selvfølgelig være steder, hvor passagergrundlaget simpelt hen ikke er tilstrækkeligt til, at der er nogen, der i en udbudsrunde ønsker at

byde ind på sådan en færgefart, og der skal vi jo stadig væk sikre, at det er muligt at komme frem og tilbage fra småøerne, sådan at vi netop også sikrer udviklingsmuligheder og i det hele taget det at kunne bo og færdes på øerne, inklusive selvfølgelig erhvervsudvikling, turisme m.v.

Forslaget her udspringer jo også af den efterhånden flerårige diskussion eller korrespondance, som man vel kan sige der har været, mellem Danmarks regering og Kommissionen om, hvorvidt vi med den danske lovgivning overholder EU-forordningen om cabotagesejlads, som det hedder. Der synes vi jo fra Venstres side, at det selvfølgelig også er vigtigt, at vi tilpasser vores lovgivning herhjemme, så den ikke er i strid med EU-forordningen. Det er så det, vi gør med forslaget her, da jeg har noteret mig, at Kommissionen ikke har haft bemærkninger til lovforslaget, som det ligger.

Jeg vil så igen understrege, at vi i Venstre som udgangspunkt synes, at det skal ske på kommercielle vilkår, men der kan jo være tilfælde, hvor det ikke kan lade sig gøre. Vi vil derfor selvfølgelig holde øje med, når lovforslaget her forhåbentlig er gået igennem, hvorvidt man fra kommunernes side vil bruge det som mulighed for at etablere en lille kommunal rederklub. Det synes vi ikke er hensigtsmæssigt, og det vil vi som sagt holde øje med. Men det tror vi heller ikke vil være tilfældet. Vi synes, forslaget her lægger op til en god og fleksibel mulighed for, at kommunerne netop kan sikre den færgefart, som der skal være ud til vores småøer.

Kl. 16:34

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Benny Engelbrecht som ordfører.

Kl. 16:35

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Efter mange års tovtrækkeri kan vi nu med tilfredshed se, at vi kan få sikret fornuftige forhold for færgesejladserne til de danske småøer. Det er glædeligt, at Kommissionen har forstået, at det ikke overalt er formålstjenligt og fornuftigt at sende færgeruter til småøer ud i licitation. Vi er derfor glade for, at Kommissionen accepterer lovforslagets bestemmelser, for reglerne har jo ikke bare betydning for beboerne på de små øer i Danmark, men i lige så høj grad for beboerne på alle andre europæiske småøer, der er afhængige af en færgetransport.

Jeg vil fremhæve, at flere danske småøer har en erhvervsstruktur, der er meget afhængig af

færgedriften. Så det handler altså ikke bare om, at passagerer, gods, post osv. skal kunne fragtes til og fra øen, men det er også et spørgsmål om at bevare og udbygge arbejdspladser på småøerne og dermed styrke deres levedygtighed.

For en række småøers vedkommende vil der set med kommercielle briller kun eksistere interesse for at have færgeruter dertil i sommerhalvåret, hvor turistinteressen er allerstørst. Men det må være indlysende, at de faste beboere ikke bare kan nøjes med at kunne komme til og fra øen i sommerferien.

Jeg vil lige benytte lejligheden her til at gøre opmærksom på, at regeringen og Dansk Folkeparti reelt har ført småøerne bag lyset med det finanslovsforslag, som afsætter 20 mio. kr. i tilskud til nye færger. Det lyder glimrende, men midlerne hentes jo altså fra de 50 mio. kr., som allerede er afsat til den årlige færgedrift. Dermed bliver der færre midler til selve driften og dermed færre afgang. Regeringen og Dansk Folkeparti har bare oprettet en ny konto uden at afsætte yderligere midler, så de tre partier skal altså ikke gøre sig til de små øsamfunds bedste venner på den baggrund.

Efter ministerens lovforslag er der nu basis for at få overensstemmelse mellem den gældende lov om færgefart og cabotagesejladsforordningen, så vi dels sikrer færgetransporten til småøerne, dels opfylder EU's krav om den fri søtrafik i medlemslandene. Det er et fornuftigt grundlag at bygge på, at staten eller kommunerne først skal drive færgeruter helt eller delvis, når det ikke er kommercielt muligt at sikre transporten fra private operatører. Vi har et godt princip, som hedder »en samfundsbegrundet færgebetjening«, og det svarer jo til medieområdets public service-forpligtelse.

Ministeren ønsker endvidere at knæsette den fremgangsmåde, at færgeruter skal i licitation, når et offentligt selskab skal betales for den offentlige ydelse, mens de egentlige kommunalt drevne færger ikke skal i udbud. Vi har naturligvis intet imod, at der findes flere færgeforbindelser til samme destination, men vi vil ikke acceptere, at en privat kommerciel færgefart skal kunne skumme fløden i den travle sæson og så ellers lukke færgefarten igen, når turiststormen ebber ud.

Vi er ikke så interesserede i, om færgefarten er privat eller offentlig, så længe vi har ret til at udstikke nogle klare krav til færgebetjeningen af vores småøer. Derfor er vi også enige i, at man ikke skal forhindre private operatører i at tilby-

de færgefart ved siden af, så længe øboernes adgang til transport er sikret på rimelige vilkår.

Af høringssvarene fremgår det, at de hørte parter overvejende er positive, men det kritiseres dog, at svarfristen har været meget kort. Det minder os jo atter om, hvor vigtigt det er ikke at jage lovgivning igennem og at undgå lovsjusk.

Der er især fra Kommunernes Landsforening en kritik af, at det fremsatte lovforslag ikke åbner mulighed for at etablere nye selskaber, hvor kommunerne har bestemmende indflydelse. Det fremgår af høringsnotatet, at ministeriet har overvejet dette, men vil være betænkelig ved at åbne muligheden for det i den foreliggende sammenhæng, så det vil vi naturligvis gerne have uddybet af ministeren under den kommende udvalgsbehandling.

Afslutningsvis skal jeg blot gøre opmærksom på, at Socialdemokraterne med de her afgivne bemærkninger kan støtte forslaget.

Kl. 16:39

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Kim Christiansen som ordfører.

Kl. 16:39

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Det her er et lovforslag, der omhandler en sag, der har verseret i mere end 10 år, en såkaldt traktatkrenkelsessag. Det ligger ikke Dansk Folkeparti så meget på sinde, om vi behager i forhold til EU. Jeg kunne forstå på både Socialdemokratiets ordfører og Venstres ordfører, at det egentlig var det, der interesserede dem meget mere end færgebetjeningen af småøerne.

Med hensyn til Socialdemokratiets lille bemærkning om finansloven kan man da sige, at Dansk Folkeparti var om ikke en del af finansloven, så dog med til at tage et økonomisk medansvar. Det er jo nemmere at kritisere, når man ikke tager ansvar.

Med hensyn til det lovforslag, som vi behandler her i dag, må man sige, at der har kørt en sag i 10 år, og ud over at man kan have en holdning til, hvor meget indflydelse EU skal have på den indenrigs færgefart i Danmark – Dansk Folkeparti mener ikke, at de skal have nogen som helst indflydelse – så må vi jo forholde os til det faktum, at vi er medlem af EU. Og der ser jeg det sådan, at det her måske nok efterhånden er det højest opnåelige, og man har endda også opnået et godt resultat hen ad vejen, således at det i dag kun er færgeruter med over 300.000 passagerer om året, der skal i udbud.

Så vi støtter det her lovforslag. Der er mange gode elementer i det, når nu det skal være. Det sikrer i hvert fald, at vi fortsat kan have en færgebetjening af de små øer og dermed kan sikre deres fortsatte eksistensgrundlag.

Så ud over den her falden på halen for EU, som det jo ikke kan komme bag på nogen at vi ikke bakker op om, støtter vi lovforslaget.

Kl. 16:41

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det fru Pia Olsen Dyhr, værsgo.

Kl. 16:41

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg skal meget kort gøre rede for, at vi er positive over for forslaget. Det er jo en gennemførelse af EU's lovgivning om cabotagesejlads, og det, vi bl.a. ser som meget positivt i forslaget, er, at det gør det muligt for den danske stat at tildele en enkelt operatør eneretten på en færgerute, hvis der er tale om samfundsbegrundet færgefart. Vi har ikke yderligere kommentarer, og vi ser frem til en interessant udvalgsbehandling.

Kl. 16:41

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 16:41

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Vi Konservative kan støtte det her forslag, og vi vil i samme åndedrag også rose ministeriet for at have fået løst den konflikt, der har været med Kommissionen i nu efterhånden lang tid. I første omgang mente Kommissionen jo, at al sejlads skulle sendes i udbud, og vi Konservative er bestemt tilhængere af, at offentlige opgaver kommer i udbud, men det er jo ikke hensigtsmæssigt at bruge mange ressourcer og penge på at sende en færgerute i udbud, som man med 99,9 pct. sikkerhed ved at ingen vil byde på, fordi den rent økonomisk ikke er attraktiv, eller som man ved at der måske kun er én der byder på – og fint med det.

Det er derfor et rigtig godt kompromis, at færgeruter, der har mindre end 300.000 passagerer om året, behøver man ikke sende i udbud.

Der har så åbenbart efterfølgende været et par andre udeståender med Kommissionen, som man nu vil bringe på plads med dette forslag. Og forslaget giver så kommunerne mulighed for at drive en færgerute, men kun hvis der ikke er andre alternativer i form af en kommer-

cielt drevet rute. Vi Konservative er ikke nervøse for, at kommunerne nu vil kaste sig ud i at oprette færgeruter, da langt de fleste danske øer har en god aftale med et rederi om sejladsen til og fra øen. Men nu er muligheden der, hvis det skulle vise sig umuligt at få private ind på rimelige vilkår.

Forslaget er alt i alt godt afbalanceret, og vi Konservative støtter det som sagt.

Kl. 16:43

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Og så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 16:43

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte lovforslaget. Det primære sigte er, som det allerede har været sagt, at bringe færgefartsloven i overensstemmelse med EU's cabotagesejladsforordning. De øvrige justeringer, der lægges op til i lovforslaget, synes vi umiddelbart ser fornuftige ud, men der kan være enkelte, som giver anledning til nærmere belysning i udvalgsbehandlingen, ligesom der eventuelt kunne være brug for nogle mindre tilføjelser.

Men helt overordnet set forventer vi at kunne støtte dette lovforslag, og på den baggrund ser vi også frem til udvalgsbehandlingen.

Kl. 16:43

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:44

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Baggrunden for det her lovforslag er jo en længere strid med EU, som har sin baggrund i EU's helt ulidelige trang til at gennemføre liberaliseringer og sikre, at der bliver privatisering og udbud, uanset at det strider imod enhver sund fornuft. Og det er jo realiteten på færgeområdet, at EU's trang til at sikre udbud på det område har ført til uro, usikkerhed, besværligheder og spild af penge flere steder i Danmark. Det er realiteten, og den danske regering har så forsøgt at lappe på de problemer, og det er det her lovforslag så udtryk for.

Selv om det så holder sig inden for de efter vores opfattelse fuldstændig urimelige rammer, som EU opstiller på det her område, vil vi støtte forslaget, fordi det dog trods alt anviser nogle veje, man kan gå, i hvert fald i nogle særlige si-

tuationer, for at sikre, at der er færger, der sejler til de mindre øer året rundt.

Det burde jo sådan set være udgangspunktet for færgedrift i Danmark, nemlig at sikre, at borgerne havde mulighed for at komme frem og tilbage, og at man havde mulighed for at transportere gods så billigt som muligt. Men fordi EU's hensigt er en anden – nemlig at overalt, hvor der er mulighed for at tjene penge, skal der kunne tjenes penge – har man altså haft en masse besvær.

Vi mener, at det er fornuftigt at give eneretsstatus til rederier, der sejler hele året, og forhindre, at sæsonrederier kan komme og skumme fløden i de gode sommer måneder. Stabil helårsdrift er jo det, som borgerne har brug for, og som også er at foretrække frem for en såkaldt fri, men højst usikker konkurrence.

Vi synes grundlæggende, det er meningsløst, at færgerederier skal spille deres tid og kræfter på at deltage i tilbagevendende interessetilkendegivelser og udbudsrunder. Som vi jo har set i en række tilfælde, er der sjældent andre bydere end de pågældende rederier selv, og selv om der for nogle år siden blev indført en minimumsgrænse på 300.000 passagerer årligt – og det var selvfølgelig et fremskridt – kan vi altså bare konstatere, at man stadig væk har de her udbud, også steder, hvor de i realiteten ikke er andet end spild af tid og penge.

Vi synes, at man i stedet skulle have mulighed for at bruge kræfterne på at yde den betjening, øsamfund har brug for, til de lavest mulige takster.

Det er sådan, at det her lovforslag giver en lille forbedring og nogle muligheder nogle steder, men det ændrer jo ikke noget ved, at de fleste af de kommuner, der driver færgetrafik, stadig væk har en lang række problemer: Man mangler ressourcer til anlæg, vedligeholdelse og drift. Man kan bare som eksempel nævne finansloven, som jeg forstod at Dansk Folkeparti var glad for at have ansvar for; i kraft af de regler, der er med hensyn til begrænsninger i investeringerne i anlæg, kan Odder Kommune f.eks. se frem til, at man kommer i svære økonomiske vanskeligheder, og at driften af samsøfærgen kommer i store vanskeligheder på grund af finansloven.

Der er også andre steder, hvor man kan konstatere at der altså mangler de fornødne midler til at sikre de nødvendige investeringer i nye færger og nye havneanlæg, og der er også et problem, der handler om at rekruttere søfolk.

Det er alt sammen noget, som vi synes det var værd at tage op i en grundig og seriøs diskussion, men i forhold til dette lille forsøg på at lappe på de værste skader, som EU har påført færgetrafikken i Danmark, kan vi sige, at vi vil stemme for forslaget.

Kl. 16:47

Første næstformand (Svend Auken):

Så er det ministeren.

Kl. 16:47

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg vil gerne takke for de positive tilkendegivelser til lovforslaget og også sige tak for rosen til ministeriet, som jo har ydet en meget stor indsats i den her sag.

Jeg skal ikke forlænge debatten yderligere, da mange ordførere har været inde på, hvad det her lovforslag handler om, men blot sige, at det glæder mig, at så mange – jeg tror, det er samtlige partier – har bakket op om forslaget om ændringen af færgefartsloven, således at vi kan få et mere klart lovgrundlag end i dag, og således at færgefartsloven nu kan bringes i overensstemmelse med cabotageejladsforordningen.

Lovforslaget skal jo også, som det er nævnt af flere, ses som led i et forlig med Kommissionen, med henblik på at Kommissionen undlader at videreføre en traktatkrænkelsessag, der startede helt tilbage i 1998, og det er glædeligt, at det nu bliver muligt at afslutte den sag med et, synes jeg, godt dansk resultat.

Kl. 16:48

Første næstformand (Svend Auken):

Tak til ministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 75: Forslag til folketingsbeslutning om anlæg af andet jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og Hirtshals samt udbygning af kombifaciliteterne på havnene i Frederikshavn, Hirtshals og Aalborg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 25.03.2008).

Kl. 16:49

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 16:49

Transportministeren (Carina Christensen):

Enhedslisten har efterhånden fremsat en hel stribe beslutningsforslag om undersøgelser af banestrækninger, kapacitetsforbedringer, genåbning af stationer osv. Det er ikke mange dage siden, vi diskuterede Enhedslistens forslag om forbedringer og opgradering af den østjyske længdebane, og denne gang er turen så kommet til Nordjylland.

I lighed med Enhedslistens tidligere beslutningsforslag om kostbare opgraderinger af banenettet rundt om i landet savner jeg også i dette forslag anvisning af finansieringen. Regeringen prioriterer forbedringer af jernbanetrafikken, men vi er nødt til at se på, hvordan vi får mest for pengene. Derfor skal vi se tingene i et overordnet perspektiv og ikke blot landsdel for landsdel.

Det er stadig uklart for mig, hvordan Enhedslisten vil prioritere deres mange baneforslag: Er det Nordjylland, København-Ringsted, Østjylland eller Ringe-Fåborg-banen, som de helst vil have? Frem for at tage stilling til hvert enkelt spørgsmål for sig – det, som kendetegner Enhedslistens forslag – lægger regeringen vægt på, at trafikinvesteringerne afvejes og indprioriteres i en større sammenhæng. Det arbejde er vi i fuld gang med i forbindelse med forberedelserne af en ny investeringsplan, som vi fremlægger inden udgangen af 2008.

Jeg har i øvrigt ikke yderligere at tilføje til de mange tidligere beslutningsforslag, og jeg vil derfor foreslå, at også dette beslutningsforslag afvises.

Kl. 16:50

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ministeren og beder hende om at blive stående, indtil medlemmerne har kunnet