

Så er det i øvrigt interessant, at man jo ikke skal meget uden for det her hus, før man møder virkeligheden. Det sker også i langt de fleste af de partier, som er repræsenteret her. I hvert fald Venstre og De Radikale har jo ungdomsorganisationer, som vel støtter en politik, der er i den her retning, eller i hvert fald har medlemmer, som gør det. Fremtrædende medlemmer tror jeg både man har i Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre på Københavns Rådhus, der synes, at lige præcis det, Borgerligt Centrum har foreslået her, vil være noget, der kunne være spændende at gå ind i.

Jeg takker for debatten. På et eller andet tidspunkt vil det nok blive fremsat igen, og så håber vi, at vi på det tidspunkt kan repræsentere mere end de 5 mandater, som Enhedslisten og Borgerligt Centrum tilsammen har.

Kl. 19:13

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren.

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

Jeg foreslår, at forslagene til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

26) 1. behandling af beslutningsforslag nr.

B 121:

Forslag til folketingsbeslutning om alkohol i busser m.v.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.
(Fremsættelse 10.03.2009).

Kl. 19:14

Forhandling

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 19:14

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg synes, det er godt, at vi i Folketinget får lejlighed til at diskutere de problemer, der knytter sig til at blande alkohol og kørsel. Det er en vigtig problemstilling.

Dansk Folkeparti har så fremsat det her forslag, der i virkeligheden består af to delelemen-

ter. Dels drejer det sig om et forslag om, at alle nye busser skal være udstyret med en alkoholå, dels et forslag om, at busselskaberne skal pålægges én gang om året at udføre nogle uanmeldte alkoholtest af deres chauffører.

Jeg vil gerne starte med at sige, at jeg som transportminister naturligvis er meget optaget af at fremme trafiksikkerheden og få så mange som muligt til at benytte den kollektive trafik, herunder busserne, og jeg synes også, at der er meget godt at sige om alkoholå.

Når jeg startede med at sige, at jeg synes, det er vigtigt, at vi tager os tid til også at debattere det at blande alkohol og kørsel i trafikken, er det jo ikke mindst, fordi ulykker som følge af spiritus tegner sig for en meget stor del af det samlede antal ulykker i Danmark. Det udgør faktisk ca. en fjerdedel af det samlede antal ulykker her i landet, så det er et meget stort problem.

Men ser man på ulykker med busser, er billedet faktisk et andet. De tal, som vi har fra politiet, viser, at buschauffører kun er påvirket af alkohol i ca. 0,3 pct. af uheldene med personska- de. Det er altså næsten ikke måleligt. Det synes jeg faktisk er udtryk for, at langt de fleste buschauffører lever op til det særlige ansvar, som de er blevet betroet, og at de passer godt på de mennesker, der har valgt at tage bussen. Selvfølgelig er der brodne kar imellem – som i ethvert andet erhverv – men tallene viser altså, at der er meget langt imellem dem.

Som god konservativ synes jeg jo, at det er et godt princip, at vi skal bruge pengene der, hvor man får mest for dem, og i den her sammenhæng, hvor man får mest sikkerhed for dem. En alkoholå til en bus koster ca. 16.000 kr., og jeg mener ikke, at man, som sagen står med de meget få ulykker, der er med busser, hvor alkohol er involveret, vil få særlig meget trafiksikkerhed for de penge.

Man kan så selvfølgelig spørge, om alkoholåsen vil give passagererne en eller anden større følelse af sikkerhed, men også her synes jeg, at der er grund til at være noget påpasselig, for man kan jo ikke udelukke, at alkoholåsen over for offentligheden vil signalere – i strid med det, der er faktum – at det er almindeligt, at chauffører har alkoholproblemer. Det kunne jo så skræmme passagererne væk fra den kollektive trafik og specielt busserne, og så har vi altså den modsatte effekt. I øvrigt tror jeg slet ikke, at passagererne føler sig usikre ved at køre i bus.

I chaufførkredse vil forslaget efter min mening med rette kunne blive opfattet som en

manglende anerkendelse af det arbejde, som langt de fleste buschauffører udfører ordentligt og ædrueligt, og derfor ville jeg faktisk være ked af at skulle gennemføre det her forslag.

Man kan jo også spørge: Hvorfor er det lige buschauffører, der skal omfattes af de foreslåede regler? Hvorfor er det ikke andre chauffører end lige præcis buschaufførerne, som måske er dem der er den laveste risiko overhovedet for kører alkoholpåvirket?

Jeg ved så godt, at der er busoperatører i Danmark, som allerede benytter stikprøvekontroller og/eller bruger alkoholåse. Man kan selvfølgelig spørge, hvorfor de gør det, når problemet er så lille, som det er, men det er jo altså noget, de gør på frivillig basis. Og det skyldes måske, at når der en sjælden gang sidder en beruset chauffør bag rattet i en bus, bliver det hurtigt opdaget af passagererne, og det fører til en masse dårlig omtale, og det ønsker busoperatørerne naturligvis at gardere sig imod. Men der er som sagt tale om, at det, at de benytter alkoholåse og/eller stikprøvekontroller, sker på frivillig basis, og jeg synes ikke, at det er noget, som vi fra centralt hold skal lave regler om. Vi kan jo ikke i Folketinget lave regler om alting.

Så på trods af min sympati for at rejse debatten og min sympati for alkoholåse i mange sammenhænge mener jeg sammenfattende ikke, at det er et forslag, som bør støttes. Jeg er i hvert fald ikke indstillet på at støtte det.

Kl. 19:19

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Det har jo medført et par korte bemærkninger eller spørgsmål, først fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 19:19

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Det var jo en lang, næsten uendelig række af søgte forklaringer for at undgå at støtte det her ganske glimrende forslag, som Dansk Folkeparti har fremsat. Når vi fremsætter det, er det selvfølgelig, fordi der har været nogle rigtig gode erfaringer med et busselskab, der opererer her på det danske marked.

Jeg hæftede mig ved nogle ting. Ministeren gav udtryk for, at der jo ikke rigtig var sket nogen ulykker på det her område. Jeg vil da bare spørge, om det er ministerens holdning, at vi først skal agere, når ulykkerne er sket.

Kl. 19:20

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ministeren.

Kl. 19:20

Transportministeren (Lars Barfoed):

Nej, det er lige omvendt. Jeg mener faktisk, at det er fantastisk vigtigt at forebygge ulykker i trafikken. Men hvis man vil forebygge ulykker forbundet med alkohol, skal man jo så tænke over, hvordan man bedst kan gøre det. Hvordan kan vi få mest for pengene?

Der tror jeg så bare, at det her – undskyld, jeg siger det – er et af de steder, hvor man får mindst for pengene, fordi der stort set ikke er ulykker med busser, hvor alkohol er involveret. Og derfor: Hvis man skal forebygge ulykker forbundet med alkohol, er det andre steder, man skal sætte ind, end lige præcis her, hvor der, når det gælder busser, altså kun er alkohol involveret i 0,3 pct. af uheldene, mens det gælder for ca. 25 pct. af ulykkerne i trafikken i øvrigt.

Kl. 19:21

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 19:21

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Der har været nogle ganske gode erfaringer med det, og vi har jo ikke tal, der viser, om det her har kunnet forebygge nogle ulykker. Men det kan vi jo håbe på at det har. Det har jeg jo selvfølgelig en tro på at det har, og det er også intentionerne med at gøre det obligatorisk. Vi har altså at gøre med mennesker, som dagligt har ansvaret for andre menneskers ve og vel, når de transporterer dem rundt. Og jeg er enig med ministeren i, at langt de fleste chauffører naturligvis passer deres job og er ædruelige. Det er langt de fleste bilister også, men vi har dog en lovgivning på området alligevel.

Jeg vil bare lige høre, om ministeren mener, at 16.000 kr. til en alkoholåse på en ny bus til 1,5-2 mio. kr. vil kunne udgøre et problem for busselskaberne, som i givet fald vil påvirke deres økonomi betragteligt.

Kl. 19:22

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Transportministeren.

Kl. 19:22

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det må man jo spørge busselskaberne om. Det er nu mit indtryk, at der er en del busselskaber, der er presset på økonomien; det siger de i hvert fald selv. Og det løber jo op. Men det korte af det lange er bare, at hvis vi i samfundet skal anvende de midler, er der andre og bedre måder at gøre det på. Jeg synes ikke, at vi skal lovgive unødvendigt. Jeg synes, at vi meget hellere skal

se mere generelt på, hvordan vi kan bruge alkoholåse, end ved lige præcis at gennemtvinge brugen af dem et sted, hvor problemet er meget lille, og så se bort fra, at problemet i virkeligheden er langt større i resten af trafikken. Det er sådan set udgangspunktet.

Den samlede samfundsomkostning vil jo altså også løbe op i et millionbeløb, og man vil få diskussionen om, om det er noget, som vi belaster kommuner og amter med – undskyld, kommuner og regioner, vi har afskaffet amterne – og om vi derfor skal DUT'e de pågældende kommuner og regioner, altså kompensere dem for det beløb. Det er jo en anden side af sagen.

Kl. 19:23

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så er det hr. Flemming Møller Mortensen.

Kl. 19:23

Flemming Møller Mortensen (S):

Tak for det. Nu er det jo den rigtig store forebyggelsesdag i hele Danmark i dag, fordi Forebyggelseskommissionen har varslet en hel masse på sundhedsområdet. Jeg kan ikke lade være med andet end at drage en parallel til trafikssikkerheden. Og i den sammenhæng vil jeg da sige, at nu står ministeren og siger, at det her vil medføre store samfundsomkostninger. Ja, det vil det, hvis man tænker på, at de er kommunalt/statsligt ejede.

Men jeg vil nu sige, at jeg er enig med ordføreren i den her sammenhæng. 16.000 kr. i forbindelse med hver enkelt bus ser jeg ikke som noget stort beløb. Ministeren siger her, at det undrer lidt, at forslaget går på, at det kun er buschaufførerne. Samtidig udtrykker ministeren jo, at her drejer det sig om chauffører, som har fået et helt særligt ansvar pålagt. Jeg vil gerne spørge ministeren: Skulle det måske ikke netop være forklaringen på, at det her forslag er stillet med sigte på buschauffører?

Kl. 19:24

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ministeren.

Kl. 19:24

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg tror, at det er sådan, at den risiko, der er forbundet med, at en chauffør i et stort køretøj som en bus kører beruset og dermed bliver involveret i en ulykke, i højere grad gælder dem, der er uden for bussen, end dem, der er inde i bussen. Derfor er risikoen for andre menneskers liv og førlighed jo lige så stor, hvis vi f.eks. taler om lastbilchauffører, som også kører i nogle store køretøjer. Men forslaget går decideret på bus-

chauffører. Og der synes jeg, at det er forkert at sige, at når det er buschauffører, skal der være alkoholåse, og de skal oven i købet testes en gang om året, for det er dem, der er færrest problemer med. En fjerdedel af ulykkerne i trafikken i øvrigt har at gøre med alkohol, men lige præcis når det gælder buschaufførerne, er det kun 0,3 pct.

Derfor giver det efter min mening ingen mening. Og jeg kan undre mig over, at Socialdemokratiet – for det fornemmer jeg jo er tilfældet – vil støtte forslaget, for jeg mener, at Socialdemokratiet på den måde i virkeligheden siger, at de mener, at der er et særligt problem med buschauffører i forhold til andre chauffører. Og det kan jeg ikke forstå at Socialdemokratiet vil lægge navn til.

Kl. 19:26

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Så er det hr. Flemming Møller Mortensen.

Kl. 19:26

Flemming Møller Mortensen (S):

Nej, men vi har jo en lang aften foran os, der kan være mange ting, der bliver afklaret i løbet af de næste timer.

Men jeg vil nu alligevel sige i den her sammenhæng, at man bliver nødt til at kigge på chaufførerne. Nu er det ikke sådan, at chaufførerne netop i forbindelse med det her lovforslag har givet udtryk for, at de føler sig miskrediteret, fordi lovforslaget er blevet fremsat – måske netop tværtimod. Man må også sige, at der er store busselskaber, som indfører det her af egen, fri vilje. Det er heller ikke sikkert, at det selskab eller dets medarbejdere føler, at det er en miskreditering af dem. Det kunne godt være, og det tror jeg faktisk er tilfældet, at chaufførerne synes, at det både er en fair og helt reel måde at sige på, at i det selskab kører man naturligvis ikke i alkoholpåvirket tilstand.

Gør det ikke indtryk på ministeren, at de faglige organisationer ikke synes, at det er et dårligt forslag?

Kl. 19:27

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ministeren.

Kl. 19:27

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det er altså i hvert fald ikke noget, der påvirker mig, i retning af at jeg så synes, at vi skal støtte forslaget, for hvis man i busselskaberne mener, at det er en god idé – hvis chaufførerne mener det – at indføre alkoholåse, kan man jo bare gøre det. Og det gør man jo også. Jeg synes ikke, at det giver nogen mening, at vi lovgiver om det

fra Folketingets side. Altså, der er en tendens til, at man mener, at vi i Folketinget skal lave regler om alt muligt mellem himmel og jord. Ofte løser problemerne sig udeomkring; der finder man sine egne løsninger.

Jeg går ud fra, at man i de pågældende bus-selskaber har en dialog med chaufførerne, og så bliver man måske nogle steder enige om – det gør man så, det refererede jeg også selv til i mit indlæg – at man laver alkoholåse i busserne. Det synes jeg er udmærket. Men der er forskel på, om man synes, at det er udmærket, og på at mene, at vi fra Folketingets side centralt skal lave nogle regler, som om der var et særligt problem med buschauffører, hvad der jo netop ikke er.

Kl. 19:28

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ministeren, der er ikke flere spørgsmål. Så er det Venstres ordfører, hr. Kim Andersen.

Kl. 19:28

(Ordfører)

Kim Andersen (V):

Tak for ordet. Venstres ordfører, hr. Karsten Nonbo, kan ikke være til stede, og derfor skal jeg tilkendegive Venstres holdning til det forslag, som her er til behandling i salen.

Allerførst vil jeg gerne rette en stor tak til Dansk Folkeparti for med det her forslag at sætte fokus på et meget stort problem, nemlig forholdet mellem transport og alkohol, som jo er en svøbe, og som er årsag til mange ulykker og tragiske hændelser. Det her forslag fra Dansk Folkeparti er med til at holde fokus på dette væsentlige samfundsproblem, som der er gjort meget for at bekæmpe og begrænse, men som desværre stadig væk er et problem, og som der derfor løbende vil være behov for at kaste lys på med henblik på at begrænse omfanget mest muligt og dermed de følgende skader.

Dernæst vil jeg gerne på Venstres vegne takke transportministeren for på regeringens vegne at komme med en meget nuanceret og indholdsrig tale om forslaget her fra talerstolen. Lige så vel som vi er enige med Dansk Folkeparti i, at det er vigtigt at holde fokus på koblingen mellem alkohol og transport og trafik, er vi enige med ministeren i, at vi ikke kan se det fornuftige i at støtte det foreliggende forslag.

Det er jo ikke sådan, at kørsel med busser af chauffører i spirituspåvirket tilstand er det største problem inden for det her felt. Ministeren har redegjort for, at det faktisk kun er i omkring 0,3 pct. af uheld med personskaade, hvor busser er involveret, at det kan påvises, at chaufføren har

været alkoholpåvirket. Det vil sige, at det altså nærmest er et ikkeeksisterende problem, vi her konkret taler om.

Derfor må man spørge, om der er nogen rimelighed i, at vi kaster en mistanke på buschauffører i private selskaber eller i offentlige trafik-selskaber. Det synes vi i og for sig ikke at der er. Vi ønsker den kollektive trafik alt godt og øget tilgang. Der er ingen grund til, at passagererne skal begynde at nære ængstelse og måske fravælge busserne i misforstået frygt for, at chaufføren kan være alkoholpåvirket. Det er han kun i yderst sjældne tilfælde.

Samtidig vil jeg da gerne sige vedrørende spørgsmålet om alkoholåse, at der jo er erfaringer fra andre lande, og der er givet noget, vi kan lære. Måske skulle vi overveje alkohollåse i forbindelse med domme, hvor personer er frakendt kørekortet som følge af spirituskørsel. Vi ved, at der er et vist tilbagefald, når man først har været dømt for spirituskørsel, så der kunne være fornuft i at overveje den tanke.

Endelig er det jo sådan, at busfirmaer kan – og også i et vist omfang gør det – foretage kontroller. Man tester for alkohol, man kontrollerer kørekort, og man kan jo også ad frivillighedens vej installere en alkoholåse, hvis det er det, man vil. Men via lovgivningen at påføre busselskaberne en omkostning og risikere at skabe en unødigt mistanke, at mistænkeliggøre chaufførerne, finder vi ikke at der er grundlag for i virkelighedens verden, og derfor kan vi ikke støtte det foreliggende forslag.

Men vi synes, det er nyttigt at have debatten, fordi det som nævnt indledningsvis er med til at holde lys på et problem, som vi på alle leder og kanter, hvor det er relevant, skal gøre alt, hvad vi kan, for at begrænse mest muligt. Tak.

Kl. 19:32

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Der er alligevel et enkelt spørgsmål, selv om hr. Kim Andersen ikke er ordfører. Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 19:33

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er, fordi jeg har noteret mig, at hr. Kim Andersen netop som retsordfører nævnte, at det kunne være, at det var muligt at lave et forslag, hvor vi kunne få alkoholåse i alle former for køretøjer, i de tilfælde hvor chaufføren er dømt for spirituspåvirkning. Det vil altså sige, at hvis vi har en berettiget forventning om, at det i hvert fald kan ske igen, vil Venstre være åben over for et sådan lovforslag.

Kan jeg forvente, at Venstres retsordfører vil lave en henvendelse til justitsministeren og få justitsministeren til at lave sådan et forslag? Jeg er sikker på, at det vil få SF's opbakning. Det er noget, vi har ment længe, det er noget, vi har ønsket længe, og som vi har presset på for længe, og nu er vi glade for at høre, at Venstre faktisk også bakker op om det ønske.

Kl. 19:33

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 19:33

Kim Andersen (V):

Hvis vi nu skal holde os til sandheden og sådan en aftenstund her søge at lægge demagogien lidt til side for at fremme ekspeditionen af sagerne, vil jeg gerne minde spørgeren om, at jeg sagde, at det kunne være relevant at indhente nogle af de erfaringer og informationer, man har andre steder om brugen af alkohol i køretøjer.

Jeg synes, det kunne være nyttigt at se på, hvad erfaringerne var f.eks. i tilfælde, hvor personer var frakendt kørekortet på grund af kørsel i spirituspåvirket tilstand, og at man måske kunne lade det indgå i forbindelse med en dom, at personen efterfølgende ved generhvervelse af sit førerbevis var pålagt at skulle køre en bil med alkohol.

Det synes jeg da havde en relevans i sig i modsætning til det forslag, som vi konkret behandler. Det vil jeg gerne være med til at undersøge, og jeg er sikker på, at det vil Socialistisk Folkeparti hjælpe mig med i forbindelse med det forestående udvalgsarbejde.

Kl. 19:34

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 19:35

Pia Olsen Dyhr (SF):

Jeg er enig med hr. Kim Andersen om, at det ikke er en del af det her forslag. Det vil han også finde ud af senere.

Det, jeg synes, der er interessant ved ordføreren udtalelse, er, at Venstre nu vil være villig til at kigge på, om vi skal gøre det i forbindelse med folk, der generelt er spirituspåvirkede. Vi vil gerne have sådan en undersøgelse, hvis det er et skridt på vejen i forhold til at få noget lovgivning. Jeg hører, at Venstre også vil have den.

Jeg foreslår, at vi laver en fælles henvendelse til justitsministeren og transportministeren og beder dem om at udarbejde sådan en undersøgelse, så vi faktisk får gjort noget lige præcis ved det problem, der hedder, at når folk er dømt for

spirituskørsel, skal de ikke have lov til at køre i spirituspåvirket tilstand igen.

Kl. 19:35

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 19:35

Kim Andersen (V):

Jeg er da meget glad for, jeg er nærmest beæret over, at Socialistisk Folkepartis ordfører fandt mine udtalelser interessante. Det kommer ikke bag på mig.

Jeg synes, at Socialistisk Folkeparti i forbindelse med det forestående udvalgsarbejde skal stille spørgsmålene, som vi med interesse vil læse og interessere os for, for der har det da – kan jeg forestille mig – en relevans.

Men det, som jeg foreløbig gav tilsagn om herfra, var at medvirke til at få sagen belyst, for jeg er sikker på, at der ligger nogle erfaringer andre steder fra, som vi ville kunne have glæde af at kende.

Kl. 19:36

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Flemming Møller Mortensen, Socialdemokratiet.

Kl. 19:36

(Ordfører)

Flemming Møller Mortensen (S):

Også i den kollektive trafik har kunderne krav på at færdes så sikkert som overhovedet muligt. Vi har desværre flere gange for nylig set eksempler på og anmeldelser af buschauffører, som tydeligt var påvirkede og kørte usikkert. Vi har et eksempel fra Esbjerg Bybusser her fra januar 2009, hvor chaufføren blev afskediget på stedet, et sjældent eksempel, men et eksempel for meget.

Danmark er langt fra et foregangsland, hvad angår brug af alkohol, som sikrer, at bilisten skal blæse i et mundstykke, før bilen starter. Er der alkohol i luften, nægter bilen simpelt hen at køre. Der har længe været europæiske forsøg med alkoholen. Færdselskommissionen anbefalede herhjemme alkohols til dømte spritbilister allerede i februar 2007, og Rådet for Større Færdselsikkerhed sluttede sig til denne anbefaling. Det er Socialdemokraterne helt enig i.

Så snart man får den første dom for spirituskørsel, skal der sættes en alkohols på bilen. I Sverige og Finland har man gode resultater med ordningen, så der er kun dårlige undskyldninger for ikke at komme i sving på dette felt. Det var derfor med stor skuffelse, at den tidligere justitsminister rutinemæssigt først afviste alkohols

sene, men derefter i august 2008 skiftede signaler. Nu har der så været et ministerskifte, og umiddelbart efter det ser det også ud, som om der er fjernet fokus fra alkoholøgen.

Socialdemokraterne ser gerne, at busselskaberne får pligt til at foretage uanmeldte alkoholstikprøver på deres chauffører, så længe det er klart skrevet ind i betingelserne i forhold til ansættelsen. Alkoholøgen har den fordel, at den pågældende bilist eller chauffør slet ikke kan køre med spiritus i blodet, men omvendt forhindrer alkoholøgen jo ikke, at bilisten kan være impliceret i et uheld overhovedet. Men det er der naturligvis ingen anordninger, der kan. Alkoholøgen forhindrer heller ikke, at en chauffør bytter plads med en anden inden afgang, og så er ordningen jo naturligvis ikke skudsikker.

Men vores udgangspunkt er, at antallet af pågribne spirituspåvirkede trafikanter gennem de sidste år har ligget jævnt på omkring 15.000, og i hver fjerde dødsulykke på vejene er alkohol med i billedet. Hvis der nu kan tegne sig et flertal for, at vi kunne få alle nye busser udstyret med en alkoholås, er vi kommet et stykke ad vejen i forhold til en øget færdselssikkerhed. Så det kan Socialdemokraterne støtte op om.

Vi vil dog gerne pege på, at forslagsstillerne ikke gør sig overvejelser om at stille krav om alkoholøgen på alle busser, som bliver taget i brug, eller som er taget i brug. Det ville styrke den kollektive trafikks image, hvis vi kunne udvide forslaget med en ordening for en tidsramme, som sikrede, at alle eksisterende busser også fik det. Det ville være en lille smule betænkeligt, hvis busselskaberne anskaffede sig et stort antal ældre busser, hvorefter man kørte uforstyrret i dem i 10-20 år, før kravene om alkoholøgen også for dem måtte være indført og være gældende.

Med disse bemærkninger kan jeg give forslaget Socialdemokraternes støtte.

Kl. 19:39

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

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

Kl. 19:40

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

I SF mener vi, at det er en god idé at indføre alkoholøgen alle steder, både i busser, lastbiler, andre erhvervskøretøjer og private biler, hvis chaufføren har en tidligere dom for spritkørsel, så der faktisk er en eller anden form for begrundet antagelse om, at det desværre kan ske igen. Men det er ikke det, vi debatterer i Folketingssalen i

dag. Det, vi debatterer, er helt konkret et forslag om alkoholøgen for alle buschauffører, og det synes vi virker en smule ude af proportion.

For det første mener vi, at det er at mistænkeliggøre alle buschauffører, og for det andet er der ingen vurdering i beslutningsforslaget af, hvad det her vil koste. Når den kollektive trafik i forvejen er ganske presset rent økonomisk og Dansk Folkeparti endnu ikke har været villig til at finde yderligere midler til den kollektive trafik, har jeg svært ved at se, hvordan det her skal betales. Skal det betales ved yderligere prisforhøjelser i den kollektive trafik, eller skal det betales, ved at der er flere busser, der bliver taget ud af drift? Det er jo det spørgsmål, vi helt konkret står med.

Her er vi villige til at sige, at vi faktisk gerne vil have busser, og vi vil også have billige busser, og eftersom problemet ikke er stort – vi ved, at kun 0,3 pct. af ulykkerne med alkohol er med busser – mener vi, at det er ude af proportion. Det handler jo lidt om, hvad det koster i forhold til problemets omfang, og da problemet er minimalt, kan vi ikke støtte forslaget, og SF vil derfor afvise det.

Kl. 19:41

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Tom Behnke, De Konservative.

Kl. 19:41

(Ordfører)

Tom Behnke (KF):

Vi er også i Det Konservative Folkeparti meget optaget af trafikikkerhed. Vi er meget optaget af at bekæmpe spirituskørsel, fordi vi ved, at det notorisk er meget, meget farligt at kombinere spiritus og kørsel. Vi kan jo se de mange skader, der opstår. Og vi vil også fra konservativ side til stadighed fokusere på dem, som er problemet.

Men det, man skal passe på, når man vil gøre noget ved et problem, er jo, at man ikke kommer til at lave nogle regler, som i virkeligheden går ind og bebyrder, generer eller giver besvær og bøvvl for alle dem, som i virkeligheden godt kan finde ud af at køre ordentligt, som sagtens kan finde ud af at overholde de spilleregler, vi har i samfundet, og som er gode, fornuftige borgere, som har en god samvittighed og forstår at påtage sig det ansvar, det er at være trafikant. Man skal passe på, at man i jagten på dem, der ikke kan opføre sig ordentligt, i virkeligheden måske mest rammer dem, som godt kan finde ud af det. Fokus må hele tiden være på, at man går ef-

ter dem, som ikke kan finde ud af at opføre sig ordentligt.

Derfor var vi sådan lidt forundrede, da vi kiggede på beslutningsforslag B 121, over, at det nu lige var busser, man kastede sig over. Er det, fordi buschauffører generelt er hamrende fulde, når de kører bus? Er det, fordi buschauffører sådan generelt er nogen slette mennesker, som ikke helt kan finde ud af at håndtere deres erhverv og deres bus, uden at de skal have en ordentlig brandert på, have fået en masse inden for vesten? Næ, det er det jo ikke. Det er det bestemt ikke. Tværtimod har vi jo hørt af oplysningsnerne her, at man er helt nede på, at det er 3 promille af de færdselsuheld, der sker, hvor der er buschauffører involveret, som er spirituspåvirkede. Så det er heldigvis meget få. Det skal vi stadig væk gøre noget ved, men det, der er spørgsmålet, er jo, hvorfor det lige er busser, og hvorfor det lige er buschauffører, man har valgt at kaste sig over. Det står vi i hvert fald uforstående over for.

Vi synes ikke, der er nogen som helst grund til at have den mistillid til buschauffører, og vi mener heller ikke, at det er hensigtsmæssigt, at man på den måde sender et signal om, at man har mistillid til buschauffører. Tværtimod mener jeg, at man i høj grad kan have tillid til vores buschauffører her i landet. Hvad enten det er private eller offentlige busselskaber, er bussen et sted, hvor man med stor tryghed kan sætte sig ind og lade sig transportere – og sådan skal det selvfølgelig også være. Forudsætningen for at komme videre ad den vej er altså, at man fokuserer på at tage fat på dem, som er problemet. Der er ganske få buschauffører, som kan være et problem, og det håndterer man så i det daglige.

Men det er jo ikke der, det store problem ligger i forhold til spirituskørsel og i forhold til færdselsuheld, hvor spiritus er involveret. Næ, det er helt andre steder. Det er i høj grad, når vi taler om privatbiler, og derfor tror jeg, at det er vigtigt, at vi fokuserer på det i stedet for, og at vi sætter de store kræfter ind der, så vi får mest mulig valuta for pengene, når vi sætter ind, får mest muligt ud af de tiltag, vi tager. Og ligesom også Venstres ordfører var inde på, har vi fra konservativ side den opfattelse, at man bør kigge mere på, at man i forhold til personer, som er dømt for spirituskørsel, måske kan lave en eller anden ordning, hvor man f.eks. betinger det, at de kan få kørekortet tilbage, af, at der bliver in-

stalleret en alkoholås i køretøjet for den pågældende bilists egen regning.

Vi har været lidt tilbageholdende med det hidtil, fordi det jo har vist sig, at det har været en ret bekostelig affære at få sådan en alkoholås installeret i sit køretøj, og der nytter det ikke noget, hvis det har sådan en social slagside, på den måde at det kun er dem, der har råd til den ordning, som så kan få lov til at være med i den. Men det seneste, jeg har hørt, er, at alkoholåse nu skulle være så udbredte, og at de produceres i så højt et antal, at prisen skulle være kommet ned. Jeg synes, at det kunne være interessant at få set på, om det var en farbar vej fremad.

Som tingene står på nuværende tidspunkt, må vi i hvert fald sige, at B 121 skyder over målet. Jeg er lige ved at sige, at hvis der kom tusind gode forslag til en indsats for en bedre trafikikkerhed, ville det her forslag ligge som et af de allersidste. Der er mange, mange andre steder, vi kan sætte ind først, og derfor synes jeg, at vi skal fokusere kræfterne på de steder, hvor det virkelig batter noget.

Kl. 19:46

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak. Det er et enkelt spørgsmål. Hr. Kim Christiansen.

Kl. 19:46

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Vi har jo talt meget om mistillid, og jeg vil godt lige pointere, at det selvfølgelig er en god retorik at bruge, hvis man som konservativ gerne vil please nogle buschauffører og have dem som vælgere. Men jeg vil bare sige, at det her jo intet har at gøre med mistillid. Det er jo heller ikke udtryk for mistillid, at vi har færdselskontrol på vejene, som kører rundt og vinker folk ind til siden og beder dem om at blæse i en ballon. Der er der jo ikke tale om mistillid; der er tale om kontrol.

Men det, jeg bare godt kunne tænke mig at spørge hr. Tom Behnke om – hr. Tom Behnke er jo også formand for Rådet for Større Færdselsikkerhed – er, om jeg har ret i, at hr. Tom Behnke er uenig med Jesper Sølund fra Rådet for Større Færdselsikkerhed, som har udtrykt sig meget positivt over for at få det her udbredt netop inden for busdrift, hvor man jo som chauffør har det her store ansvar, at man kører rundt med mennesker dagligt.

Kl. 19:47

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 19:47

Tom Behnke (KF):

Jo, men det, der er sagen, er, at jeg i forhold til spørgsmålet om mistillid bare synes, det var vigtigt at få det præciseret. Og det, jeg også synes er rart at høre, er, at forslagsstilleren, hr. Kim Christiansen, også præciserer her, at det ikke er det, der er tale om, og det synes jeg er meget vigtigt at vi får slået fast med det samme. Men det var bare for os at se lidt besynderligt, at man tog fat lige præcis på den her erhvervsgruppe og sagde, at lige præcis dem ville man gøre noget ved, vel vidende at de faktisk står for den allerallermindste andel af de uheld, der sker; derfor var det bare et forkert sted at starte.

I forhold til Rådet for Større Færdselssikkerhed tror jeg, det er sådan med Rådet for Større Færdselssikkerhed, at de ser positivt på ethvert tiltag, som kan gavne trafikikkerheden; også selv om det skulle være forslag nr. 1.621.431 i rækkefølgen af forslag, har rådet den opfattelse, at ethvert tiltag, der kan styrke trafikikkerheden, er man sådan set positiv over for. Men nu står jeg jo her i dag som retsordfører for Det Konservative Folkeparti og skal forholde mig til: Hvor vil vi så satse? Vores opgave som politikere er jo at prioritere, hvor vi vil sætte ind først, og det her er ikke det sted, De Konservative vil sætte ind først.

Kl. 19:48

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Hr. Kim Christiansen.

Kl. 19:48

Kim Christiansen (DF):

Jeg havde lige en anden ting her, som jeg hæftede mig lidt ved hos den konservative ordfører. Jeg var sådan set glad for, at ordføreren i hvert fald over for mig bekræftede, at prisen på alkohol nu er kommet ned i et leje, så transportministeren i hvert fald ikke har noget at bekymre sig unødigt om i forbindelse med busselskabernes økonomi. Det er jeg glad for at få bekræftet, men omvendt vil jeg da godt lige spørge ordføreren, om prisen er så lav, at den betyder mindre for den enkelte bilist, som man jo tilsyneladende godt vil være med til at lave nogle tiltag over for; hvis en bilist har haft en spritdom på et tidspunkt, altså om det så skulle være mere overkommeligt for den enkelte bilist frem for for store busselskaber.

Kl. 19:48

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Ordføreren.

Kl. 19:48

Tom Behnke (KF):

Jamen der tror jeg, hr. Kim Christiansen roder tingene lidt sammen. For det ene, der gør sig gældende, hvis vi skal lave en ordning, som går ud på, at de, der er dømt for spirituskørsel, måske kan få lov at generhverve kørekortet på et lidt tidligere tidspunkt, på betingelse af at der bliver installeret en alkoholås i deres køretøj, er, at det er et spørgsmål om den sociale slagside, nemlig at vi er nødt til at sikre, at prisen er så lav, at alle relativt set kan være med.

Det andet, der gør sig gældende, er, at i forhold til den indsats, man laver med forslaget her, går man jo altså ind og pådutter helt uskyldige mennesker, som ikke engang har givet anledning til mistillid eller mistanke om, at der skulle være tale om spirituskørsel, noget. Og der er det simpelt hen et spørgsmål om, at 999 eller endnu flere hver eneste dag skal besværes med at puste i en alkoholås uden nogen som helst grund, fordi der er én en gang imellem, som har et problem. Der er det jo vigtigere, at man fokuserer på at få fundet problemet i stedet for at genere alle de andre mennesker med noget, som for deres vedkommende er fuldstændig overflødig.

Kl. 19:49

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Johs. Poulsen fra Det Radikale Venstre.

Kl. 19:50

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

I forlængelse af transportministerens argumentation kan jeg meddele, at Det Radikale Venstre ej heller kan støtte beslutningsforslaget, som det foreligger her.

Vi tager udgangspunkt i lidt den samme tankegang, nemlig i spørgsmålet om, hvorvidt der er et problem, og der når vi frem til, at det er der ikke. Og hvis der reelt ikke kan siges at være et problem, hvorfor skal man så begynde at sætte ind over for det – ganske omfattende, faktisk – med kontrolsystemer og forskellige foranstaltninger, som indebærer, at man sådan set beder om, at folk kontrolleres i meget stort omfang?

Jeg har selvfølgelig hørt hr. Kim Christiansen tidligere argumentere med, om man ikke skal forebygge en eventuel ulykke, før den sker, men det kan man sige om rigtig, rigtig mange forhold i vores samfund, og det kan jo føre til en meget, meget vidtgående indgriben over for hvert eneste individ i vores samfund, hvis man skal fore-

bygge alt, hvad man kan tænke sig til kunne forekomme i en eller anden situation. Der er altså en balance mellem at sætte ind med en sådan tankegang og så at have et udgangspunkt, hvor man har tillid til, at de, der varetager en given opgave, som de er sat til – i det her tilfælde chauffører – også er i stand til at leve op til det.

Det er jo lige nøjagtig bundlinjen i den her sag, at danske buschauffører hver evig eneste dag i tusindvis af tilfælde udviser meget, meget stor ansvarlighed og gør et stort og flot stykke arbejde, og der er ingen grund til på forhånd at have en forventning om, at de ikke også fremover vil være i stand til det. Det er afgørende for, hvorfor vi ikke mener, at man skal støtte forslaget her.

I det hele taget synes vi også, det er en helt reel diskussion i Folketinget engang imellem at forholde sig til, hvorvidt vi nu også skal lægge op til at indføre regler og kontrolforanstaltninger i rigtig mange sammenhænge, hvis vi ikke behøver gøre det – altså hvis der reelt ikke er en tungtvejende grund til at gøre det. Det gælder sådan set ikke bare i forhold til det her forslag, men også i forhold til en række andre områder, at det nødvendigvis må være relevant for Folketinget at diskutere, om det er vigtigt i tide og utide at indføre regler på områder, hvor det måske netop, som i det her tilfælde, ikke retter sig mod et omfattende problem, men blot om noget, som man kunne tænke sig til muligvis kunne være et problem.

Hvis man lægger op til at anvende den fremgangsmåde, som ligger her i forslaget, så bliver der jo tale om, som vi også har set med en række andre beslutningsforslag i denne folketingssamling, at man vil føre symbolpolitik og altså vise, at man vil gøre noget ved noget, uanset om der egentlig er et problem, der skal gøres noget ved.

Derfor er vi enige med transportministeren, når han afviser beslutningsforslaget. Vi er i øvrigt også enige i, at man skal overveje, om de ressourcer, som skal bruges både til installation og for den sags skyld også til kontrol, ikke i sammenhængen kunne anvendes bedre. Vi har naturligvis ikke noget imod, at operatører eller ejere af selskaberne forholder sig til det her i en sammenhæng, hvor de måtte ønske at gøre det, at de på frivillig basis går ind i forskellige ordninger eller beslutter sig for at indgå aftaler på området. Det synes vi fint man kan overlade til de, der har ansvaret for det i det daglige. I det hele taget ville det være fornemt, hvis Folketinget i langt flere tilfælde ville have den tilgang.

Vi synes altså ikke, der er brug for hverken nye regler om installationer eller nye regler om kontrol osv.

Kl. 19:54

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen, Enhedslisten.

Kl. 19:54

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Da spirituskørsel jo, som det også er sagt af flere, er et meget alvorligt problem, som har ført til mange tragiske hændelser og gør det dagligt, er det klart, at det er fristende at støtte ethvert forslag, der kan reducere alkoholkørsel, selv om det, som der er tale om i det her forslag, formentlig er meget lidt. Og da nogle vel oven i købet vil kunne sige, at det her er et godt eksempel på sådan et socialistisk forslag, når det er værst, nemlig et forslag, hvor man har et næsten ikke-eksisterende problem, som man vil forebygge nogensinde sker ved at pålægge erhvervslivet nogle udgifter, så er fristelsen for at stemme for det her forslag næsten ikke til at stå for.

På den anden side må man jo sige, at det også kan være fornuftigt at benytte enhver anledning til at erklære sig enig med transportministeren. Det sker ikke så tit, og derfor tror jeg nok, at jeg vil vælge den vinkel i forhold til det her forslag og indtage det synspunkt, at vi i Enhedslisten ikke kan støtte det foreliggende beslutningsforslag.

Jeg skal ikke bruge meget tid på at argumentere, for jeg tror sådan set, at de fleste argumenter imod forslaget er fremsat op til flere gange. Jeg tror også, at de fleste argumenter for er fremsat nogle gange.

Men vi får i hvert fald en runde mere, og så kan det jo selvfølgelig være, at det kan overbevise os. Men vores vigtigste argument er sådan set, at hvis man skulle indføre alkohol i køretøjer i Danmark, er busser nok det sidste sted, man skulle starte. For der er tale om mennesker, som ikke har gjort sig skyldige i noget som helst kriminelt. Vi har ingen grund til at tro, at de vil gøre det, og vi ved ud fra de informationer, der ligger, at det nok er det sted, hvor spirituskørsel er absolut mindst udbredt. Så har det jo ikke meget formål at starte der.

Det andet er, at det godt kan være, eller det er rettere sagt selvfølgelig rigtigt, når hr. Kim Christensen siger, at det ikke er ment mistænkeliggørende i forhold til chauffører og i forhold til de vognmænd, som har ansvaret for driften.

Men alligevel må det vel føles – synes jeg, men det kan godt være, at jeg er et unødigt følsomt menneske – lidt sårende og ubehageligt, at der, hver eneste gang man sætter mig ind for at passe sit arbejde, er en kontrol af, om man overholder en af de mest grundlæggende regler for sit arbejde som chauffør, nemlig at man ikke kører i spirituspåvirket tilstand. Og selv om det sikkert er et i virkeligheden sådan lidt borgerlig-liberalt standpunkt, synes jeg måske også, at det indimellem kan være godt at overlade en lille smule ansvar til mennesker selv. Det kan vel også være et argument imod det her forslag.

Så alt i alt bliver konklusionen, at Enhedslisten ikke kan støtte beslutningsforslaget. Så synes jeg afslutningsvis, at det siger lidt om debatterne i Folketinget, at der, hver gang vi nærmer os noget med retspolitik, hurtigt udvikler sig en debat om, hvor man så i øvrigt kunne bruge alkoholåsen. Jeg vil bare sige, at vi fra Enhedslisten side ikke har givet tilsagn om at medvirke til noget som helst på det område, men vi vil hver eneste gang lytte grundigt til de seriøse argumenter, der kunne være for de forslag, folk kommer med.

Kl. 19:57

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 19:57

(Ordfører for forslagsstillerne)

Kim Christiansen (DF):

Kan man ikke opnå andet på sådan en sen eftermiddag, kan man i hvert fald opnå at forene regeringen og Enhedslisten i en samdrægtighed her, og det kan man jo sige at der ikke er så mange andre der har formået, så et eller andet har jeg vel fået ud af dagen.

Jeg vil sige, at der har været mange gode argumenter, men jeg synes, de fleste af dem har været søgte. Det her handler ikke om mistænkeliggørelse. Der er i dag et busselskab, der gør de her tiltag på frivillig basis. I den periode, man har kørt det forsøg på en meget, meget lille del af de busser, der kører i den danske trafik, er der altså blevet taget syv chauffører i den her kontrolforanstaltning. Hvis man prøver at gange det op i forhold til hele branchen, passer det ikke, at der ikke er et reelt behov, og at der ikke er et reelt problem.

Det er helt klart, at de fleste buschauffører, der møder ind på arbejde, er sig deres ansvar bedst. De ved godt, hvad det er for et våben, de

får mellem hænderne, når de starter en bus. De ved også, at de har ansvaret for passagererne; men eftersom der som sagt allerede er syv, der er blevet taget fra det selskab, som kører med alkoholåse i deres busser, er der åbenbart personer, der ikke forstår at leve op til det ansvar. Og jeg synes da ellers nok, at Folketinget har travlt med at lave kontrolforanstaltninger for så mange andre grupper i samfundet, så jeg forstår slet ikke den pludselige omsorg for lige netop buschaufførerne, man har fået herinde. De samme politikere, som nu afviser at pålægge erhvervet byrder, har i de seneste år vedtaget køre-hvile-tidsbestemmelser og et utal af påbud om sidespejle, der er klistret på busser og lastbiler, for at undgå højresvingsulykker, så de snart er helt sidetunge.

Jeg tror, at ud af alle højresvingsulykkerne er det meget, meget få, der er begået af buschauffører. Én højresvingsulykke er en for meget, en ulykke med en bus forårsaget af en fuld chauffør er også én ulykke for meget, og det er det, der har gjort, at Dansk Folkeparti har fremsat det her forslag, nemlig for at tage fat i den gruppe og sikre, at man minimerer risikoen for at have fulde chauffører til at køre rundt på landevejene.

Jeg vil sige tak til Socialdemokratiet for deres positive modtagelse af forslaget her. Jeg kan konstatere, at SF ikke vil være med til at udvirke en bedre og mere sikker kollektiv trafik; det havde jeg ellers forståelsen af at man ville, men der er jo ikke så meget mere at sige til det. Jeg fornemmer i hvert fald ikke, at jeg kan opnå et flertal for mit forslag her i dag, men der er jo stadig væk et udvalgsarbejde tilbage, og vi kan jo så håbe på, at der undervejs i udvalgsbehandlingen skulle være nogle, der ser lyset og bakker op om forslaget. Det her er sund fornuft, det er trafikikkerhed, det er passagersikkerhed; det er det, vi har brug for for at give vores borgere en tro på, at de kan benytte den kollektive trafik på sikker vis. Tak.

Kl. 20:00

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Der er en kort bemærkning fra fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 20:01

Pia Olsen Dyhr (SF):

Nu er det ikke første gang, at Dansk Folkepartis ordfører og jeg diskuterer den kollektive trafik og omkostningerne i den kollektive trafik, og jeg tror, det er meget klart, hvor vi står: Dansk Folkeparti vil gerne promovere privatbilisme i Danmark, SF vil meget gerne promovere kollektiv

trafik. Det er fair nok, og jeg kan også godt se det her interessante benspænd fra Dansk Folkepartis side i forhold til at lave endnu en omkostning for den kollektive trafik – om et problem, som jo i virkeligheden er nærmest ikkeeksisterende. Men jeg vil gerne vide, om Dansk Folkeparti er opmærksom på, hvad det vil koste, og hvor mange busser vi snakker om at der skal installeres alkoholåse i. Hvor vil hr. Kim Christiansen finde pengene henne?

Kl. 20:01

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:01

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Nu er det jo som udgangspunkt ikke mig, der skal finde pengene. Det her er jo et af de få forslag, som ikke koster regeringen eller Folketinget nogen penge – og Socialistisk Folkeparti plejer jo i øvrigt ikke at være så karrig i forbindelse med økonomien. Vi har jo set adskillige ufinansierede forslag fra den side. Men det her koster ikke de danske skatteydere en krone. En alkoholås koster i dag ikke mere, end et dæk til en bus koster. Vi taler altså om busser til mellem 1 og 2 mio. kr., hvor vi pålægger en udgift i størrelsesordenen 15.000 kr. Det tror jeg ikke lukker nogen busselskaber – jeg vil sige det på den måde, at så var det nok lukket allerede.

Spørgsmålet om omfanget vil jeg godt lige svare på. Jeg kender ikke omfanget af det, jeg ved bare, at der p.t. er et selskab herhjemme, der er i gang med at installere det i 100 af deres busser, men det er mig bekendt – som vi også har skrevet forslaget – også det eneste selskab, som er i gang med at indføre alkoholåse i deres busser.

Kl. 20:02

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 20:02

Pia Olsen Dyhr (SF):

Tal fra Trafikstyrelsen viser, at vi har 3.400 busser i Danmark, der kører i den kollektive trafik. Et slag på tasken: En alkoholås koster 16.000 kr. i øjeblikket. Det vil sige, at vi snakker om, at det cirka vil koste 5,5 mio. kr. Normalt er det Dansk Folkepartis politik, at når vi snakker om en eller anden form for privat udvidelse derude, at der skal gøres et eller andet ekstra, f.eks. sættes et eller andet filter på, så må regeringen komme med nogle penge, og så er det alt for synd for de private virksomheder.

Så må Dansk Folkeparti vel sige, at det også gælder busselskaber, selv om det drejer sig om den kollektive trafik, at de også på en eller anden måde skulle forvente at få de her 5,5 mio. kr. Hvor vil ordføreren finde de penge henne? Eller vil ordføreren have, at de skal skære ned i forhold til passagererne, vil ordføreren have, at de skal sætte priserne op i den kollektive trafik? Er Dansk Folkepartis politik bare en hetz imod den kollektive trafik og en fremme af privatbilen?

Kl. 20:03

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:03

Kim Christiansen (DF):

Det er absolut ingen hetz imod den kollektive trafik. Det her udgør så lille en del af totalbudgettet, at jeg tror, det er en meget ubetydelig udgift for selskaberne. Så jeg ser det ikke som noget problem. Jeg ser ikke det spøgelse, som fru Pia Olsen Dyhr ser.

Med hensyn til at Dansk Folkeparti pludselig skulle gå ind for at pålægge erhvervslivet øgede udgifter, tror jeg nok, at i hvert fald fru Pia Olsen Dyhrs parti tidligere har været med til at pålægge det danske erhvervsliv væsentlig større byrder, end Dansk Folkeparti nogen sinde vil komme i nærheden af at gøre.

Kl. 20:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

27) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 137:

Forslag til folketingsbeslutning om elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, åbning af station i Esbjerg Øst og udbygning af havnebanen i Esbjerg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 17.03.2009).