



Fredag den 18. januar 2019 (D)

1

48. møde

Fredag den 18. januar 2019 kl. 10.00

Dagsorden

1) 1. behandling af lovforslag nr. L 129:

Forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven. (Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).
(Fremsættelse 19.12.2018).

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

Forslag til lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S. (Justering af selskabets retlige rammer).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).
(Fremsættelse 19.12.2018).

Kl. 10:00

Meddelelser fra formanden

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelse:

Rasmus Nordqvist (ALT) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 80 (Forslag til folketingsbeslutning om igangsættelse af et udredningsarbejde, der belyser mulighederne for, hvordan en elektronisk krone (e-krone) kan udformes og implementeres).

Titlen på den anmeldte sag vil fremgå af www.folketingstidende.dk (jf. ovenfor).

Fra statsministeren har jeg modtaget følgende brev:

Efter statsministerens indstilling er det ved kongelig resolution den 11. januar 2019 blevet bestemt, at ressortansvaret vedrørende ansøgning om partistøtte for 2019 fra Liberal Alliance overføres fra økonomi- og indenrigsministeren til justitsministeren.

Meddelelsen vil fremgå af www.folketingstidende.dk (jf. nedenfor).

[>Til Folketingets formand

Efter min indstilling er det ved kongelig resolution af 11. januar 2019 bestemt,

at ressortansvaret for sagen vedrørende ansøgning om partistøtte for 2019 fra Liberal Alliance, jf. partistøttelovens § 2, overføres fra økonomi- og indenrigsministeren til justitsministeren, idet der vil kunne rejses tvivl om økonomi- og indenrigsministerens habilitet i forbindelse med behandlingen af sagen.

Jeg beder formanden underrette Folketinget herom.

Sign. Lars Løkke Rasmussen
/Carsten Madsen«].

Det første punkt på dagsordenen er:

1) 1. behandling af lovforslag nr. L 129:

Forslag til lov om ændring af lov om trafikkselskaber og jernbaneloven. (Fremme af digitale mobilitetstjenester, forenkling af afstandskrav til fjernbuskørsel m.v.).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).
(Fremsættelse 19.12.2018).

Kl. 10:01

Forhandling

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Vi skal lige have lidt ro i salen, før vi begynder forhandlingen.

Forhandlingen er åbnet. Hr. Lennart Damsbo-Andersen, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 10:01

(Ordfører)

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Tak, formand. Forslaget, vi behandler i dag, er noget af det, som jeg vil kalde lidt af en blandet landhandel. For det første foreslås det, at Rejsekortets og Rejseplanens funktioner samles i en samlet digital mobiltjeneste. Det nye selskab skal i første omgang hedde noget så opfindsomt som Rejsekortet og Rejseplanen A/S. Der bliver tale om et samlet aktieselskab med en fælles bestyrelse, og formålet er at skabe en simpel digital platform, hvor danskerne i fremtiden kan planlægge deres rejser fra dør til dør og samtidig købe en billet til hele rejsen, selv om rejsen foregår med flere forskellige transportmidler. Lovforslaget giver derfor også mulighed for, at en tredjepart kan sælge billetter for trafikkselskaberne, ved at trafikkselskaberne skal stille billetter til rådighed til videresalg.

I Socialdemokratiet synes vi, at der er et stort potentiale i at skabe en stærk digital platform for den kollektive trafik i Danmark. Vi tror på, at det vil være til gavn for passagererne at gøre det mere attraktivt at benytte den kollektive trafik, og derfor er vi i udgangs-

punktet positive over for det her element. Dog er vi i Socialdemokratiet bekymrede for, hvad det her vil koste, og hvem der skal betale. Umiddelbart er vi ikke interesseret i at udskrive en regning til trafik-selskaberne, der kan betyde, at den offentlige trafik forringes. Derfor vil vi i udvalgsarbejdet fokusere på, hvor stor den her regning er, og hvordan den skal betales. Vi har som nævnt brug for at få en forsikring om, at det ikke går ud over kvaliteten af den kollektive trafik på den korte bane.

Lovforslagets andet væsentlige element omhandler fjernbusser. Med lovforslaget får kommunerne mulighed for at etablere fjernbus-terminaler, hvor kommunerne samtidig får mulighed for at udlicitere driftsopgaven af fjernbus-terminalerne. Det ser vi i Socialdemokratiet ikke noget problem i. Med lovforslaget forenkles reglerne for fjernbusser samtidig, sådan at en strækning kan betjenes af fjernbusser, så snart strækningen er længere end 75 km. Det betyder konkret, at man vil kunne køre fjernbus på en strækning mellem f.eks. Aalborg og Aarhus. Fjernbusserne har rigtig godt fat i særlig det unge publikum, da det er væsentlig billigere end at tage toget, og det er et marked i vækst.

I Socialdemokratiet mener vi, at det er en styrke, at alle har råd til at komme rundt i landet. Sådan skal det være. Men samtidig er det vigtigt, at de selskaber, der konkurrerer om passagererne, konkurrerer på lige vilkår. Vi mener derfor, at det her lovforslag også skal sikre den frie og fair konkurrence på transportmarkedet. Konkret skal fjernbusserne samtidig selvfølgelig betale moms og sikre passagerrettigheder og sikre, at de ansatte i branchen arbejder på ordentlige løn- og arbejdsvilkår.

Vi er ikke interesseret i, at fjernbusserne udkonkurrerer de etablerede trafik-selskaber, fordi de ikke har de samme forpligtelser i forhold til at sikre god infrastruktur i Danmark, som de etablerede trafik-selskaber har – de selskaber, der sørger for, at man også kan rejse på tidspunkter og på strækninger, hvor det ikke er rentabelt for trafik-selskabet. Derfor er det også afgørende for os, at vi med forslaget også sikrer, at der konkurreres på lige vilkår.

På den baggrund ser vi i Socialdemokratiet frem til udvalgsarbejdet, og som nævnt har vi nogle betænkkeligheder ved det her forslag, som vi skal have afklaret, før vi kan tilkendegive, hvorvidt vi vil lægge stemmer til lovforslaget eller ej.

Kl. 10:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Der er en kort bemærkning. Roger Courage Matthisen, Alternativet. Værsgo.

Kl. 10:05

Roger Courage Matthisen (ALT):

Tak for det, og tak til ordføreren for talen. Jeg har bare lige et enkelt spørgsmål om det sidste punkt, som ordføreren nævner, nemlig om fjernbusser. En lang række af hørings svarene giver jo udtryk for stor bekymring, ligesom I også giver udtryk for at være det i Socialdemokratiet. Ville Socialdemokratiet være interesseret i, at vi så på at pille det punkt ud, hvis ikke vi når til en eller anden konstruktion, som vi alle sammen mener er formålstjenlig for den kollektive trafik i hele landet, eller hvor står I p.t.?

Kl. 10:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:05

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Jeg tænker, at det måske nok vil være for tidligt at tage stilling til lige på nuværende tidspunkt. Jeg synes, det skal være en overvejelse, vi må tage i forbindelse med udvalgsarbejdet.

Kl. 10:05

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så er der ikke flere kommentarer. Hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 10:05

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Sammenlægning af Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S synes vi i Dansk Folkeparti er en rigtig god idé. Det er altid godt på den måde at gøre det nemmere og mere fleksibelt at rejse med den kollektive trafik. Jeg vil blot minde ministeren om, at der stadig væk er et segment af ældre medborgere, som måske ikke er så digitalt funderede, som den her målgruppe, som ministeren sigter mod, er. Jeg vil bare henstille til, at man husker det, således at der også er adgang til at få en fysisk billet i hånden for vores ældre borgere. Men ellers er digitalisering selvfølgelig fremtiden. Det er der ingen tvivl om. Og ved at lægge de her to instanser sammen sparer man da om ikke andet en bestyrelse og en direktør, og de penge kan man jo så passende bruge på at sikre, at der stadig væk er adgang til papirbilletter.

Den anden del af forslaget om fjernbusser støtter vi også i Dansk Folkeparti. Afstandskriteriet på 75 km giver en mulighed for, at vi kommer lidt længere ud i landet med fjernbusruiter. Det giver selvfølgelig også en konkurrence, men jeg tror, at det er en ubegrundet frygt, man har i regionerne og trafik-selskaberne, for vi skal huske på, at der for de her busser altså skal være 75 km mellem stoppene, så det er jo ikke en decideret rutebil, vi sender ud. Men konkurrence er altid godt. Det kan være, at det kan få den kollektive trafik til at oppe sig lidt i forhold til prissætningen. Jeg tror, det var Socialdemokratiets ordfører, der nævnte, at det er en god og billig rejsemåde at bruge fjernbusserne. Så det støtter vi.

Vi støtter også den del af forslaget, der sætter en lille smule begrænsning på sociale rabatter, således at man ikke bare kan drive selskaber med alle mulige underlige selskabskonstruktioner og malke kassen for sociale rabatter. Nu øger man turene fra fire til fem ugentlige dobbeltture, og det gør selvfølgelig, at vi forhåbentlig får luget de brodne kar ud af branchen.

Så vi kan varmt støtte forslaget.

Kl. 10:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er et par bemærkninger. Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 10:08

Henning Hyllested (EL):

Konkurrence er godt, siger hr. Kim Christiansen. Det skal vi ikke have en længere diskussion om nu. Men konkurrence er vel kun godt, hvis den er fair og lige.

Mener hr. Kim Christiansen virkelig, at den konkurrence, man nu udsætter den offentlige, kollektive trafik for, er fair og lige, når man jo ikke stiller nogen som helst former for krav til fjernbusserne – andet, end at de skal køre mindst 75 km – hvilket jo selvfølgelig udvider deres operationsfelt, om jeg må kalde det sådan, ganske væsentligt? Der bliver stillet et meget, meget simpelt krav om én dobbelttur 5 dage om ugen. Og det er klart, at de bliver kørt, når der er passagerer at køre med. Der bliver stillet helt andre krav til togtrafikken, hvad enten det er DSB eller Arriva, der kører, og den regionale busstrafik eller i det hele taget bustrafikken, som drives af det offentlige, af regioner og kommuner. De skal køre en gang i timen, de skal køre på alle tidspunkter af døgnet, de skal køre i alle dele af landet, også der, hvor der ingen passagerer er. Det er jo ikke en fair og lige konkurrence.

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 10:09 afstande, som vil betyde, at flere passagerer kan tage fjernbussen, også i yderområderne.

Kim Christiansen (DF):

For at starte med det sidste kan man vel efterhånden sætte et stort spørgsmålstegn ved, om man skal køre i alle dele af landet. Der har jo været en regn af nedlagte busruter, senest i Region Midtjylland.

I forhold til konkurrencen kan man sige, at DSB trods alt får 4 mia. kr. om året til at køre tog for, og busserne får også et milliardbeløb, mens vi altså her har nogle private aktører, der konkurrerer for egen regning. Så i forhold til fair konkurrence tror jeg egentlig at DSB og de regionale trafiksselskaber har et lille forspring.

Kl. 10:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:10

Henning Hyllested (EL):

Men er det i virkeligheden ikke sådan, at DSB og Arriva uden problemer kunne køre med kæmpe overskud, hvis de kunne nøjes med at køre to-tre afgang om morgenen, to-tre afgang den modsatte vej om eftermiddagen og så måske en enkelt lille afgang indimellem, altså så de kører der, hvor der for alvor er passagerer, og ikke skal køre mindst en gang i timen – mange steder er det jo meget mere – og også køre i de dele af landet, hvor der ikke er ret mange passagerer. Så tror jeg sagtens, at jeg kunne få DSB til at give overskud, og så kunne jeg også få et busselskab til at give overskud, altså hvis jeg var sikker på, at jeg altid kunne fylde det op med passagerer og kun skulle køre én dobbelttur om dagen.

Kl. 10:10

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Værsgo.

Kl. 10:10

Kim Christiansen (DF):

Nu har DSB jo sådan set givet overskud de seneste år. Og jo, der er et offentligt tilskud, hr. Henning Hyllested, fordi vi så også kan stille krav om en højere frekvens og en bedre betjening af borgerne, og det er også derfor, man stopper så mange steder, som man gør. Her stopper man for hver 75. km. Det er altså en anden ydelse, som fjernbusserne tilbyder. Jeg tror, man skal passe på ikke at sammenligne dem med en regional eller kommunal busrute. De har en anden forpligtelse over for borgerne, både i forhold til antal ture, hvor tit man skal køre, og hvor lang tid man skal køre i døgnet. Men det får man så også betaling for af den danske statskasse; det gør fjernbustrafikken ikke.

Kl. 10:11

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Der er ikke flere kommentarer. Hr. Hans Christian Schmidt, Venstre.

Kl. 10:11

(Ordfører)

Hans Christian Schmidt (V):

Lovforslaget, som vi behandler i dag, skal sikre bedre vilkår for passagerer og private løsninger til den kollektive trafik. De nuværende regler favoriserer kørslen til og fra København på grund af de høje afstandskrav, og derfor foreslås det at sænke afstandskravene til minimum 75 km, så der kan etableres flere rejser og rejser over kortere

Til gengæld skal de private busselskaber så forpligte sig til at køre flere afgang på deres ruter, hvorfor der foreslås, at der stilles krav om mindst en daglig dobbelttur fem gange om ugen i stedet for det nuværende krav om fire ugentlige afgang. Derved ophæves det nuværende krav om, at fjernbusserne skal krydse to trafiksselskabsgrænser over Storebælt, og det vil betyde større mobilitet og valgfrihed hos den enkelte bruger.

Derudover foreslås det at sammenlægge Rejsekort A/S og Rejseplanen A/S under et selskab med en fælles bestyrelse, så brugerne kan planlægge, booke og betale deres rejser i én samlet app.

I den nye digitaliseringsindsats ser vi også gerne, at der etableres et mere aktivt samarbejde med erhvervslivet, så brugerne kan opnå bedre rejsetilbud. Derfor foreslås det, at offentlige trafikvirksomheder stiller deres udvalgte transportdata til rådighed for erhvervslivet, og at videresalg gennem tredjepart bliver muligt. Det vil understøtte nye markeder i at opstå på mobilitetsområdet, og det vil i større grad koble det private erhvervsliv på rejseplanen på tværs af landet.

Lovforslaget skal også sikre, at offentlige trafiksselskaber har de samme grundlæggende passagerrettigheder, så de er nemme at forstå og anvende på tværs af landet, mens de private fjernbusoperatører ikke pålægges samme krav.

Med det sagt støtter Venstre lovforslaget.

Kl. 10:13

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så kom der lige et par bemærkninger. Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 10:13

Henning Hyllested (EL):

Jeg nåede det lige. Hr. Hans Christian Schmidt, det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at det her vil betyde 580.000 flere rejsende i fjernbusserne; det er klart, at med de meget, meget lempeligere krav, man nu stiller, så vil der selvfølgelig komme flere rejsende i fjernbusserne. 290.000 er nye rejsende, og det vil sige, at de resterende 250.000, altså den anden halvdel – man må formode, at der også kommer lidt fra nogle biler; jeg tror, man regner med 1 pct. eller sådan noget – så at sige bliver pillet ud af den offentlige kollektive trafik.

Det må da nødvendigvis give problemer for økonomien, og det er også det, Danske Regioner og trafiksselskaberne gør opmærksom på. Det betyder jo, at man bliver tvunget til at lave nogle besparelser på de busruter, man i forvejen har kørende. Og hvad er det for nogle busruter, man typisk vil ramme? Det er jo busruterne i yderområderne, hr. Hans Christian Schmidt. Det har vi jo set nu i Region Midtjylland og i Region Sjælland – det er de busruter, man rammer, når der skal spares.

Kl. 10:14

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:14

Hans Christian Schmidt (V):

Jamen det er alle jo enige i. Altså, det tror jeg også alle har sagt hele tiden, nemlig at det er klart, at hvis man gør det meget attraktivt, og det er jo det, hr. Henning Hyllested hele tiden hentyder til, og tager kørslen dér, hvor der er rigtig mange mennesker, jamen så vil det selvfølgelig påvirke dem, som skal afgive passagererne.

Jeg tror, at det bedste eksempel, vi kender, er S-togene. S-togene har så mange passagerer, at de sådan set kan køre uden tilskud fra staten, og det er også derfor, at nogle har tilbudt – og også tilbød mig selv, da jeg var transportminister – at de gerne ville drive S-banen.

Ja, det kan jeg nok regne ud. Det behøver man heller ikke at have en ret stor og indviklet eksamen for at kunne få til at løbe rundt. Altså, det er jo der, hvor passagererne er.

Så, ja, selvfølgelig påvirker det det, men det tror jeg alle er klar over.

Kl. 10:15

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Henning Hyllested.

Kl. 10:15

Henning Hyllested (EL):

Det undrer mig jo bare, hr. Hans Christian Schmidt, for nu har vi sådan lidt en fælles dagsorden omkring yderområderne. Venstre har jo sammen med Dansk Folkeparti slået sig vældig op på at styrke yderområderne – Danmark i balance, vi kender hele smøren. Når det her, som det påpeges af trafikelskaber, regioner osv., uden tvivl vil ramme yderområderne og den kollektive trafikbetjening i yderområderne, så forstår jeg simpelt hen ikke, at Venstre hopper på den galej og i den grad udsætter den slags trafik i yderområderne for det, jeg altså kalder unfair konkurrence fra nogle fjernbusser, hvor der næsten ingen krav stilles til deres kørsel.

Kl. 10:16

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 10:16

Hans Christian Schmidt (V):

Jamen, altså, jeg vil i hvert fald ikke have siddende på mig, at jeg ikke har sagt ligeud, at der da selvfølgelig er forskel på, om du bliver pålagt at skulle køre nogle strækninger, hvor der ikke er mange passagerer, eller om du kan køre der, hvor der er mange passagerer. Altså, det tror jeg nok bliver svært at finde nogen der er uenige i.

Men jeg ser bare ikke, at de to ting bliver kædet sammen her, for det her er isoleret noget, hvor vi kigger på forbrugernes frie valg, forbrugernes muligheder for selv at træffe et valg, om de vil køre med bus, eller de vil køre med tog.

Hvis der så er nogle ting omkring landdistriktspolitikken, og det vil jeg ikke afvise der kan være, så må det jo håndteres et andet sted. Altså, det her er jo et spørgsmål om, at vi alene kigger på transportområdet. Men jeg ikke vil udelukke, at der er nogle, der er nødt til at prøve at kigge på noget i forhold til den påvirkning, der vil være, på andre dele af vores politikområder, men det må man tage ved den lejlighed.

Kl. 10:17

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak for det. Vil hr. Roger Courage Matthisen have en kort bemærkning?

Kl. 10:17

Roger Courage Matthisen (ALT):

Ja tak – jeg har en bemærkning. Jeg må sige, at jeg har nogle af de samme bekymringer, som Enhedslisten har, i forhold til et Danmark i balance, som Venstre jo flager med. Nu afslutter ordføreren med at sige, at det må håndteres et andet sted, hvis det giver nogle forskydninger og udfordringer i landdistriktspolitikken. Jeg troede egentlig, at regeringen stod op for en helhedsvurdering, og at lovforslag ikke måtte påvirke yderområderne negativt, men nu siger ordføreren så, at det må man se på et andet sted.

Er det ikke rigtigt, at det er en del af jeres regeringsgrundlag, at I vil vurdere alle lovforslag og sikre, at de ikke påvirker yderområderne negativt, eller er det mig, der har misforstået jeres regeringsgrundlag?

Kl. 10:18

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Vær venlig at tale i tredje person. Det er sket et par gange – man skal bare lige huske det. (*Roger Courage Matthisen* (ALT): Ja). Tak.

Værsgo.

Kl. 10:18

Hans Christian Schmidt (V):

Jamen hør nu her, vi har da mange forslag, som påvirker forskellige dele af landet – somme tider storbyerne, somme tider landdistrikterne. Det er bare at gå ind i lovprogrammet, og så kan man jo se, hvordan det påvirker. Og der er det jo logisk, at hvis man så mener, at der er noget, der er uhensigtsmæssigt, må man jo løse det. Man kan jo regne ud, at det selvfølgelig må have en påvirkning, når man får lov at køre på den her måde, men man kunne jo også kigge på fordelene og sige, at det var godt for den enkelte bruger at have det valg. Men det er da rigtigt, at hvis det så f.eks. kommer til at påvirke yderområderne, er det der, man kommer til at håndtere det. Det er bl.a. tilfældet i forbindelse med DSB's kontrakt, hvor der i dag gives omkring 4 mia. kr. i tilskud eller betaling – man kan kalde det, hvad man vil – for at have det serviceniveau, man har. Og det må man så se på.

Så det, jeg siger, er da helt korrekt, nemlig at man håndterer hver ting sit sted. Så kan man godt have det synspunkt, som Alternativet har, og sige: Vi vil gerne håndtere det på en gang. Ja ja, men det bliver jo ikke mere rigtigt af det – det er også bare et synspunkt, og det er jo fair nok.

Kl. 10:19

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Roger Courage Matthisen.

Kl. 10:19

Roger Courage Matthisen (ALT):

Altså, det, jeg står og efterlyser, er jo nogle kloge løsninger, så vi ikke går ind i det her på et mangelfuldt oplyst grundlag. Der er jo flere, der siger, at der mangler kvalificerede undersøgelser af pendlernes rejsemønstre osv. osv., hvilket igen har en negativ påvirkning. Så jeg beder jo bare ordførerens parti og regeringen om at være grundige, før vi iværksætter nogle initiativer, som vil skævvride en udvikling, som jeg egentlig troede vi alle sammen var enige om ikke skulle føre til dårligere transportudbud i yderområderne, i vores landdistrikter, og ikke skulle føre til ulemper for de af vores medborgere, som ikke bor centralt i landet.

Kl. 10:20

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Værsgo.

Kl. 10:20

Hans Christian Schmidt (V):

Jo men altså, jeg sidder jo ikke og har alle de tal i dag – det har jeg haft tidligere. Det må man jo stille spørgsmål til andetsteds, hvor man kan svare på, hvad der ligger af undersøgelser.

Jeg siger blot, at det her forslag isoleret set giver brugerne større muligheder for at vælge en billigere rejse; det tror jeg selv hr. Henning Hyllested var enig i – han syntes så, det var lidt bekymrende, men han var enig i, at det er sådan, det er. Hvis så den manglende indtægt – hvis det er det, det ender med – betyder, at DSB, den offentlige togetrafik, eller hvad det måtte være, bliver ramt på en anden måde, så må man da håndtere det der og sige: Prøv lige at se, der er sket noget; det må vi lige have en drøftelse om. Sådan plejer man at gøre.

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Og så er det hr. Lennart Damsbo-Andersen, Socialdemokratiet, for en kort bemærkning.

Kl. 10:21

kan tage hånd om de dele, som selve lovforslaget ikke kan. Det kunne jeg jo så spørge om nu, altså om ordføreren – hvis vi kan se, at der er nogle bekymringer omkring landdistrikter og yderområder, som vil blive en konsekvens af den her lovgivning – ville være klar til at afgive en fælles betænkning, som kan tage højde for den betænkning.

Kl. 10:21

Kl. 10:23

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Tak for det. Jeg er sådan set rigtig glad for, at ordføreren anerkender den bekymring, som jeg også gav udtryk for i min ordførertale. Nu er vi jo sådan set inde i en diskussion om, hvordan vi egentlig får løst nogle af de her ting, og det synes jeg godt jeg vil tage en lille smule hul på. For det, jeg hører ordføreren sige, er jo netop, at hvis der opstår et problem et andet sted, så må vi kigge på det. Det er jo netop det, som jeg også opfatter at udvalgsarbejdet skal handle om.

Jeg kunne jo godt tænke mig så allerede nu at høre ordføreren, om ordføreren har tænkt hen i nogle løsningsforslag. Nu nævner ordføreren noget med DSB's kontrakt. Vi havde også en diskussion, som hr. Henning Hyllested nævner, i forhold til hvordan det kommer til at gå med busserne og bustrafikken ude omkring i de yderste dele af landet. Har ordføreren nogle andre forslag til, hvordan man eventuelt kan kigge ind i løsninger, som kan kompensere for den indtægtssnedgang, der vil komme, når fjernbusserne kommer til at køre?

Kl. 10:22

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:23

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:22

Hans Christian Schmidt (V):

Altså, jeg anerkender, at spørgeren selvfølgelig er i sin gode ret til at stille mig det spørgsmål, og jeg kan også godt forstå det, for det er jo seriøst nok. Til gengæld er jeg sikker på, at spørgeren også vil forstå, at jeg ikke allerede nu vil begynde at tale om, hvordan betækningsbidrag vil blive afgivet. For jeg kan jo sagtens læse, hvad det er, der er diskussionen her. Altså, det er jo spørgsmålet om, hvorvidt man vil tilslutte sig eller ej. Og jeg synes, det skal komme an på et seriøst arbejde i udvalget. Men jeg anerkender, at der er nogle problematikker, og dem må vi så forholde os til sammen.

Kl. 10:24

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så er der ikke flere korte bemærkninger til ordføreren.

Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten, værsgo.

Kl. 10:24

Hans Christian Schmidt (V):

Altså, jeg synes bestemt, at spørgeren har et kvalificeret synspunkt, når han siger, at vi må kigge på det her i udvalget. Jeg tror også bare, man må erkende, at det her er kompliceret. Der er ikke lavet ret mange undersøgelser af det, som i en høj detaljeringsgrad viser, hvad der vil ske, hvis man gør forskellige ting.

Jeg mener, det her forslag har haft som formål at åbne op for, at man også kan køre billigere. Jeg tror stadig væk, der er mange, der synes, der er stor forskel på at køre med bus og at køre med tog. Altså, mange vil hellere køre med tog, fordi man synes, det er mere komfortabelt. Det er selvfølgelig en smagssag, men det tror jeg.

Derfor synes jeg også, at det er reelt, at vi arbejder med det i udvalget. Og derfor vil jeg afholde mig fra i dag at stå og komme med bud her fra talerstolen, simpelt hen fordi jeg mener, det ikke vil være kvalificeret nok. Man er nødt til at gå ind og se på, hvad det her påvirker.

Vi kunne jo også håbe på alle sammen, at det fik flere til at bruge den kollektive trafik. Så kunne det være en win-win-situation. Men det tør jeg slet ikke gætte på nu. Det ville være lige så ukvalificeret, som hvis jeg begyndte at gætte på det andet. Så jeg forstår godt spørgerens spørgsmål – det er meget seriøst – jeg er bare ikke i stand til at sætte fokus nok på det til at sige, at jeg kender svarene på det, for det gør jeg ikke.

Kl. 10:23

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Hr. Lennart Damsbo-Andersen.

Kl. 10:23

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Nej, men jeg er nødt til at udfritte lidt, for det er jo sådan set det, der er afgørende for, om det er et forslag, vi kan støtte i sidste ende. Derfor er vi også nødt til at finde ud af, hvor langt vi kan nå frem i det her.

En af de muligheder, der kunne være, er jo, at vi, når vi skal afgive betænkning, er i stand til at lave et fælles betækningsbidrag, der

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Tak for det. Det kommer sikkert ikke bag på nogen, at Enhedslisten ikke kan støtte det her lovforslag, L 129. Lovforslaget indebærer vel faktisk en af de allerstørste ændringer af den kollektive persontransport i nyere tid, så vidt vi kan se, og rykker en stor del af vægten fra offentlig til privat kørsel.

Lovforslaget er efter vores mening et anslag mod den skinnebårne kollektive trafik, og det kommer først og fremmest i form af en lempelse af de afstandskrav, som der nu bliver for fjernbuskørsel, og som skal fremme markedet for fjernbusser på bekostning af jernbanetrafikken. Man kan næsten sige, at der heller ikke bliver lagt skjul på det i lovforslaget.

Arriva skriver jo helt korrekt i deres hørings svar, at forslaget stiller den kollektive trafik dårligt imod konkurrencen fra private fjernbusser, og de fremhæver så bl.a. det faktum, at fjernbusserne frit kan vælge prissætning og køre i de få udvalgte profitable perioder, hvor der er passagerer nok, typisk i myldretiden om morgenen og om eftermiddagen, og det står jo i modsætning til operatørerne i den offentlige kollektive trafik, som skal overholde en trafikkontrakt med faste prisstrukturer sammen med krav om at køre på alle tidspunkter af døgnet, stort set. I den forbindelse synes vi altså ikke, at det er nogen særlig skærpelse af kravene, selv om man ligesom gør opmærksom på i høringsnotatet, at det er en skærpelse af kravene, at der skal køres én dobbeltur dagligt i 5 dage om ugen. Dertil kommer jo, at der i den offentlige trafik er politisk fastsatte passagerrettigheder og kravene til de private busoperatører i den forbindelse er klart lempeligere.

Så vi synes ikke, at der med det her lovforslag er tale om fair konkurrence. Når der med lovforslaget åbnes op for, at fjernbusserne kan køre i mere direkte konkurrence med jernbanetrafikken uden samtidig at være underlagt de samme krav, vil det betyde færre indtægter i den offentlige kollektive transport. Og det fremgår, som jeg var inde på i et af mine spørgsmål, at i omegnen af 250.000 passagerer vil blive overflyttet fra tog og bus til fjernbusserne, altså fra de offentlige tog og busser til fjernbusserne.

Som også Danske Regioner påpeger, vil fjernbusserne blive indsat på de tidspunkter, hvor der er flest passagerer, og det vil betyde et indtægtstab for regionerne, som vil skulle dækkes. Det er derfor sandsynligt, hvilket jeg også var inde på i et af mine spørgsmål til hr. Hans Christian Schmidt, at de besparelser, der bliver følgen af det her, vil være på ruter eller afgang med en svagere selvfinansieringsgrad i form af indtægter fra passagererne, og det er som oftest i de tyndbefolkede områder. Det har jo også vist sig med de besparelser, som i anden anledning allerede er gennemført rundtomkring i regionerne, at det er det, der sker. Denne udsultning af den offentlige kollektive transport kan Enhedslisten simpelt hen ikke støtte.

Når forslaget på den her måde er konstrueret til at fremme vejtransporten i form af fjernbusser, trækker det jo samtidig i den miljømæssigt forkerte retning. Det står jo i kontrast til regeringens påståede ambitioner på klima- og luftforureningsområderne. Dansk Jernbaneforbund gør i den forbindelse i deres høringssvar opmærksom på, at lovforslaget efter deres opfattelse vil være en samfundsmæssig katastrofe, som betyder højere CO₂-udslip og mere trængsel på vejene. Og det giver samtidig mig anledning til at spørge om: Hvad er forslagets konsekvenser for partikelforurening og CO₂-udledning, når bustransport skal erstatte togtransport?

Man kan så spørge: Bliver den kollektive transport så i det mindste bedre for passagererne? Ja, den bliver i hvert fald billigere, og det er selvfølgelig udmærket, men det er jo, som jeg var inde på, ikke en fair og lige konkurrence, fordi fjernbusserne kan køre, når der er passagerer, det kan DSB, Arriva og de regionale og kommunale busruter altså ikke. Og som Arriva jo også fremhæver, er alle offentlige operatører bundet af politiske krav til passagerrettigheder, som eksempelvis omfatter krav på et minimum af afgang, rettidig information og erstatningskørsel, hvis der ikke kan køres med f.eks. tog. Fjernbusserne er derimod ikke omfattet af samme niveau af forpligtelser, og det giver jo anledning til endnu et spørgsmål om passagerernes rettigheder ved togrejser i forhold til rejser med fjernbusser.

Der er enkelte gode takter i lovforslaget, og der tænker jeg særlig på intentionen om at understøtte udviklingen af bedre digitale løsninger, der fremmer mobiliteten på tværs af offentlige og private transportudbud. Det er åbenlyst, at der her er plads til forbedring, som vil være til fordel for passagererne i den kollektive trafik, og det er oplagt, at Nordjylland med deres Plustur og MinRejseplan osv. tjener som et rigtig, rigtig godt eksempel. Det opvejer bare på ingen måde de dårlige dele af lovforslaget.

Kl. 10:29

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er lige en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 10:29

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Jeg kan ikke lade være med at undres en gang imellem. Det handler lidt om, at argumentationen mange gange er afstemt af, om man er for eller imod noget, for ved andre lejligheder har hr. Henning Hyllested jo varmt plæderet for, at vi skal have mere kollektiv trafik, for så får vi nogen til at stille bilen. Nu er det pludselig et problem, at der kommer nogle flere busafgange, for det vil så øge trængslen voldsomt. Hvis nu hver bus kan erstatte 50 personbiler, er det vel en god situation, også for Enhedslisten?

Kl. 10:30

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:30

Henning Hyllested (EL):

Det kan man sige. Nu er der faktisk en henvisning i bemærkningerne om, at man regner med, at af de mange flere rejsende, der kommer i fjernbusserne, kommer 1 pct. fra overflytning fra biler. Resten, og jeg har nævnt et tal på omkring 250.000, bliver altså pillet ud af det kollektive trafiktilbud, der i forvejen stilles til rådighed af det offentlige, altså i form af DSB, Arriva og regionale og kommunale busser. Så på den måde er det jo rigtigt, at det ikke er bilerne som sådan, man gør et indhug i med det her, det er først og fremmest den offentlige kollektive trafik, der må bløde her, og det får nogle konsekvenser økonomisk for, hvor store tilskud der kan være i fremtiden.

Kl. 10:31

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er det hr. Leif Mikkelsen, Liberal Alliance.

Kl. 10:31

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Tak. Det her er et godt lovforslag, som jo faktisk kan bære betegnelsen rettidig omhu. Det har ofte været et irritationsmoment, at forskellige områder krævede forskellige løsninger. Det vil sige, at man som bruger, som rejsende, selv skulle sørge for, at man havde billet til det ene og til det andet, og der manglede en sammenhæng. Derfor er det med, at samarbejdet om rejseplanen og rejsekortet nu samles, og at det faktisk bliver muligt at planlægge og betale for sin rejse i en enkelt app, en landvinding. Det er fremtidssikret, og vi vil komme uhjælpeligt bagefter, hvis ikke vi får det etableret. Derfor er det jo fuldstændig korrekt at nå dertil.

Så er der jo en række andre elementer, som har været nævnt, og nogle har betænkeligheder, andre er begejstrede. Det med, at fjernbusserne er blevet den succes, de har været indtil nu, er tydeligt. Det er et frit valg for mennesker, at de vælger den transportform, og derfor skal vi selvfølgelig tilbyde den så godt som muligt. Derfor går det, at afstandsreglerne nu ændres, i den rigtige retning.

Så med de få bemærkninger kan vi støtte lovforslaget. Og jeg skal i øvrigt hilse fra Det Konservative Folkeparti og sige, at de også støtter forslaget. Tak.

Kl. 10:32

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er ingen korte bemærkninger. Så er det hr. Roger Courage Matthisen.

Kl. 10:33

(Ordfører)

Roger Courage Matthisen (ALT):

Tak for det. Lovforslaget er jo blevet gennemgået meget fint af de tidligere ordførere. Den sidste ordfører fra Liberal Alliance bruger egentlig et meget fint begreb som rettidig omhu i forhold til vores mobilitet i landdistrikterne eller i hele landet for den sags skyld. Men der er også en række bekymringer, som hr. Henning Hyllested og hr. Lennart Damsbo-Andersen allerede har udtrykt, og ting, som jeg har sat spørgsmålstejn ved.

Jeg synes igen, vi står med noget lovgivning, hvor vi får nogle høringssvar ind, der tydeligt giver udtryk for, at der ikke er lavet analyser nok, før vi ruller det ud, og det bekymrer mig. Hvis ikke vi gør det grundigt nok, står vi jo hver gang med en regning. Så bliver der nævnt fra Venstres ordfører, at vi jo så må se på, om vi skal skrue på tilskuddene til den offentlige transport, der udbydes. Jeg tvivler bare på, at det er noget, man så også – og nu kigger jeg ned på ministeren – er villig til at committe sig til, og at det også er noget, vi overholder efterfølgende. For ellers er det jo bare en konkur-

renceudsættelse for det private op imod den offentlige transport, og det synes jeg er problematisk, når vi snakker om et Danmark i balance, hvor vi ønsker, at man skal kunne leve og bo hvor som helst i landet.

Så jeg vil ikke nævne alle de ting, som tidligere er blevet nævnt, men bare se frem til udvalgsbehandlingen, og derfor kan Alternativet nu hverken sige for eller imod. Vi afventer og ser, hvad der sker med vores spørgsmål. Tak for det.

Kl. 10:34

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Hr. Rasmus Helveg Petersen, Radikale Venstre. Værsgo.

Kl. 10:35

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Tak for det. Radikale Venstre er begejstret for forslaget om at sammenlægge rejsekortet og Rejseplanen, der er indeholdt i dette lovforslag. Vi er glade for, at danskerne nu med dette lovforslag vil kunne bestille en kombineret rejse af f.eks. bus og tog og metro i én app og ét sted. Det vil gøre livet lidt nemmere, og det vil fremme den kollektive trafik.

Omvendt er vi jo imod forslaget om, at private vil kunne indsætte busser på ture over 75 km med kun én afgang 5 dage om ugen. Det er en urimelig konkurrence i forhold til de skattebetalte tog og busser, hvor man ikke har den frihed. DSB og Arriva osv. kunne også køre meget billigere, hvis de selv kunne vælge ruter og kun køre én gang i døgnet fem af ugens dage. Man risikerer med dette at forringe økonomien i de offentlige tilbud, som så skal have flere skattekroner for at løbe rundt. Men det vil i givet fald ske på bagkanten, når udhulningen er sket.

Vi ønsker derfor, at dette lovforslag bliver delt op, så vi kan stemme for den del, vi er for, og imod den del, vi er imod.

Kl. 10:36

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Hr. Roger Courage Matthisen har en kort bemærkning.

Kl. 10:36

Roger Courage Matthisen (ALT):

Tak for det. Det var netop det spørgsmål, jeg tidligere i dag stillede til Socialdemokratiet, altså om de er interesserede i at dele det op, og det vil de se på i udvalgsbehandlingen. Men jeg vil bare sige, at Alternativet helt klart støtter det, hvis det er en mulighed, for det her er på baggrund af alle de høringssvar, der er kommet, klart det vigtigste element at få isoleret. Så tak for, at De Radikale også giver den melding.

Kl. 10:36

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Jeg ved ikke, om der er et svar på det. (*Rasmus Helveg Petersen* (RV): Det gav ikke anledning til andet svar end selv tak).

Sådan opfattede jeg det også. Tak for det.

Så er det hr. Karsten Hønge, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 10:36

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Det kan jo lyde besnærende at sætte afstandskravet ned til 75 km, og der er den her almindelige sætning om, at konkurrence er godt, hvis man altså alene har et meget kortsigtet økonomisk perspektiv. Men vi bliver jo nødt til at tage stilling til, hvad vi overhovedet vil med den kollektive transport. Og det er da klart, at et selskab, som kan plukke de mest modne og lækre frugter ved at køre udvalgte populæ-

re strækninger, selvfølgelig kan klare sig. Men det får så til gengæld også lige så naturligt konsekvenser andre steder.

Danske Regioner skriver, at Transportministeriet undervurderer den økonomiske effekt på den regionale bustrafik, for med det nye afstandskrav kommer fjernbusserne også til at udføre regional bustrafik, herunder pendlertrafik.

Transportministeriet skriver, at det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens vurdering, at den foreslåede ændring af afstandskravet for fjernbusser vil få marginale konsekvenser for pendlernes rejsemønstre. Når man skriver det, er det, som om man glemmer, at 240.000 mennesker hver dag pendler over 50 km. Og en del af de her mennesker vil jo skifte til fjernbusser, og så vil pengene til gengæld mangle andre steder, nemlig hos DSB og den regionale bustrafik – altså mindre offentlig trafik med færre ruter, højere priser eller højere udgifter til staten, kommunerne og regionerne.

Arriva skriver i høringssvaret:

»Men andre ord risikerer regeringen med forslaget, at passagergrundlaget i yderområderne – hvor den kollektive trafik i forvejen ikke i sig selv er profitabel – presses. Det vil betyde, at trafiksselskaberne i højere grad vil miste billetindtægter og have sværere ved at opretholde den politisk bestemte service. Med færre passagerindtægter til trafiksselskaberne vil de have sværere ved at finansiere de eksisterende bus- og togafgange.«

Det er jo logik, og derfor er det fuldstændig forunderligt, at man i Transportministeriet kan skrive noget som helst andet.

Arriva henviser også til det eksterne analysebureau, som har udført analyserne for Trafikstyrelsen, som konkluderer:

»... at et kilometerkrav på 75 km vil øge antallet af fjernbusrejser med op mod 38 pct. svarende til 560.000 ekstra fjernbuspassagerer årligt. Ca. 300.000 passagerer forventes at være nye rejsende, imens ca. 260.000 rejsende forventes at komme fra øvrig kollektiv transport.«

Derfor stiller lovforslaget os altså over for et valg: Vil vi gøre livet sværere for jernbanen og de regionale busruter? Nej, siger SF. Men vi synes da, at der er rigtig god idé i at fremme fælles digitale muligheder for at få privat og offentlig transport til at hænge sammen. Så lidt godt kommer der da ud af lovforslaget. Den del støtter vi. Og hvis vi kunne dele lovforslaget op, ville vi indlysende stemme for den del og imod den anden.

Kl. 10:40

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Hr. Roger Courage Matthisen, Alternativet, har en bemærkning.

Kl. 10:40

Roger Courage Matthisen (ALT):

Ja, tak for det. Tak til ordføreren for talen. Alternativet støtter, hvis lovforslaget kan blive delt op. Hvis det ikke kan blive delt op, hvor står SF så i forhold til lovforslaget?

Kl. 10:40

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo.

Kl. 10:40

Karsten Hønge (SF):

Fuldstændig, som jeg konkluderede: Hvis vi deler det op, stemmer vi for den del, og så stemmer vi imod den anden. Samlet stemmer vi imod, hvis det ikke bliver delt op altså.

Kl. 10:40

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Så er det transport-, bygnings- og boligministeren. Værsgo.

Kl. 10:40

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Tak for det. Og først tak for den mestendels positive modtagelse af lovforslaget.

Et sammenhængende og veludbygget transportsystem er afgørende for mobiliteten i samfundet. Den digitale udvikling og fremkomsten af private kollektive transporttilbud giver de rejsende flere valgmuligheder, og det styrker mobiliteten på tværs af landet. Denne udvikling skal understøttes og fremmes, og det skal sikres, at rammerne er tidssvarende.

Formålet med dette lovforslag er derfor at opdatere og modernisere vilkårene for passagervendte transport- og mobilitetstilbud. De digitale muligheder er der, teknologien er klar. Alligevel er det endnu ikke muligt i Danmark at planlægge og betale for sin rejse i én app, hvis man tager flere transportformer. Det, til trods for at vi faktisk allerede har et godt digitalt udgangspunkt med rejseplanen og med rejsekortet.

Udviklingens muligheder hæmmes i dag af nogle begrænsende faktorer i indretningen af den kollektive trafiksektor. Det er både de rejsende og samfundet til last. Derfor har lovforslaget også til formål at imødegå de begrænsninger. Med lovforslaget fremtidssikres rejseplanen og rejsekortet og samarbejdet om dem samles i ét selskab. Det skal målrette arbejdet hen imod at få funktionerne samlet i én digital mobilitetstjeneste.

Samtidig er det formålet, at flere private transporttilbud kommer på det fælles rejseplan- og rejsekortsystem. De private tilbud udfylder hullerne i den traditionelle offentlige kollektive trafik på den samlede rejse fra dør til dør. De spiller derfor en væsentlig rolle i forhold til at skabe et mere sammenhængende mobilitetssystem.

Den digitale udvikling går som bekendt stærkt, men vi skal sikre, at Danmark følger med. Her spiller markedet også en central rolle som drivkraften for innovation og den videre udvikling. Med lovforslaget skabes der derfor også grobund for selvstændige private mobilitetstjenester. Det gøres ved, at offentlige trafikvirksomheder i højere grad gør transportdata åbne og stiller udvalgte billetter til rådighed for videresalg gennem tredjepart. Det muliggør et privat marked for mobilitetstjenester, og det kan bidrage til øget salg af billetter til den offentlige transport.

Et andet formål med lovforslaget er at forenkle og sænke afstandskravene for fjernbuskørsel. Fjernbussen er et fleksibelt og billigt supplement til den offentlige kollektive trafik. Særlig studerende, pensionister og børnefamilier benytter sig af fjernbussen, når de f.eks. skal hjem at besøge familien, på musikfestival eller noget helt tredje rundt omkring i landet. Med lovforslaget imødekommes danskernes store efterspørgsel på en god, driftssikker og billig transportmulighed.

I dag skal en fjernbus krydse op til to trafikalskabsgrænser for at være lovlig. Med dette lovforslag vil en fjernbus fremadrettet kunne køre ned til 75 km mellem passagerernes på- og afstigning. Det vil styrke de samlede mobilitetsmuligheder i Danmark, ikke mindst regionalt og i yderområder, da fjernbusserne vil kunne nå til langt flere destinationer og passagerer end i dag.

Forslaget ventes at skabe ca. 600.000 nye fjernbuspassagerer, hvoraf godt halvdelen vil være helt nye rejsende. Det faste kilometerkrav på 75 km vil samtidig ensrette kravene på tværs af landet og på den måde gøre op med de forskellige afstandskrav, som eksisterer i dag. Lad mig give et eksempel:

I dag er det sådan, at en fjernbus, der kører fra København i Movias område, kun skal krydse en trafikalskabsgrænse, mens en fjernbus fra Esbjerg i Sydtrafikens område skal krydse to. Det betyder, at en fjernbusrute fra København til Odense er lovlig, mens en fjernbusrute fra Odense til Esbjerg er ulovlig. Dette, til trods for at ruterne længe er godt og vel ens.

Kl. 10:45

En anden ulempe ved de gældende afstandsregler er, at en fjernbus på ruten fra København til Aalborg ikke må tage passagerer med på vejen fra Aarhus til Aalborg, også selv om fjernbussen sætter nogle af sine passagerer af i Aarhus og derfor nu har ledige sæder. Fjernbussen, som vel at mærke alligevel kører, må altså ikke udnytte sin ledige kapacitet på sin videre tur mod Aalborg. Det er dårlig kapacitetsudnyttelse, og det problem vil dette lovforslag gøre op med.

Med lovforslaget øges samtidig frekvenskravet til fjernbusserne. På den måde kan danskerne fortsat regne med et godt betjeningsniveau, når de rejser med fjernbus. Alt i alt vil forslaget styrke fjernbussernes mulighed for at yde gode, billige og driftssikre mobilitetsmuligheder til gavn for betjeningen af både den landsdækkende og den regionale trafik i hele landet.

Derudover har forslaget til formål at sikre, at de regionale trafikalskaber tilbyder passagererne de samme grundlæggende rettigheder. De passagerer, som benytter lokal og regional bustrafik, har forskellige rettigheder, alt efter hvilket regionalt trafikalskabskab de rejser med. Det er ikke rimeligt over for buspassagererne, at det er så besværligt at finde ud af, hvad rettighederne er. Med forslaget får man som buspassager i den offentlige trafik derfor ens rettigheder, uanset hvor i landet man rejser og med hvilket trafikalskabskab.

Jeg ser frem til udvalgsbehandlingen i samme positive ånd.

Kl. 10:46

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er et par bemærkninger. Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 10:47

Henning Hyllested (EL):

Jeg vil gerne høre lidt til, om man har gjort sig nogen overvejelser i Transportministeriet – det må man gå ud fra at man har – om, hvad det her får af konsekvenser for henholdsvis DSB- og Arrivakontrakten. Der er en almindelig enighed om, at det her kommer til at betyde manglende indtægter for DSB og Arriva. Man kan diskutere størrelsen, og jeg betvivler bestemt nogle af de regnestykker, der er lavet med hensyn til regionale busruter under trafikalskaberne og regionerne.

Der er jo i forvejen lavet et indhug i DSB-kontrakten. Regeringen har i forvejen sparet på DSB-kontrakten – jeg tror, at det er godt 300 mio. kr. om året – men hvad får det her så af yderligere konsekvenser? DSB kommer jo til at mangle indtægter fra de indtægtsgivende strækninger til at dække de strækninger, hvor der ikke er så mange passagerer. Har man overvejet, om Arriva vil stille op med et krav om kompensation? For man må jo sige, at forudsætningerne for Arrivakontrakten jo også forandrer sig voldsomt, når der pludselig pilles i omegnen af 250.000 passagerer ud af den kollektive trafik, ganske vist i hele landet og nok ikke alle sammen hos Arriva, men en del bliver jo også Arrivas passagerer.

Kl. 10:48

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak, og værsgo.

Kl. 10:48

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Jeg synes, at Enhedslisten bekymrer sig utrolig meget om dem, der allerede i dag har en transportmulighed, og utrolig lidt om den halvdel af de 600.000 nye passagerer til fjernbusserne, som i dag ikke føler, at de har en transportmulighed, men som får det i kraft af udvidede muligheder for fjernbusser. Det er mennesker, der har lave indkomster, som pludselig får en mulighed for at transportere sig på familiebesøg, til turistoplevelser osv., som i dag ikke har muligheden, fordi de ikke har råd til det. Og Enhedslisten er bare ligeglad. En-

hedslisten går i stedet op i, at DSB mister en billetindtægt på i omegnen af 23 mio. kr., hvilket svarer til under 1 pct. af DSB's billetindtægter, fordi DSB er for Enhedslisten vigtigere end de danskere, som benytter sig af transportmulighederne, og som får nye transportmuligheder. Enhedslisten er et institutionsparti. Enhedslisten går op i statslige institutioner. Det er det vigtigste. Borgerne er mindre vigtige.

Kl. 10:49

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 10:49

Henning Hyllested (EL):

Nej, hr. transportminister. Det er, fordi vi virkelig bekymrer os for, om det her ikke kommer til at betyde en række forringelser af den eksisterende offentlige kollektive transport, og det er hverken DSB eller Arriva, vi bekymrer os om. Vi bekymrer os om, at det, hvis man er nødt til at skære ned på det eksisterende kollektive transportbud, betyder forringelser. Jeg har været inde på det i min ordførtale. Yderområderne risikerer at blive skodet på det her forslag. Så det er det, der bekymrer os. Det kan ikke andet end at få konsekvenser.

Høringssvarene fra Arriva, fra regionerne og fra trafikskaberne siger jo klart, at det her betyder, at de må spare andre steder, og at de må skære ned i den trafikbetjening, de har. Der er det så at jeg også spørger, for jeg fik ikke svar på det: Har man overvejet, om Arriva f.eks. vil stille op med krav om kompensation, fordi forudsætningerne for deres kontraktindgåelse jo ændrer sig væsentligt med det indhug, man vil gøre i også Arrivas passagererunderlag?

Kl. 10:50

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 10:50

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Yderområderne får med det her forslag yderligere muligheder for transport, som yderområderne ikke har i dag, nemlig via private fjernbusruter. Indtægtstabet hos DSB forventes at være 23 mio. kr. Overskuddet på DSB's regnskab i 2017 var næsten 300 mio. kr. DSB havde et overskud på næsten 300 mio. kr. Følgen af det her forslag er et tab i billetindtægter for DSB på 23 mio. kr. Det synspunkt, som Enhedslisten står for i dag, er jo simpelt hen bare helt på månen. Det handler om, at man vil beskytte alt statsligt og er imod alt privat, fordi man ønsker, at alt skal være statsligt, og at der ikke skal være noget privat, og så er man ligeglad med fra Enhedslistens side, at dem, der skal rejse, taber på den her tilgang til det, nemlig at alt privat er dårligt og alt statsligt er godt.

Kl. 10:51

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Lennart Damsbo-Andersen, Socialdemokratiet.

Kl. 10:51

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Tak. Ligesom ministeren i sin tale taler positivt om forslaget, så mener vi jo faktisk fra Socialdemokratiets side, at der er rigtig mange gode elementer i det her, også for at sikre bedre transportmuligheder for rigtig mange mennesker i det her land. Men jeg har jo også givet udtryk for nogle bekymringer. Derfor vil jeg godt spørge ministeren, om ministeren anerkender den bekymring – jeg tager to dele her, det kan være, at jeg kan nå den ene i det ene spørgsmål og den anden i det andet – der har været rejst i forbindelse med digitaliseringen, og

hvad den kommer til at koste. Nu kan vi se, hvad andre statslige it-programmer er kommet til at koste.

Vi har i hvert fald en bekymring for, hvis det bliver voldsomt dyrt, at det faktisk vil have en påvirkning på den pris, som forbrugeren skal betale derude for sin fine rejse fra sin dør og ud til sin endestation, sådan at den pris bliver påvirket for meget af, at den her digitalisering bliver for dyr. Deler ministeren den bekymring, og vil ministeren være med til at se på, hvordan vi sikrer, at det ikke kommer til at påvirke billetpriserne?

Kl. 10:52

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Tak. Og værsgo.

Kl. 10:52

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Det er jo en relevant bekymring, om det her kommer til at koste for meget i forhold til den gavn, som man får af det. Jeg synes dog, at bekymringen er forkert. Vi har set i Sverige, at lignende reformer har ført til øgede billetindtægter på 25 pct. – 25 pct. Hvis blot vi får øgede billetindtægter i Danmark på 5 pct., giver det øgede billetindtægter på næsten 0,5 mia. kr. Det kan godt finansiere den her lille øvelse. Så jeg tror på, at det her vil gøre kollektiv transport, mestendels offentlig, men også privat kollektiv transport så attraktiv, at vi får øgede billetindtægter, som rigeligt vil kunne finansiere den øgede omkostning, som er forbundet med de her digitale løsninger, som altså vil give brugerne en bedre oplevelse og en nemmere adgang til den kollektive transport.

Kl. 10:53

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Hr. Lennart Damsbo-Andersen.

Kl. 10:53

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Tak. I forbindelse med den anden del af lovforslaget, der så handler om fjernbusserne, havde jeg jo en glimrende drøftelse med ordføreren fra Venstre om mulige konsekvenser af det. Ministeren siger jo også, at folk, der bor længere ude, altså i udkanten af Danmark, vil få bedre muligheder med fjernbusserne, og det anerkender jeg sådan set også. Men der er folk, der bor længere ude end det. Man kan ikke på nuværende tidspunkt sige, om det vil få en betydning, altså om det vil være sådan, at man bliver nødt til at skære ned på den lokale bustrafik, eller hvad det måtte være. Så mit spørgsmål her går egentlig på, om ministeren vil anerkende, at der kan være en problemstilling, og om ministeren også vil være med til at sikre, at det ikke får betydning for dem, der bor længere ude igen, hvis ministeren kan følge mig, altså at vi sikrer, at de stadig væk kan have en god betjening, uanset om det nu er offentlig eller privat, så de også har en ordentlig betjening, også i fremtiden, hvis det her forslag bliver vedtaget.

Kl. 10:54

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo.

Kl. 10:54

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Nu er det jo lidt svært at vide, hvor langt ude dem, som bor endnu længere ude, bor. Derfor er det også svært at vide, om det egentlig er relevant med et kollektivt transporttilbud helt derude, eller om man i stedet i højere grad burde benytte sig af – som man bl.a. gør i Nordjylland – noget flekstrafik til at sikre, at man kommer fra det yderste Danmark og ind til den nærmeste busstation eller den nærmeste togstation. Jeg kan kun konstatere, at også for bustransporten gælder

det, at tabet af billetindtægter forventes at være under 1 pct. af de billetindtægter, man har i dag.

Kl. 10:57

Kl. 10:54

Formanden (Pia Kjærsgaard):
Værsgo, ministeren.

Kl. 10:57

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er det hr. Roger Courage Matthisen.

Kl. 10:55

Roger Courage Matthisen (ALT):

Tak for det, og også tak til ministeren for en, synes jeg faktisk, god motivation i forhold til lovforslaget. Jeg synes, det er lidt sjovt, for egentlig er det jo staten, der går ind og disrupter sin egen kollektive transport. Jeg ved ikke, om ministeren selv ville acceptere, at ministerens eget selskab fik et tab på 23 mio. kr. på baggrund af unfair konkurrencevilkår på grund af disruption.

Men spørgsmålet går på, at vi jo er mange her, der ønsker at støtte de positive tiltag, bl.a. den her digitale løsning, og i forhold til positiv parlamentarisme kan ministeren få hele Folketinget med, hvis han deler forslaget op. Kunne det ikke være interessant, at vi begyndte at arbejde på nogle løsninger, hvor vi samler så mange partier, vi kan, og så kan I stadig få jeres flertal, hvis I vil, for den anden halvdel, altså den, der omhandler fjernbusser. Vil ministeren overveje at dele forslaget op?

Kl. 10:56

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Og igen vil jeg sige, at man ikke bruger direkte tiltale.

Værsgo.

Kl. 10:56

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Det vil jeg da selvfølgelig overveje, men jeg vil sige, at i min optik hænger tingene sammen. Det her handler om at integrere private og offentlige tilbud – digitale betalingsløsninger og digitale dataløsninger, som kan deles på tværs af private og offentlige aktører; salg af billetter på tværs af private og offentlige aktører. Og så handler det altså også om at give de private aktører en yderligere adgang til at transportere folk der, hvor der er et kundegrundlag.

Lad mig lige nævne en gang til, at det handler om næsten 300.000 mennesker, som i dag ikke har råd til at foretage den transport, de gerne vil foretage, men som får en mulighed, ved at private fjernbusser får øget adgang til at levere en ydelse, som de mennesker så har råd til. Altså, de har i dag ikke råd til at benytte de transportmuligheder, der er. Og hvis man stemmer imod det her forslag, stemmer man imod, at ca. 300.000 mennesker kan transportere sig til steder, de gerne vil transportere sig hen, fordi man vil tvinge dem til at benytte nogle tilbud, som ganske vist er offentlige, men som også er dyrere end de private fjernbusser, og som de derfor ikke har råd til.

Kl. 10:57

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Værsgo, Roger Courage Matthisen.

Kl. 10:57

Roger Courage Matthisen (ALT):

Jeg er faktisk til dels enig i transportministerens argumentation, altså at vi skal sørge for dem, som ikke har råd – ligesom vi har talt om, at en togtur til Hanstholm fra København koster mere, end det gør at flyve til Barcelona. Jeg er dybt enig. Men ikke desto mindre skal vi også sørge for, at vi har en kollektiv trafik i balance.

Så jeg spørger lige igen. Nu siger ministeren, at ministeren vil overveje det. Jeg håber så, at ministeren vil overveje seriøst, at han faktisk kan samle hele Folketinget. Og så må vi jo så tage stilling til den anden halvdel efterfølgende.

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Det vil jeg som sagt overveje, og så vil jeg uddybe min argumentation yderligere. Det er jo faktisk sådan, at det at køre med en bus er en billigere transportteknologi end det at køre med et tog. Der er mange mennesker, der opfatter toget som mere behageligt og rart at køre med end en bus, og derfor vælger de det. Men der er andre for hvem det, at bussen er billigere, betyder, at det åbner nogle muligheder for, at de kan transportere sig, som toget ikke åbner, fordi det er for dyrt for dem. Så når man siger, at folk partout skal køre med toget der, hvor der kører tog, og ikke må køre med en privat fjernbus, har man trukket sine egne præferencer for banekørsel ned over hovedet på folk med det resultat, at de ikke har råd til at benytte den transport, de gerne vil benytte.

Kl. 10:58

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

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

Forslag til lov om ændring af lov om Sund og Bælt Holding A/S. (Justering af selskabets retlige rammer).

Af transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen).
(Fremsættelse 19.12.2018).

Kl. 10:59

Forhandling

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Forhandlingen er åbnet. Hr. Lennart Damsbo-Andersen, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 10:59

(Ordfører)

Lennart Damsbo-Andersen (S):

Tak for det, formand. Med det her forslag justeres de retslige rammer for selskabet Sund og Bælt Holding A/S. Justeringerne foretages, fordi der er et ønske om og en tro på, at de erfaringer, man har gjort sig i Sund og Bælt, kan udnyttes bedre og sikre en endnu bedre drift. Med lovforslaget får den siddende minister mulighed for at give Sund og Bælt opgaver af forberedende karakter, som det f.eks. fremgår af forslaget, administration af miljøzoner. Der kan ordningen komme i betragtning.

Med lovforslaget foreslås også at udvide Sund og Bælt Partner A/S's kompetencefelt. Selskabet får med lovforslaget mulighed for at sælge og udvikle løsninger som f.eks. softwareydelser. Formålet med dette er bl.a. at synliggøre, at Sund og Bælt Partner A/S har kompetencer på de områder, som markedet efterspørger. Endelig ud-

vider lovforslaget kompetencerne for de kommercielle selskaber i koncernen. Der er tale om Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz Operatør A/S og BroBizz A/S. Selskaberne får nu endnu bedre mulighed for at samarbejde med andre aktører med henblik på at optimere driften.

Såfremt man er bekymret for, at forslaget kan få negative konsekvenser for økonomien i den ikkekommercielle del af Sund og Bælt, gøres der opmærksom på, at økonomien i den kommercielle del holdes adskilt fra den ikkekommercielle del. Socialdemokratiet mener grundlæggende, at det er fornuftigt, at den viden og erfaring, der ligger i Sund og Bælt, bruges mest muligt og på bedst mulig vis, og det mener vi at det her lovforslag understøtter, hvorfor vi også støtter lovforslaget. Vi ser frem til det videre arbejde i udvalget.

Kl. 11:01

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Der er ingen kommentarer. Hr. Kim Christiansen, Dansk Folkeparti.

Kl. 11:01

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Også i Dansk Folkeparti støtter vi varmt det her forslag. Det er et rigtig godt forslag, altså at man laver de her retslige ændringer i Sund og Bælt Holding A/S, bl.a. så man kan trække på den store viden, som selskabet efterhånden har tilegnet sig, f.eks. i forbindelse med at vi skal til at indkræve betaling, dvs. vejbenyttelsesafgift, for udenlandske bilister, som vi skal i 2019. Så giver det her en mulighed. Deres erfaring med bl.a. nummerpladescannere, som man jo hastigt er på vej til at gå over til ved Storebælt frem for brobizzen, er en teknologi, som vi vil kunne få glæde af i den sammenhæng.

Det giver også ganske god mening, at man giver Sund og Bælt den her mulighed for at sælge ud af deres erfaringer, kapitalisere deres erfaringer. Det giver rigtig god mening, når nu man har udviklet ting og har en stor viden på området. Jeg ser også frem til, at vi får dem involveret endnu mere i den kommende Kattégatundersøgelse, og trækker på de gode erfaringer, som Sund og Bælt trods alt har med store anlægsprojekter. Så vi ser frem til udvalgsbehandlingen og støtter forslaget.

Kl. 11:02

(Ordfører)

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Der er ingen kommentarer. Hr. Hans Christian Schmidt, Venstre.

Kl. 11:02

(Ordfører)

Hans Christian Schmidt (V):

Med lovforslaget, som vi skal behandle i dag, lovgiver vi om at justere Sund og Bælt Holding A/S-koncernens retlige rammer, således at selskabets erfaringer bedre kan udnyttes og optimeres. Sund og Bælt-koncernen har efter mange års erfaring med vejledning af brugere inden for opkrævning og inddrivelse af broafgifter og kontrolførelse opnået en høj efterspørgsel på deres kompetencer og dataviden inden for området. Den høje interesse for koncernens kompetencer og dataviden er jo forståelig, da de kan bidrage med nye ophøjede kvaliteter i opgaveløsningen for de efterspørgende rådgivningsvirksomheder og infrastrukturejere.

Vi vil gerne være med til at åbne op for det, og derfor støtter vi, at koncernens retlige rammer justeres, så de understøtter en mere hensigtsmæssig forretningsførelse. Det involverer jo, at koncernens kommercielle selskaber får mulighed for at indgå nye samarbejdsaftaler, som kan optimere driften i selskaberne, og at Sund og Bælt Partner A/S som led i deres rådgivningsvirksomhed kan udvikle og

sælge ydelser af deres data, som rådgivningsmarkedet så kan få adgang til.

Derudover foreslås det så, at Sund og Bælt-koncernen kan forberede opgaver med henblik på regulering af vejtrafikken efter transport-, bygnings- og boligministerens beslutning, og rammejusteringen tildeler således ikke koncernen en konkret opgave, men giver udelukkende mulighed for at foretage forberedende aktiviteter, som er nødvendige for eventuelt at gøre koncernen klar til på et senere tidspunkt at få tildelt konkrete opgaver ved lov.

Lovforslaget vil jo så altså samlet set effektivisere holdingkoncernens udstyr og it-understøtning, således at det kan tjene andre opgaveformål. Og samtidig giver lovforslaget også mulighed for en ny og avanceret rådgivning og data til gavn for udefrakommende aktører i branchen, som kan anvende det til at optimere kvaliteten og effektiviteten af deres virksomheder i relation til driften af store infrastrukturenlæg.

Med det sagt støtter Venstre lovforslaget.

Kl. 11:04

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Hr. Henning Hyllested, Enhedslisten.

Kl. 11:04

(Ordfører)

Henning Hyllested (EL):

Også Enhedslisten er positive over for det her lovforslag. Vi mener, det er positivt, at der med lovforslaget åbnes for tests og udvikling af løsninger til – med et fint ord – periodebaserede vejafgifter, og i den her sammenhæng altså i regi af Sund og Bælt Holding A/S. Der er ingen tvivl om, at med en fremtidig udfasning af benzin- og dieselbiler er der behov for en omlægning af afgifterne på transportområdet, herunder sandsynligvis en overgang til afgifter, der i højere grad er baseret på vejbenyttelse, den såkaldte roadpricing.

Enhedslisten er også positive over for, at Sund og Bælt kan udvikle og sælge ydelser forbundet med udførelse af rådgivning vedrørende planlægning, forberedelse, finansiering og anlæg samt drift og vedligehold af infrastrukturer, og man er jo allerede nået rigtig langt ved Sund og Bælt.

Vi er derimod noget skeptiske over for lovforslaget, i forhold til at Sund og Bælt skal kunne sælge data til et kommercielt marked. Det behøver ikke nødvendigvis være et problem, men det kommer sandelig an på, i hvilken form man sælger de der data. En del af de data, man vil samle og ophobe i forbindelse med f.eks. vejafgifter, kan være af personfølsom karakter, og vi mener ikke, det er en god idé, at de bare sådan kan sælges og flyde rundt på et såkaldt kommercielt marked. Men de kan jo også gives i form af anonymiserede og større klumper, eller hvordan man formulerer det, og så har vi ikke det store problem med det. Men vi ser faktisk frem til det, og lige nøjagtig det problem vil vi gerne have belyst nærmere i forbindelse med forslagens behandling i udvalget. Men ingen tvivl om, at vi er positive over for lovforslaget.

Kl. 11:06

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Hr. Leif Mikkelsen, Liberal Alliance.

Kl. 11:06

(Ordfører)

Leif Mikkelsen (LA):

Tak for det. Det burde jo være en grundregel, at de her ting skal skabe muligheder og ikke begrænsninger. Det her lovforslag er et godt eksempel på, at der skabes øgede muligheder, og det er betimeligt at sige, at der er nogle selskaber, der skal have nemmere ved at indgå i samarbejder i forbindelse med det gode arbejde, de allerede gør. Det er sådan set rigtig godt.

Så synes jeg, at vi her ved slutningen af sådan en fredag formiddag skal glæde os over, at det kunne tegne til, at der er bred opbakning til det synspunkt, når nu selv Enhedslisten er blevet positiv over for det. Det er en dejlig fredag, og solen skinner udenfor.

Med de ord skal jeg hilse fra Det Konservative Folkeparti og sige, at de er enige i det, jeg har sagt nu, sikkert også i rosen til Enhedslisten – den tror jeg de er helt enige i. Tak for ordet.

Kl. 11:07

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Hr. Roger Courage Matthisen.

Kl. 11:07

(Ordfører)

Roger Courage Matthisen (ALT):

Tak for det. Jamen så lad mig komme op og ødelægge den gode stemning. Nej, det vil jeg faktisk ikke. Jeg synes, at det er en meget god idé, at vi trækker på viden hos selskabet, en god idé, at vi udnytter de kompetencer, de har opbygget, og en god idé, at vi i henhold til tidligere ordførere også her på dette område gør brug af rettidig omhu, i forhold til at vi selvfølgelig skal harmonisere vores bilmærker og ikke mindst afgifter. Dermed er det her en byggesten til roadpricing.

I forhold til datadeling håber jeg da, at vores GDPR-lovgivning osv. er med til at sikre, at der ikke sker uhensigtsmæssig deling.

Så grundlæggende er vi positive, og vi glæder os til udvalgsbehandlingen.

Kl. 11:08

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Hr. Rasmus Helveg Petersen, Radikale Venstre.

Kl. 11:08

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Tak for det. Radikale Venstre er også enig i forslaget. Kort og godt lyder det klogt at ændre loven, så Sund og Bælt kan deltage i f.eks. at lave betaling af andre steder end på brugerne. Radikale Venstre støtter forslaget.

Kl. 11:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det. Hr. Karsten Hønge, Socialistisk Folkeparti.

Kl. 11:09

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Sund og Bælt er en god, fornuftig og velfungerende konstruktion, og så er der ingen grund til at sidde og bryde sit hoved med at opfinde flere dybe tallerkener og mere varmt vand. Det er en god idé at udvikle den her konstruktion til også at påtage sig nye opgaver.

Kl. 11:09

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak. Så er det transport-, bygnings- og boligministeren.

Kl. 11:09

Transport-, bygnings- og boligministeren (Ole Birk Olesen):

Tak for det, og tak for indlæggene. Med dette lovforslag foretager vi en justering af den retlige ramme for selskaberne i Sund og Bælt Holding-koncernen. Koncernen er kendetegnet ved både at indeholde offentligretlige selskaber baseret på statsgaranterede lån, som primært løser større samfundsopgaver, og kommercielle selskaber, der opererer på det frie marked.

Det er vigtigt for regeringen, at rammerne for selskaberne løbende justeres, så koncernen kan drive selskaberne effektivt og følge

med udviklingen. Og så er det vigtigt for regeringen, at koncernens særlige kompetencer så vidt muligt udnyttes til gavn for samfundet, dog uden at det frie marked lider skade.

Det foreslås med dette lovforslag, at Sund og Bælt Holding A/S skal kunne igangsætte forberedende aktiviteter med henblik på senere at være klar til at kunne varetage opgaver med regulering af vejtrafik. Der er et konkret potentiale for, at de erfaringer, kompetencer og it-systemer, som Sund og Bælt Holding-koncernen har i relation til de brugerfinansierede faste forbindelser, kan udnyttes til andre typer af opgaver. Det kan eksempelvis være opkrævning og kontrol med de vejbenyttelsesafgifter, som regeringen og Dansk Folkeparti har besluttet at indføre fra 2020.

Selskabet tildeles ikke med dette lovforslag en egentlig opgave, men alene hjemmel til at forberede, at denne type opgaver kan blive en del af deres virksomhed. De opgaver, som selskabet eventuelt vil få tildelt, vil blive tildelt ved anden lovgivning efter vedtagelse i Folketinget.

Derudover justerer vi med lovforslaget rammerne for Sund og Bælt Partner A/S. Det foreslås, at selskabet som led i dets rådgivningsvirksomhed kan sælge ydelser. Der vil f.eks. være tale om de unikke data, som koncernen ligger inde med i relation til drift og vedligehold af de store faste forbindelser, og som rådgivningsmarkedet i øvrigt efterspørger.

Endvidere foreslås det at give de kommercielle selskaber i Sund og Bælt Holding-koncernen mulighed for at indgå samarbejdsaftaler med andre virksomheder, myndigheder m.v. Med denne hjemmel kan koncernens selskaber i højere grad benytte sig af de kompetencer, som allerede findes på markedet med henblik på at drive og udvikle selskaberne mere effektivt. Tak for ordet.

Kl. 11:11

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Tak for det.

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, og så er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transport-, Bygnings- og Boligudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 11:12

Meddelelser fra formanden

Formanden (Pia Kjærsgaard):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag, den 22. januar 2019, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der vil fremgå af Folketingets hjemmeside. Og jeg skal øvrigt henviser til ugeplanen, der også vil fremgå af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 11:12).