



Torsdag den 4. februar 2021 (D)

1

63. møde

Torsdag den 4. februar 2021 kl. 10.00

Dagsorden

1) 1. behandling af lovforslag nr. L 127:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 16.12.2020).

2) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 112:

Forslag til folketingsbeslutning om kortlægning af konsekvenser af køkørsel.

Af Kristian Pihl Lorentzen (V) m.fl.
(Fremsættelse 22.12.2020).

Meddelelser fra formanden

Første næstformand (Karen Ellemann):

Mødet er åbnet.

Der er i dag følgende anmeldelser:

Klima-, energi- og forsyningsministeren (Dan Jørgensen):

Lovforslag nr. L 156 (Forslag til lov om ændring af lov om fremme af besparelser i energiforbruget, lov om fremme af energibesparelser i bygninger og af lov om ændring af lov om elforsyning, lov om fremme af vedvarende energi og elsikkerhedsloven og om ophævelse af lov om tilskud til fremme af vedvarende energi i virksomheders produktionsprocesser. (Gennemførelse af dele af klimaaftalen, bemyndigelse til sammenkædning af finansielle foranstaltninger til energieffektive renoveringer i bygninger med planlagte eller gennemførte energibesparelser og udsættelse af frist for anmodning om udbetaling af tilskud, hvortil tilsagn allerede er meddelt).

Karina Adsbøl (DF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 141 (Forslag til folketingsbeslutning om lige muligheder for hjælp i krisesituationer til mænd og kvinder).

Victoria Velasquez (EL), Torsten Gejl (ALT) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 142 (Forslag til folketingsbeslutning om afskaffelse af ydelsesregulering baseret på principperne om gensidig forsørgerpligt for kontanthjælpsmodtagere, førtidspensionister og folkepensionister).

Morten Messerschmidt (DF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 143 (Forslag til folketingsbeslutning om undersøgelse af afviklingen af dansk minkavl).

Peder Hvelplund (EL) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 144 (Forslag til folketingsbeslutning om donation af overskydende covid-19-vacciner til COVAX).

Kristian Hegaard (RV) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 145 (Forslag til folketingsbeslutning om forlængelse af den mindste forældelsesfrist for strafansvar efter ministeransvarlighedsloven).

Hans Andersen (V) m.fl.:

Kl. 10:00

Beslutningsforslag nr. B 146 (Forslag til folketingsbeslutning om initiativer, der sikrer, at coronaheltene ikke rammes af et skattesmæk på 70 pct. under coronapandemien).

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

Det første punkt på dagsordenen er:

1) 1. behandling af lovforslag nr. L 127:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Skærpet indsats mod vanvidskørsel).

Af transportministeren (Benny Engelbrecht).
(Fremsættelse 16.12.2020).

Kl. 10:01

Forhandling

Første næstformand (Karen Ellemann):

Forhandlingen er åbnet. Den første ordfører er fra Socialdemokratiet, og det er hr. Thomas Jensen. Velkommen.

Kl. 10:01

(Ordfører)

Thomas Jensen (S):

Tak, formand. Vi har alle læst de skrækkelige historier i aviser og set grupvækkende tv-indslag om sagesløse trafikanter, som er blevet ofre for vanvittige bilisters hensynsløse og ofte fuldstændig fatale

kørsel på vores fælles veje. Det er bløde trafikanter på fortove og cykelstier, det er motionscyklister på landevejene, bilister i almindelige familiebiler, som bliver mast under muskelbilers brutale fremfærd. Det skal være slut.

Mennesker, der er ligeglade med andre menneskers ve og vel, skal vide, at vi fra politisk hold er parate til at slå knaldhamrende hårdt ned på dem, der gør det. Deres ugeringer skal stoppes. Det begynder vi med via forskellige lovforslag, som vi jo i de her måneder behandler på forskellige ministerområder. Det nærværende lovforslag er så en udmøntning af en række af de tiltag, som fremgår af regeringens initiativ fra februar 2020, som hedder »Vanvidskørsel skal stoppes«. Formålet med lovforslaget er således at skærpe indsatsen mod vanvidskørsel.

Jeg tror, vi alle er enige om, at vanvidskørsel er fuldstændig uacceptabelt, og når nogle på den måde groft tilsidesætter hensynet til andre i trafikken og skaber fare og utryghed, så skal der sættes hårdt ind. Ved siden af mærkbare strafferetlige og frakendelsesmæssige sanktioner er det vigtigt, at de køretøjer, ofte store muskelbiler, der benyttes til vanvidskørsel, hurtigt og effektivt kan fjernes fra vejene. Det er fra politiets side anført, at førerne, der kører særlig hensynsløst, i flere tilfælde ikke ejer de pågældende køretøjer, idet de f.eks. er leasede eller lånt. Dermed er der i flere tilfælde ikke mulighed for at konfiskere køretøjerne. Samtidig oplever politiet i dag problemer med at sætte ind over for ulovlig kap- og vædekørsel. Og ulovlig kap- og vædekørsel er utryghedsskabende og kan føre til farlige og alvorlige situationer.

Med lovforslaget udvides adgangen til at konfiskere køretøjer i førstegangstilfælde til også at omfatte tilfælde af særlig hensynsløs kørsel og kørsel med meget høje hastigheder. Det foreslås i den forbindelse samtidig, at konfiskation i disse tilfælde samt i tilfælde af spirituskørsel med en alkoholpromille over 2,0 i det klareste udgangspunkt skal ske uanset ejerforhold. Det vil så også sige i tilfælde, hvor føreren ikke selv ejer det anvendte køretøj.

Lovforslaget indeholder endvidere retningslinjer, der vil skærpe straffen markant for kørsel med meget høje hastigheder, ulovlig kap- og vædekørsel, kørsel i frakendelsestiden, og hvis førerretsfrakendelsen skyldes vanvidskørsel. Efter lovforslagets retningslinjer kommer det fremover til at koste 20 dages ubetinget fængsel i førstegangstilfælde. Og lovforslaget indeholder endelig regler, der vil indebære en markant skærpelse af frakendelsestiden for førerret, der skyldes kørsel med meget høje hastigheder, ulovlig kap- og vædekørsel eller chikanøs kørsel til hinder for politiets arbejde.

Jeg håber, at de – og det indrømmer jeg blankt – meget vidtgående skærpelser, som lovforslaget indeholder, sammen med andre initiativer fra regeringens vanvidskørselspakke effektivt vil kunne nedbringe omfanget af vanvidskørsel. Hvis det håb ikke bliver indfriet, bør vi i fællesskab se på yderligere og mere vidtgående tiltag.

Socialdemokratiet kan støtte lovforslaget.

Kl. 10:05

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til ordføreren. Der er ønske om en kort bemærkning til ordføreren, og den er fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.

Kl. 10:05

Ole Birk Olesen (LA):

Den aftale, som blev indgået, om vanvidskørsel var Liberal Alliance ikke med i, og det var ikke, fordi vi ikke rigtig gerne ville være med til at hæve straffene. Det lovforslag, som justitsministeren har fremsat på det område, vil vi stemme for. Vi synes, at det er nogle rigtig fornuftige strafforhøjelser for vanvidskørsel, for det er et alvorligt problem.

Grunden til, at vi ikke kunne være med i aftalen, er det her. Vi synes, det er et problem, at hvis man benytter sig af forskellige delebilsordninger som privatperson, f.eks. GoMore, og man låner

sin bil ud til en anden – og det er jo faktisk godt for samfundet, for så behøver fire familier måske kun at have én bil tilsammen, i stedet for at alle har hver deres bil – så risikerer man altså, hvis man kommer til at låne bilen ud til en, der kører alt, alt for stærkt, at bilen med det her lovforslag ikke alene bliver beslaglagt og leveret tilbage til ejeren, men bilen bliver simpelt hen konfiskeret og solgt. Og ejeren, som ikke har kørt bilen, mister sin bil og altså de penge, som vedkommende har givet for sin bil. Det vil spænde ben for delebilsordninger og alle mulige andre ting. Hvorfor går man så langt?

Kl. 10:06

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:06

Thomas Jensen (S):

Jamen jeg erkender blankt, at vi går langt, men det gør vi jo, fordi det er nogle meget vidtgående lovovertrædelser, der sker, på det her område. Og det er jo også sådan med den personkreds, der ofte kører vanvidskørsel, at det er folk, som vi ved vil udnytte det, hvis vi begynder at lave undtagelser og områder, hvor de så kan få fat i et køretøj og køre vanvittigt. Derfor bliver vi nødt til at være konsekvente og sikre, at de ikke kan omgå den regulering, vi laver, og på den måde få adgang til et køretøj og skabe utryghed for ganske almindelige mennesker. Så ja, det er vidtgående.

Samtidig vil jeg også sige om delebilsordninger, som vi jo har diskuteret meget i de forskellige forhandlinger, at jeg da også håber, at man inden for delebilsbranchen begynder at tage nogle af de instrumenter i brug med at kontrollere, hvem det er, man laver delebilsordninger med, og på den måde sørge for at holde brodne kar uden for nogle fuldstændig fornuftige ordninger.

Kl. 10:07

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ole Birk Olesen.

Kl. 10:07

Ole Birk Olesen (LA):

Altså, det var det forslag, som Liberal Alliance havde, nemlig at hvis man var taget tilstrækkelig mange gange for at køre alt for hurtigt – eller bare én gang for vanvidskørsel – så skulle man på en liste, og så skulle udlejere og delebilsystemer osv. kunne få adgang til den liste og på baggrund af den sige til bestemte personer, at de ikke kunne få lov til at leje en bil hos dem, fordi de for ofte havde kørt for stærkt eller havde kørt vanvidskørsel. Men det var jo ikke godt nok.

Jeg kan godt forstå hensigten, men midlet her vil jo gå ud over helt almindelige mennesker, som aldrig nogen sinde kunne finde på at køre vanvidskørsel. Jeg forstår ikke, at man er villig til at bruge så hårde midler mod folk, der er helt uskyldige.

Kl. 10:08

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:08

Thomas Jensen (S):

Der bliver lavet tiltag, som sikrer, at hvis man har kørt vanvidskørsel, vil det komme til at stå på ens straffeattest. Og hvis de inden for delebilsordningerne laver en ordning om, at man for at deltage i en delebilsordning skal fremvise sådan en ren straffeattest, så får vi jo på den måde holdt folk ude, og alle dem, som vil bruge en delebilsordning på fornuftig vis, har mulighed for at gøre det uden at løbe yderligere risiko.

Kl. 10:08

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til den socialdemokratiske ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Og hvis ordføreren vil være venlig at gøre klar til næste ordfører ved at tage en af de fine desinfektionsservietter og bruge den, så vil jeg holde øje med, hvordan og hvorledes arbejdet udføres. (*Munterhed*). Tak.

Så er der gjort klar til Venstres ordfører, og det er hr. Kristian Pihl Lorentzen. Velkommen.

Kl. 10:09

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Bilen er et kæmpestort gode for vores samfund. Titusinder af danske familier er fuldkommen afhængige af deres bil, ja, mange familier er endog nødt til at have to biler. Men hvis man bruger bilen uansvarligt og hensynsløst, bliver den omdannet til et dødsensfarligt våben, der kan dræbe og lemlæste andre mennesker. Det er lige præcis det, som vanvidsbilisterne gør sig skyldige i.

Efter Venstres opfattelse er det fuldkommen uacceptabelt, når nogle i et anfald af vanvid groft tilsidesætter hensynet til andre i trafikken. Det skal stoppes effektivt, ved at vi fremover sætter langt mere effektivt ind over for dette vanvid. Vanvidsbilisterne er i min optik potentielle drabsmænd. Og det er lige præcis, hvad L 127 her handler om: en markant styrkelse af indsatsen mod vanvidsbilister.

I de senere år nu har vi desværre konstateret et accelererende problem med hensynsløs og dødsensfarlig vanvidskørsel. Vanviddet bliver mere og mere udbredt, ikke mindst i forhold til visse bandemiljøer, hvor der er opstået et sygt æreskodeks om, at man skal køre råddent i biler med mange hestekræfter. Det har bragt menneskeliv i fare, og det har ført til dybt tragiske trafikdrab, der har vakt forståelig vrede og utryghed blandt borgerne.

Jeg vil understrege, at man ikke bare uforvarende kommer til at begå vanvidskørsel. Der er tale om ekstreme overtrædelser af loven, herunder kørsel med alkoholpromiller på over 2,0, kørsel med en fart på over 100 km/t. samtidig med en mere end 100 pct.s overskridelse af fartgrænsen, dvs. f.eks. 101 km/t. i byer, eller kørsel med en fart på over 200 km/t. eller uagtssomt manddrab under særligt skærpene omstændigheder i trafikken.

Dette lovforslag indebærer, at samfundet fremover for alvor lader forhammeren falde på vanvidsbilisterne. Lad mig nævne nogle af de vigtige skærpelser: 20 dages ubetinget fængsel som udgangspunkt; konfiskation af køretøjet uanset ejerforhold som udgangspunkt; hårdere straf for kørsel med ekstremt høje hastigheder, ulovlig kap- og væddekørsel, kørsel i frakendelsestiden eller chikanøs kørsel, der hindrer politiets eftersætning af andre køretøjer.

Det er velkendt, at en betydelig del af vanvidskørslen er knyttet til kriminelle bander og deres egne lyssky billeleasingfirmaer. Det er vigtigt, at vi får sat en effektiv stopper for det. Samtidig er det vigtigt for Venstre, at de mange seriøse og ordentlige leasingfirmaer gives redskaber til at værne sig imod de tab, som en vanvittig kunde kan påføre dem, fordi bilen bliver konfiskeret. Her udvides den private straffeattest med overtrædelser af færdselsloven, der har medført ubetinget fængselsstraf, dvs. også vanvidskørsel. Dette værktøj kan bruges af leasingfirmaerne til at undgå leasing til sådanne personer. Værktøjet kan også bruges til at undgå lån eller udleje af f.eks. delebiler til dømt vanvidsbilister. Venstre vil desuden opfordre regeringen til at fremme leasingbranchens konstruktive forslag om en licensordning for leasingelskaberne. Derved får vi gjort op med de useriøse og lyssky dele af branchen.

Jeg har noteret mig, at der i en række høringssvar udtrykkes skepsis over for tredjemandskonfiskation af biler. Og ja, det er et meget vidtgående våben over for vanvidskørsel. Nogle vil endda

spørge: Hvordan kan et liberalt parti støtte et sådant tiltag? Det kan vi, fordi vi er opsat på at få standset vanvidsbilisme. Der skal være tryghed i et samfund; i et liberalt samfund hører tryghed til, også i trafikken.

Men som det fremgår af den brede politiske aftale, er netop konfiskation og fjernelse af bilen et afgørende element i hele den her kamp, og det vil givetvis få en enorm præventiv og afskrækkende effekt. Igen vil jeg minde om, at der er tale om ekstreme overtrædelser af loven, altså noget, man ikke bare lige kommer til. Vi er nødt til at bruge forhammeren.

Lovforslaget åbner dog mulighed for, at konfiskation kan udledes, hvis der vil være tale om uforholdsmæssig indgribende tiltag. Dette vil Venstre bede om at få konkretiseret i forbindelse med udvalgsbehandlingen, så vi får udboret, hvad det konkret betyder.

Afslutningsvis vil jeg glæde mig over, at lovforslagets konsekvente og markante tiltag baserer sig på en meget bred politisk aftale. Dermed sender vi herfra til samfundet det stærkest tænkelige signal om, at vi ikke tolererer dette vanvid. Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 10:14

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til Venstres ordfører. Der er ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:14

Ole Birk Olesen (LA):

Vi er lige så meget modstandere af vanvidskørsel som resten af Folketinget. Hr. Kristian Pihl Lorentzen kører selv i en dejlig bil af mærket Mercedes, som ikke hører til blandt de billigste biler i det her samfund; så har vi ikke sagt for meget. Hvis hr. Kristian Pihl Lorentzen på et tidspunkt bliver spurgt af naboens søn, hvis mor og far er ude at køre i deres egen bil, om hr. Kristian Pihl Lorentzen kunne finde på måske i al venlighed at låne denne søn sin Mercedes, således at naboens søn kan komme til fodboldkamp i weekenden, ville hr. Kristian Pihl Lorentzen så synes, at det er rimeligt, hvis denne søn, som nu unge mennesker nogle gange kan finde på, især unge mænd, når de lige har fået kørekort, kører alt for stærkt og også kører på en måde, så det er vanvidskørsel, at det så er hr. Kristian Pihl Lorentzen, der skal betale med konfiskation af sin bil af over gennemsnitlig værdi, fordi hr. Kristian Pihl Lorentzen har vist naboens søn den venlighed at låne ham bilen, så han kunne komme til fodboldkamp?

Kl. 10:15

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:15

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Ja, det er rimeligt. Vi har alle et ansvar for, hvis vi låner vores bil ud, at lave en vurdering af den person, vi låner bilen ud til, og er jeg det mindste i tvivl om, om naboens søn kunne finde på at køre råddent, ville jeg overhovedet ikke låne bilen ud til ham. Det ville jeg i øvrigt altid være påpasselig med.

Så hvis det går galt, har jeg påtaget mig en risiko, og så må jeg bære det her tab.

Kl. 10:15

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Ole Birk Olesen.

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg er bange for, at ude på landet, hvor både hr. Kristian Pihl Lorentzen og jeg oprindelig kommer fra, er der rigtig mange unge mænd, der på en tom landevej kan finde på at køre rigtig stærkt, fordi de ikke tænker sig ordentligt om. Det vil sige, at det også er helt almindelige unge mænd, der kan finde på at gøre det, og det er også helt almindelige naboens sønner, der kan finde på at gøre det, og det skal de straffes for. Men skal hr. Kristian Pihl Lorentzen straffes?

Jeg vil gerne høre, om hr. Kristian Pihl Lorentzen, hvis der kommer en sag i fremtiden, hvor et menneske, f.eks. i Vestjylland, hvor hr. Kristian Pihl Lorentzen er valgt, får taget sin dyre bil, fordi vedkommende i al venlighed har lånt den ud til naboens søn, så vil garantere, at hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke vil gå ud og sige, at det sandelig også er for galt, at det ikke var meningen med loven, og at det vil han gøre noget ved?

Kl. 10:15

Det virker helt utænkeligt, at det kan ske, for det er jo vanvittigt, men der er desværre eksempler på det, typisk i forbindelse med bankdekriminelle, hvor nogle prøver at stikke af, mens andre så måske ligger og kører chikanekørsel for at undgå, at politiet kan udføre deres arbejde. Der slår man også som udgangspunkt ned med 20 dages fængsel og en frakendelse af kørekortet. Begge dele synes vi da er ganske fornuftigt.

Så er der et andet element i lovforslaget, som jo, må jeg medgive, er mere kontroversielt, og det kan man også se på høringssvarene. Det er det her med, at man kan lave tredjepartskonfiskering. Altså, man kan konfiskere en vanvidsbilists bil. Det kan man sådan set også godt i dag, men nu er det sådan, at man kan konfiskere bilen, selv om det ikke er føreren af bilen, der ejer bilen. Det kan typisk være, hvis man har leaset en bil eller andet. Vi har desværre set nogle problemer med, at typisk bandemedlemmer leaser en bil, for de har fundet ud af, at så bliver den ikke konfiskeret, eller man kan lave låneordninger med hinanden, og så undgår man, at bilen bliver taget fra en. Det er altså ikke hensigtsmæssigt, at de på den måde kan blive ved med at køre vanvidskørsel, og det er jo det, der er baggrunden for, at man tager de her ret så skrappe tiltag, hvor man allerede i førstegangstilfælde kan konfiskere bilen, hvis føreren af bilen har kørt særlig hensynsløst, altså har kørt i høj fart eller med en høj promille og alle de her ting, som allerede er nævnt flere gange i lovbehandlingen. Så vi er enige i, at der er behov for, at man går hårdt til de her tilfælde.

Kl. 10:16

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:16

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Ja, det vil jeg garantere, for det står klart for enhver her, hvad konsekvenserne er. Jeg tror, at det her lovforslag vil få den effekt, at man tænker sig rigtig godt om, også inden man udlåner sin bil fremover – og det skal man også. Vi er nødt til at få standset det her vanvid, og det har førsteprioritet. Derfor står vi ved den politiske aftale, der er indgået af en bred kreds af partier her i Folketinget.

Kl. 10:16

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen. Jeg håber, at naboens søn selv erhverver sig en bil og lærer at køre ordentligt. Tak for at gøre talerstolen klar til den næste ordfører.

Og den næste ordfører er fra Dansk Folkeparti, og det er hr. Dennis Flydtkjær. Velkommen.

Kl. 10:17

(Ordfører)

Dennis Flydtkjær (DF):

Det skal være trygt at færdes i trafikken, og det må vi sige at det ikke er, når man kan støde på vanvidsbilister, som enten kører med en promille på over 2,0 og altså har drukket alt for meget eller kører 200 km/t. Der har jo været sager, hvor man har set, at folk er blevet slået ihjel på forfærdeligste vis. Jeg synes, det er helt på sin plads, at man siger fra over for det og får slået hårdt ned på det. For det er ikke i orden, at man sætter andres liv på spil i trafikken. Man kunne næsten sige, at hvis det så trods alt bare var deres eget liv, der var på spil, så måtte de sådan set selv om det, men det er det jo ikke. Det er jo alle andre, man sådan set også bringer i fare, og det skal vi selvfølgelig slå hårdt ned på. For det er totalt uacceptabelt, at man overskrider alle grænser ved at køre som en bindegale ude i trafikken.

Så vi støtter, at der bliver slået hårdt ned på det, som der bl.a. foreslås med det her lovforslag, hvor der er lagt op til nogle initiativer, men ikke nødvendigvis alle initiativer. Jeg kunne forstå på den socialdemokratiske ordfører, at der kommer flere ting efterfølgende, og der er jo også indgået en politisk aftale, der indeholder initiativer.

Vi synes, det er helt naturligt, at vi bl.a. kigger på, hvilken straf man får, hvis man kører vanvidskørsel, altså kører i høj fart eller med en høj promille, eller hvad det kan være. Straffen for det sættes i det her lovforslag til som udgangspunkt at være 20 dages fængsel og en frakendelse af kørekortet i mindst 3 år. Det er det samme i forbindelse med chikanekørsel, hvor man forhindrer politiets arbejde.

Jeg kan også nævne, at der er nogle undtagelsesmuligheder i lovforslaget, men der er altså også nogle steder, hvor man kan forestille sig, at man kommer i en gråzone, og vi kunne i udvalgsarbejdet måske godt kigge på, at der bliver en vis form for vurdering af det. For det er meget vigtigt, at vi rammer vanvidsbilisterne, men der kan også være nogle gråzonetilfælde, hvor jeg tænker, at der godt kunne være behov for en konkret vurdering. Man kunne forestille sig, at det var naboens søn, der kørte på motorvejen kl. 2.00 om natten, hvor der ingen trafik er. Der er vejarbejde – men vejarbejdet er der jo ikke midt om natten – og derfor er hastighedsgrænsen pludselig måske på 50 km/t., og der er man måske uopmærksom et øjeblik. Det er selvfølgelig den enkeltes ansvar at være opmærksom, men det er måske lidt uproportionalt, at man så beslaglægger bilen, for bilisten har ikke været til fare for nogen.

Så der kunne måske godt være behov for, at der var en slags katteløm, hvor man trods alt lige lavede en konkret vurdering af, om det nu stod mål med det, man har gjort. Altså, man kører midt om natten, hvor der ingen trafikanter eller intet vejarbejde er, og så er man måske uopmærksom og får ikke sænket farten hurtigt nok. Det er klart, at man skal have en straf for det, at man skal have en bøde for det, og det kan også være, at man mister en månedsløn eller to, som det er ifølge nogle af de regler, der i dag. Men lad os lige i udvalgsarbejdet kigge på, om der kunne være nogle tilfælde, hvor vi måske skulle have en slags undtagelsesbestemmelse. For det er jo de egentlige vanvidsbilister, bander og andre, vi vil være efter og måske ikke lige naboens søn, som kører midt om natten og måske ikke er hurtig nok til at få sat farten ned.

Men vi er fuldt ud fortalere for, at vi sætter hårdt ind over for vanvidsbilister og specielt i forbindelse med de her groteske eksempler, vi har set i medierne og andre steder, hvor folk er blevet slået ihjel. Det skal vi have stoppet, så derfor støtter vi det her lovforslag.

Kl. 10:21

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til hr. Dennis Flydtkjær. Der er ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:21

Kl. 10:24

Ole Birk Olesen (LA):

Hver gang jeg stiller et spørgsmål i dag, vil jeg gentage, at Liberal Alliance er lige så meget imod vanvidsbilisme som alle andre. Det er det her konkrete tiltag imod vanvidsbilisme, som vi sætter spørgsmålstegn ved.

Nogle mennesker har billige biler, andre mennesker har dyre biler. Jeg kan forstå, at Dansk Folkeparti synes, at det er en helt rimelig straf, at hvis man har lånt sin bil ud til naboens søn, som har kørt alt for hurtigt, mister man sin bil for bestandig. Er det rimeligt, at den, der låner en bil ud til 50.000 kr., får en meget mindre straf end den, der låner en bil ud, som koster 500.000 kr.? Er det en større forbrydelse, man har begået, fordi man låner en bil ud til 500.000 kr. til naboens søn, som kører for hurtigt, end hvis man havde lånt bilen ud, og den kun kostede 50.000 kr.?

Kl. 10:22

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:22

Dennis Flydtkjær (DF):

Der ligger jo det i det, at jeg synes, at loven skal være lige for alle, i den forstand at har man lånt sin bil ud, er det ens personlige ansvar, og man skal selvfølgelig, som også hr. Kristian Pihl Lorentzen sagde, selv vurdere, om man tror, at den person, man låner ud til, vil køre forsvarligt, og måske også påtale, inden man låner bilen ud, at man trods alt forventer, at der bliver kørt ordentligt i bilen. Men der kommer helt sikkert nogle gråzoner tilfælde, og det nævnte jeg sådan set også i min ordførertale, så der er nødt til også at komme en vurdering af, hvor alvorligt det er, altså om det står mål med den forseelse, man har lavet.

Målet er at sætte ind mod vanvidsbilisterne, typisk bandekriminelle eller andet, og det er jo i førstegangstilfælde. Jeg tror bare, man godt kan se ind i, at man kommer til at ramme skævt i nogle tilfælde. Det synes jeg vi skal have en ordentlig debat om i udvalgsbehandlingen, og det er sådan set også det, jeg kan høre hr. Ole Birk Olesen efterlyser. Det synes jeg da ville være helt fornuftigt, altså at vi trods alt får kigget på, om der skulle være nogle undtagelsesbestemmelser. Så laver man trods alt en konkret vurdering af, om det her virkelig er så farligt, at det retfærdiggør, at man laver den her konfiskation.

Kl. 10:23

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:23

Ole Birk Olesen (LA):

Men loven er jo sådan, som Dansk Folkeparti har aftalt den skal være, og der er ingen undtagelse. Det vil sige, at der ikke er lighed for loven her. Hvis man låner en bil til 500.000 kr. ud til naboens søn og han kører for hurtigt, kan man miste 500.000 kr. Hvis man i stedet havde været klog nok til at låne den gamle skrotkasse, som man også har stående derhjemme, ud til naboens søn, mister man kun de 20.000 kr., 30.000 kr., 40.000 kr. eller 50.000 kr., som den koster, hvis han kører for hurtigt og bliver taget for vanvidsbilisme. Så der er jo ikke lighed for loven. Folk, der låner en dyr bil ud, får en meget, meget større straf for den forbrydelse, det er, at de har lånt deres bil ud til en anden, end folk, der låner en billig bil ud.

Kl. 10:24

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Dennis Flydtkjær (DF):

Men det er vel ikke så meget anderledes, end det er ellers i vores færdselslov. Altså, hvis man bliver taget for at køre med utrolig høj fart, med 200 km/t., hvor man må køre 80 km/t., er det i forvejen sådan, at du kan få en straf, hvor du skal betale en månedsløn, og i gentagelsestilfælde er det flere månedslønninger, du skal betale. Der rammer det jo hårdere dem, der har en højere løn. Men de har jo også et højere rådighedsbeløb. Så omvendt kan man sige, at hvis de alle sammen skulle betale den samme lave takst, ville det betyde mere for den, der har en lav indkomst. Så jeg synes egentlig, det ligger i meget god forlængelse af de regler, der er der i forvejen.

Kl. 10:24

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Må jeg bede ordføreren om at gøre klar til næste ordfører ved lige tage en af desinfektionsservietterne?

Den næste ordfører er fra Socialistisk Folkeparti, og det er fru Karina Lorentzen Dehnhardt.

Kl. 10:25

(Ordfører)

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF):

Tak for ordet. Vi skal simpelt hen gøre mere i kampen mod vanvidskørsel. Jeg synes, at de triste sager, vi har set i den seneste tid, hvor mennesker er omkommet, fordi andre har kørt groft uansvarligt, viser det.

I sidste uge behandlede vi i Retsudvalget et forslag, som skærper straffen for vanvidskørsel, og det synes jeg er helt på sin plads, både fordi straffene var ualmindelig lave, men også, fordi man må vide med sig selv, at sætter man sig ind bag rattet og kører voldsomt for stærkt – hasarderet eller chikanøst – så er der altså en stor risiko for, at det kan gå galt. Udfaldet kan i yderste konsekvens være, at man tager en andens liv.

Straf er jo ikke altid det, der gør, at folk holder op med en u hensigtsmæssig handling, men lige præcis, når det handler om færdselslovsovertrædelser, ved vi faktisk, at det virker bedre at skærpe straffen end ved andre forbrydelser. Til gengæld virker det mindre godt på unge. Derfor synes jeg, det er godt, at vi nu også øger muligheden for at konfiskere biler. For man kan jo håbe på, at når vi lukker det her sidste hul i forhold til at kunne tage bilen fra de mennesker, som vælger at køre sindssygt, så løber de på et eller andet tidspunkt tør for selskaber, som vil lease dem en bil, eller for venner, som vil agere stråmænd.

Jeg synes, der er et stort behov for forslaget, og jeg har godt set i høringssvarene, at der er mange organisationer, som synes, at der er store problemer med forslaget. Jeg er ikke tonedøv, jeg er faktisk lydhør. Og er der åbenlyse ting, som vi kan gøre, og som ikke allerede er undersøgt, vil jeg gerne være med til at undersøge det nærmere, men jeg vil også insistere på, at vi er nødt til at lukke det sidste hul med konfiskation. Og der er jo med forslaget en godt nok snæver adgang til, at man kan se bort fra at bruge muligheden for konfiskation, hvis det udgør for stort et indgreb, og der er også mulighed for, at det selskab, som bliver udsat for det her, kan gøre sit krav gældende over for vanvidsbilisten. Og endelig giver vi øgede muligheder for at undgå at lease en bil til den forkerte.

Så SF er for det her forslag, men lad os endelig tage en dybere diskussion om, hvordan vi kan forbedre ordningen. Men ordningen skal i vores optik bestå. Det er trods alt et snævert område, som kan medføre konfiskation. Vi skal op i noget, der ligner *meget* uansvarlig kørsel; det er ikke noget, man bare lige kommer til. Der skal med andre ord en hel del til, før det kan ske.

Til sidst vil jeg gerne sige, at vi synes, at det måske også vil være på sin plads at evaluere den her ordning, både for at se på effekterne af forslaget, men også for at tage bestik af de eventuelle udfordringer, som forslaget kunne afstedkomme, så vi får et kvalificeret grundlag at vurdere det nærmere på. Men med de ord vil jeg meddele, at SF bakker forslaget op.

Kl. 10:28

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til ordføreren. Så er der ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:28

Ole Birk Olesen (LA):

De fleste biler bliver jo købt af folk, der kun bruger bilen f.eks. en halv time hver dag. Derfor er der grundlag for gode forretningsmodeller og deleordninger. I stedet for at alle har hver deres bil, kan man melde sig ind i en ordning, og så kan man bruge en fælles pulje af biler. Det vinder især udbredelse i de større byer i Danmark, hvor folk transporterer sig i små elbiler, og hvor de beslutter, at de ikke behøver en bil selv. Det er jo rigtig godt på alle mulige måder, især hvis man kalder sig rød-grøn, tænker jeg. Er SF's ordfører enig i, at det her forslag kommer til at besværliggøre og fordyre disse ordninger? Det gør det i første omgang for de virksomheder eller for de fællesskaber, der står bag, men i anden omgang vil den ekstra udgift blive påført forbrugerne og dermed gøre det mindre attraktivt at leje lånebiler igennem de her ordninger frem for at eje dem selv.

Kl. 10:29

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:29

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF):

Jeg tror ikke, at man kan afvise, at det her forslag får en konsekvens for delebilsordninger, som jo ellers er noget, vi bakker rigtig meget op i SF. Men jeg må gentage mine ord: Jeg synes, der er behov for det her forslag om konfiskation. Kreativiteten er bare rigtig, rigtig stor blandt de kriminelle, som gerne vil køre råddent, og som gerne vil blive ved med at have en adgang til de her biler. Derfor bliver vi nødt til at gøre noget mere. Men jeg er indstillet på, og jeg har også været i dialog med de firmaer, som har de her ordninger, at prøve at se, om der er noget mere, vi kan gøre, for at man kan beskytte sig imod at låne sin bil ud til de forkerte.

Kl. 10:30

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:30

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg synes ikke, det er godt nok, at SF's ordfører siger, at SF's ordfører ikke vil afvise, at det kan blive mere besværligt og mere dyrt med de ordninger. Det er ikke godt nok, når SF's ordfører ved, at det ville føre til det. Fru Karina Lorentzen Dehnhardt ved, at det vil føre til nogle ekstra omkostninger for de her delebilsordninger, fru Karina Lorentzen Dehnhardt ved, at det vil føre til, at det vil blive dyrere for forbrugerne, og fru Karina Lorentzen Dehnhardt ved, at der dermed vil være en mindre udbredelse af de her ordninger end uden den her lov.

Kl. 10:30

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:30

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF):

Jeg tror, at vi skal afvente og se, hvad forslaget reelt kommer til at betyde. Og så er vi jo, som jeg sagde tidligere, indstillet på at foretage en evaluering af det her forslag. Jeg vil da ikke afvise, at vi på sigt kan blive nødt til at foretage nogle justeringer, men lige nu står vi altså med en meget stor og konkret udfordring, som handler om, at vi skal bekæmpe vanvidsbilisme. Det er et bredt flertal enig i, og det er vi altså også i SF.

Kl. 10:31

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til SF's ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Og hvis ordføreren også vil være venlig at gøre talerstolen klar til den næste ordfører, er det fint.

Og den næste ordfører kommer fra Det Radikale Venstre, og det er hr. Rasmus Helveg Petersen. Velkommen.

Kl. 10:31

(Ordfører)

Rasmus Helveg Petersen (RV):

Tak for det, og tak til de tidligere ordførere. Som flere har sagt, er vi jo ude i at forsøge at gøre noget ved vanvidsbilisme, og vi deler selvfølgelig præcis og akkurat det synspunkt, at det skal stoppes. Her er heldigvis et af de områder – et af de sjældne områder, kan jeg sige – som faktisk kan påvirkes af hårdere straf. Det er langtfra alle de strafsikringsforanstaltninger, der er lavet gennem tiden, der reelt har en kriminalpræventiv effekt. Det er noget, man gør for at straffe forbrydere hårdere, fordi man vil straffe forbrydere hårdere, men det er egentlig ikke noget, der forebygger forbrydelser. Det kan det her lovforslag været med til.

Politiet oplever, at de ikke i tilstrækkelig grad kan konfiskere f.eks. leasede køretøjer, der er blevet anvendt til vanvidskørsel. Vi vil gerne medvirke til en betydelig skærpelse af indsatsen, sådan at det er muligt at lave det her meget stærkt kriminalpræventive tiltag og fortælle folk, der kører dårligt, at de risikerer at miste deres bil.

Vi vil i lovbehandlingen se, om vi kan adressere de mest vidtgående konsekvenser for såkaldt uskyldige, herunder leasingselskaber med rent mel i posen eller delebilsordninger, så de ikke får uforholdsmæssig strenge konsekvenser af det her lovforslag. Vi vil gerne udbore præcis, hvad de er, og hvad vi kan gøre for at mildne dem. Det vil vi gøre i den kommende lovbehandling, og vi håber, at vi i tilstrækkelig grad kan få taget højde for de eventuelle utilsigtede virkninger af det her lovforslag. Under de betingelser vil vi støtte det. Tak for det.

Kl. 10:33

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til ordføreren, og jeg kan se, at ordføreren venter på, at der netop er en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:33

Ole Birk Olesen (LA):

Alt det der snak om, hvad Radikale Venstre vil gøre i lovbehandlingen, er bare for at bilde eventuelle lyttere til den her debat ind, at der stadig vil ske noget. Radikale Venstre har aftalt, at det skal være sådan, som der står i lovforslaget her. Aftalen er lavet. Der er ikke nogen undtagelser for delebilsordninger. Der er ingen undtagelser for den, der låner bilen ud til naboens søn. Det her er det, som Radikale Venstre har aftalt. Kan vi i det mindste ikke få en ærlighed omkring det på bordet: at Radikale Venstre har aftalt det her uden de undtagelser, som hr. Rasmus Helveg Petersen nu efterspørger?

- Kl. 10:34
Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.
- Kl. 10:34
Rasmus Helveg Petersen (RV):
Tak for det. Jeg har i det her forløb insisteret på, at vi i den kommende lovbehandling ser nærmere på det her. Det må jeg insistere på over for ordføreren.
- Kl. 10:34
Første næstformand (Karen Ellemann):
Hr. Ole Birk Olesen.
- Kl. 10:34
Ole Birk Olesen (LA):
Jeg har aldrig hørt om det her med, at først laver man en aftale og derefter går man i Folketingssalen og siger: Vi tror på, at det kan blive bedre, efter at der er lavet et lovforslag, som følger aftalen fuldstændig, og som der er meget insisteret fra regeringspartiet på, at det skal være sådan der, og at de undtagelser, som ordføreren her i det her tilfælde efterspørger, ikke må imødekommes ifølge regeringspartiet. Jeg har aldrig hørt om det. Så for mig at se er det bare Radikale Venstres ordfører, der forsøger at bilde nogle folk ind, at han vil gøre noget, som han udmærket ved han ikke kan gøre.
- Kl. 10:34
Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.
- Kl. 10:34
Rasmus Helveg Petersen (RV):
Tak for det. Jeg har med meget stor interesse læst høringssvarene, som jo kom efter indgåelsen af stemmeaftalen, og dem skal man selvfølgelig tage alvorligt. De kommer ikke bare for sjov. Sådan nogle høringssvar er en del af vores lovforberedende arbejde, og vi vil simpelt hen have det ind i behandlingen af det her lovforslag, og det synes jeg er helt naturligt. Og det må jeg sige ikke bare er bluf fra min tid. Det ønsker vi fra radikal side.
- Kl. 10:35
Første næstformand (Karen Ellemann):
Tak til den radikale ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Den næste ordfører kommer fra Enhedslisten, og det er hr. Rasmus Vestergaard Madsen. Velkommen.
- Kl. 10:35
(Ordfører)
Rasmus Vestergaard Madsen (EL):
Når man sætter sig bag rattet i en bil, følger der et kæmpe ansvar med, det gør der for en selv, men særlig for ens passagerer og alle andre, der færdes i trafikken. Det er langt de fleste af os heldigvis bevidste om. Vi er bevidste om det ansvar og overholder de regler, vi har i trafikken. Men der er desværre også nogle få, som vælger at tilsidesætte hensynet til alle andre. Måske overvurderer de deres egne evner, eller måske er de slet og ret faktisk ligeglade med deres medmennesker. Det har vi desværre set alt for mange hjerteskrænde historier i medierne om, når intetanende mennesker bliver ramt af vanvidsbilisternes hensynsløshed. Det er både uacceptabelt og uholdbart og sætter dybe spor i både ofrene og deres pårørende.
Der er derfor brug for, at vi strammer op og reagerer. Vi må som samfund trække en streg i sandet. Derfor er Enhedslisten også gået med til den aftale, som indeholder en lang række initiativer, der skal forhindre mennesker, der kører fuldstændig åndssvagt, i fortsat at kunne sætte sig bag rattet og udsætte andre for fare. En del af
- Kl. 10:34
initiativerne sigter mod hårdere straffe. For os handler det ikke om at straffe disse mennesker for straffens skyld, men om at sikre, at de i højere grad bliver afskåret muligheden for igen at sætte sig bag rattet i en bil, ligesom det for Enhedslisten er vigtigt, at aftalen også har fokus på en forstærket forebyggende indsats mod vanvidskørsel i form af bedre muligheder for at afsløre stråmænd ved leasing og bedre mulighed for, at leasing-, udlejnings- og delebilselskaber kan sikre sig mod personer, der tidligere er dømt for vanvidskørsel.
På den baggrund kan Enhedslisten støtte lovforslaget.
- Kl. 10:37
Første næstformand (Karen Ellemann):
Tak til ordføreren. Så er der ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance.
- Kl. 10:37
Ole Birk Olesen (LA):
Liberal Alliance er lige så meget imod vanvidsbilisme som alle andre. Det er forfærdeligt, og det skal stoppes. Men fordi man er imod noget, er det jo ikke retfærdiggjort, at man bruger alle midler, uanset hvor hårde og hvor retfærdige de er. Nu er jeg ikke er helt klar over, om Enhedslisten for tiden overhovedet synes, at biler skal være tilladt i byen, men såfremt det skal være tilladt med biler i byen, synes Enhedslisten så ikke, det er bedre med de her delebilsordninger, hvor flere familier deler den samme bil i stedet for at have en bil hver? Og er Enhedslisten ikke enig i, at med det her lovforslag bliver det gjort både dyrere og mere besværligt at være firma, der tilbyder delebilsordninger, og at være kunde, som benytter sig af delebilsordninger?
- Kl. 10:38
Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.
- Kl. 10:38
Rasmus Vestergaard Madsen (EL):
Det er fuldstændig rigtigt, at vores byer bliver fyldt med biler, som fylder op og skaber lange køer. Derfor er vi meget positivt indstillet over for delebilsordninger. Og det er rigtigt, som SF's ordfører også sagde, at det her godt kan have nogle, jeg tror, ret små konsekvenser for delebilselskaberne. Men det vil jeg sådan set gerne acceptere, for at vi kan undgå, at vanvidsbilister kan gøre brug af delebilsordninger til at køre rundt.
- Kl. 10:38
Første næstformand (Karen Ellemann):
Hr. Ole Birk Olesen.
- Kl. 10:38
Ole Birk Olesen (LA):
Jeg tror, mange mennesker har det ligesom mig: Ja, det kunne da godt være, man skulle prøve at stille sin bil til rådighed for andre gennem en delebilsordning. Men hvis det er sådan, at man så kan miste den bil, fordi den person, som låner den, måske ikke tidligere er blevet taget for vanvidskørsel og det derfor ikke fremgår af nogen straffeattest, at vedkommende er taget for vanvidskørsel, nu har tænkt sig at gøre det for første gang i min bil – og det er en dejlig bil, også at accelerere i – tror hr. Rasmus Vestergaard Madsen så, at der er flere mennesker eller færre mennesker, som har lyst til at stille deres bil til rådighed for en delebilsordning med det her forslag?
- Kl. 10:39
Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:39

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Jeg tror ikke, det her forslag gør nogen nævneværdig forskel, i forhold til om folk vil lade deres bil være en del af en delebilsordning. Og i lovforslaget er der jo sådan set også indskrevet muligheder for, at ejeren, hvis der er nogle uforholdsmæssigt voldsomme indgrebsmuligheder, kan få sin bil igen. Men jeg er åben for at se på det, hvis – som SF's ordfører også sagde – der er behov for nogle små justeringer i lovforslaget. Så lad os se på det i udvalgsarbejdet.

Kl. 10:40

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til Enhedslistens ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Den næste ordfører er fra Det Konservative Folkeparti, og det er hr. Niels Flemming Hansen. Velkommen.

Kl. 10:40

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak. Ja, nu er meget jo efterhånden sagt i denne sag i salen. Jeg er nødt til at sige, at der ikke er nogen, der skal være i tvivl om, at vanvidsbilister skal væk fra de danske veje. Det sikrer vi på flere måder, eksempelvis ved at give politiet de nødvendige ressourcer til at være dér, hvor vanvidsbilisterne er, og ved at lave den her lov om at kunne tage de her biler, som jo er leaseede. Lovforslaget er jo ikke så meget anderledes, end loven er i dag. Når jeg kører i min privatbil og jeg vælger at køre 220 km/t. på motorvejen, hvor jeg må køre 110 km/t., ja, så kan man tage min bil. Det er jo den risiko, der er.

Jeg er nødt til at sige, at når man har med det her at gøre, handler det jo om, at der er nogle lømler og vandaler derude, som har det ene formål her i livet at skade andre mennesker. Og det kan de gøre enten ved at bruge deres biler som de dødsmaskiner, som de kan være, hvis ikke de behandler dem ordentligt, eller de kan gøre det ved at sælge stoffer, eller hvad ved jeg.

Det, som jeg selv sådan er en lille smule skeptisk over for i det her lovforslag, er i virkeligheden det med den relativt høje, synes jeg, promillegrænse, som der er i den. Ved en promille på 2,0 er man altså, som vi siger i Jylland, godt dingel. Og så er der det her med, når man har taget stoffer. Jeg snakkede med ministeren om det i går, og han sagde, at ja, men det der med at tage stoffer er jo enten-eller. Det er jo svært at graduere, hvor skæv man er, og det grinte vi så lidt ad, og sådan er det.

Men det ændrer altså ikke ved, at når vi laver en lov som den her, bliver den nødt til at være voldsomt restriktiv, og det bliver den desværre nødt til, fordi de her tosser, som ligger og kører rundt i gaderne i København og i Jylland og andre steder, jo altid vil kunne finde smuthuller i den her leasingverden. Derfor bliver man nødt til at være meget, meget restriktiv.

Men det er klart, at som konservativ er jeg selvfølgelig bekymret over de konsekvenser, restriktionerne har for erhvervslivet, den her ulighed, der lidt kan være mellem bankerne, som har finansieret en bil og har pant i den, og leasingselskaberne. Jeg har også talt med både leasingselskaber og biludlejningsselskaber og green mobility-selskaber osv. i de sidste par dage, og der er jo nogle måder, hvorpå et leasingselskab kunne skrive sig ud af det her, i forhold til hvordan man opretter sine selskaber, hvem der kautionerer for hvem, og hvordan man tager pant i bilerne osv. Der er et lille problem med biludlejningsselskaberne, som jo ikke har bilerne i så voldsom lang tid i landet, før de bliver eksporteret igen, og det må vi så håbe at de kan finde løsninger på.

Men jeg glæder mig meget til at følge andenbehandlingen og se, hvad vi kan gøre i den, og om vi kan gøre noget ved det, som hr. Ole Birk Olesen tidligere har sagt godt kan være besværligt. Mange tak.

Kl. 10:43

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til den konservative ordfører. Der er ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:43

Ole Birk Olesen (LA):

Er det Det Konservative Folkepartis opfattelse, at man har begået en stor forbrydelse, som bør resultere i konfiskation af ens bil, som måske er 300.000-400.000 kr. værd eller et eller andet i den stil, fordi man ikke har kunnet regne ud, at naboens søn, der kom og spurgte, om han måtte låne bilen, havde den intention at køre for stærkt på en øde landevej i Jylland? Altså, der har man simpelt hen begået en forbrydelse, som gør, at man har fortjent at få konfiskeret sin bil, fordi man ikke kunne regne ud, at naboens søn havde tænkt sig at køre for hurtigt eller måske på et tidspunkt i løbet af turen fandt ud af, at han havde lyst til at køre hurtigt?

Kl. 10:44

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:44

Niels Flemming Hansen (KF):

Det er Det Konservative Folkepartis opfattelse, at hvis man kører med dobbelt hastighed af det, man må, så er man gal i hovedet, og hvis man er dér, bør man ikke have lov til at føre en bil – undskyld mig. Og det ville hr. Ole Birk Olesen med garanti også sige, hvis der dér, hvor han bor – det kunne vi se i et tv-program for nylig – kom biler kørende med over 100 km/t. i en 50-kilometerzone. Det er ikke anderledes. Du udsætter dig selv for fare, men du udsætter frem for alt andre menneskers liv for fare, og det er vanvidsbilisme.

Loven er jo ikke anderledes, end sådan som det er i dag, hr. Ole Birk Olesen. Hvis jeg gør det i min private hybridbil – jeg har desværre ikke en elbil endnu – altså kører dobbelt op, jamen så bliver bilen taget. Så det her er altså spørgsmålet om at sidestille leasingbiler med privatejede biler.

Kl. 10:45

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:45

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg tænkte, at det måtte have været en fortalelse, da hr. Niels Flemming Hansen i første omgang sagde, at loven i dag, hvor man også kan få konfiskeret sin bil, hvis man kører for stærkt, ikke er anderledes end den nye lov, som gør, at hr. Niels Flemming Hansen kan få konfiskeret sin bil, eller jeg eller hr. Rasmus Helveg Petersen kan, hvis vi har lånt bilen ud til naboens søn og naboens søn kører for hurtigt. Jeg tænkte, at det var en fortalelse, da hr. Niels Flemming Hansen sagde, at der ikke var forskel på situationen, hvor det er den, der kører for hurtigt, der bliver straffet, og situationen, hvor det er den, der har lånt sin bil ud til en, som har kørt for hurtigt, der bliver straffet – altså at der ingen forskel er der. Men nu har hr. Niels Flemming Hansen gentaget det. Så det er ikke en fortalelse. Han mener vitterlig, at der ikke er nogen forskel på, om man får konfiskeret sin egen bil, eller om man får konfiskeret en andens bil.

Kl. 10:45

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Niels Flemming Hansen (KF):

Hvis jeg låner min bil ud til naboens søn eller for den sags skyld til min egen søn, som lige er blevet 18 år, så er det jo mit ansvar, altså at låne den ud til en person, som jeg har tillid til ikke vil bruge min bil som et mordvåben.

Kl. 10:45

også rigtig meget af det andet; vi vil godt nok ikke det her, men vi vil gerne være med i aftalen alligevel, selv om det her er med, som vi egentlig er imod? Eller kom Nye Borgerlige til forhandlingerne med det ønske, at folk, der ikke kører for stærkt, skal have frataget deres bil, hvis de har lånt den ud til en, som har kørt for stærkt?

Kl. 10:49

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til den konservative ordfører. Der er ikke flere korte bemærkninger til ordføreren. Og vil ordføreren være så venlig lige at gøre klar til den næste ordfører. Tak.

Den næste ordfører er fra Nye Borgerlige, og det er fru Mette Thiesen. Velkommen til.

Kl. 10:46

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:49

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Tusind tak. Vi har set nogle helt forfærdelige eksempler på vanvidskørsel. Vi har set eksemplet med en mand, der kørte fuldstændig vanvittigt på Langebro og slog en politimand ihjel. Vi har senest set et fuldstændig sindssygt og hjerteskerende eksempel på en, igen, mand, som kørte fuldstændig sindssygt og slog en 5-årig pige ihjel. Derfor er det helt essentielt, at vi slår meget hårdt ned på dem, som kører vanvidskørsel.

Kl. 10:46

Mette Thiesen (NB):

Når man sidder og forhandler en aftale, f.eks. som den her aftale, så er der jo nogle konkrete krav. Altså, vi havde eksempelvis det med, at de kriminelle udlændinge selvfølgelig også skal udvises for det her, altså vanvidskørsel – selvfølgelig skal man det. Og jeg skal være fuldstændig ærlig og sige til hr. Ole Birk Olesen, som nu har anført det her over for samtlige ordførere i salen, at det er væsentlig vigtigere for os i Nye Borgerlige at få sikret, at der ikke er vanvidsbilisme, end at fremme delebilsordninger.

Kl. 10:49

Derfor er Nye Borgerlige selvfølgelig også med i den meget, meget brede aftale om netop at få stoppet vanvidskørsel. Og vi har sådan set været klare i mælet fra start af. Vi synes, det er rigtig godt, at man sætter straffen markant op, og vi har også et dybfølt ønske, som jeg ved at min partiformand også har bedt om bliver adresseret særskilt til justitsministeren, om, at kriminelle udlændinge selvfølgelig også skal udvises for den her form for kriminalitet. Det manglede da bare.

Med hensyn til vanvidskørsel er det sådan i vores optik, at det vil vi godt slå meget hårdt ned på, for det vil vi simpelt hen ikke tolerere i Danmark. Vi vil ikke tolerere, at der er nogle, der bruger biler som mordvåben; vi vil ikke tolerere, at der er nogle, der er fuldstændig bedøvende ligeglade med, om der er børn eller i det hele taget borgere i Danmark, der går rundt på gader og stræder, og som kan blive ramt af det her. Det er hensynsløst, og det er hjerteskerende igen og igen at opleve de her frygtelige sager fra alle dele af Danmark.

Så derfor støtter Nye Borgerlige selvfølgelig også op om det her konkrete lovforslag, som også er en del af den samlede aftale, som vi lavede i sin tid, om vanvidskørsel. Det manglede bare.

Kl. 10:48

Første næstformand (Karen Ellemann):
Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 10:49

Ole Birk Olesen (LA):

Hvad med den private ejendomsret? Hvad med det, at folk har deres ejendom, og at den straf, de eventuelt skulle have for at gøre noget i deres ejendom, skal være knyttet til, om det er dem, der gør det? Den skal ikke være knyttet til, at de gerne ville gøre en tjeneste over for deres nabo eller gerne ville deltage i en delebilsordning, som så bliver udnyttet af nogle andre, som kører for stærkt. Den slags civilsamfund skal have lov til at eksistere, uden at man påfører straffen med konfiskation af bilen over for den, der ikke har gjort noget, men at man nøjes med at straffe den, som har gjort noget.

Kl. 10:50

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:50

Mette Thiesen (NB):

Igen: Jeg har hørt ordføreren anføre det her flere gange. Personligt ville jeg aldrig selv udlåne min bil, heller ikke til naboens søn – jeg tror i øvrigt, han er 12 år, så det ville heller ikke være særlig relevant. Men det ville jeg simpelt hen ikke gøre, fordi det er mit ansvar at sikre, at jeg ikke udlåner min bil til en, som måske kunne køre vanvittigt. Så nej, jeg forstår simpelt hen ikke, hvad skal man sige, hele den her problematik.

Det er selvfølgelig klart, at man eksempelvis som leasingselskab skal være fuldstændig klar over, at man ikke udlejer de her biler til hvem som helst. Det er dem, der låner bilen ud, der sådan set har ansvaret. Så nej, det er ikke en problematik, som vi ser stå i vejen for, at man laver det her i øvrigt rigtig gode tiltag til at stoppe vanvidsbilisme.

Kl. 10:51

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til Nye Borgerliges ordfører. Så er der en kort bemærkning til hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 10:48

Ole Birk Olesen (LA):

Da Nye Borgerlige gik til de her forhandlinger om vanvidskørsel, som vi også ville deltage i og gerne ville have været med i, hvis der ikke havde været det her fuldstændig uacceptable forslag som en del af det, var det da Nye Borgerliges intention, at folk skulle kunne miste deres egen bil, hvis de lånte den ud til naboens søn, som kører for stærkt, eller at folk, der låner deres bil ud gennem delebilsordninger, skulle kunne miste deres bil, altså få den konfiskeret og solgt, og miste dens værdi, hvis de lånte den ud gennem en delebilsordning til en anden, som viste sig at køre for stærkt? Var det et ønske, som Nye Borgerlige gik til forhandlinger med, eller var det noget, hvor Nye Borgerlige sagde: Nå ja, okay – det vil regeringen gerne, og vi vil

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til fru Mette Thiesen. Der er ikke flere korte bemærkninger. Jeg vil gerne bede ordføreren om at gøre klar til det sidste partis ordfører.

Og den næste er ordføreren for Liberal Alliance, hr. Ole Birk Olesen.

(Ordfører)

Ole Birk Olesen (LA):

Folk, der kører vanvittigt i trafikken, er et kæmpe problem. Det er fuldstændig angribeligt, at man på den måde udsætter andre mennesker for livsfare, fordi man selv er egoist, eller fordi man betror sine egne køreevner for meget. Man skal ikke køre for hurtigt i det her samfund, for der er alt for stor risiko forbundet med det.

Vanvidskørsel er den mest vanvittige form for hurtig kørsel. Derfor stemmer vi med glæde for det lovforslag, som *justitsministeren* har fremsat – det har vi allerede meddelt – med en række effektive strafforhøjelser for folk, der kører vanvidskørsel. Det manglede bare, det er på sin plads, og det er nødvendigt.

Hvis det alene havde været en del af den aftale mod vanvidskørsel, som var blevet indgået af Folketingets partier, ville vi også have været med i den aftale, for vi er lige så meget imod vanvidskørsel, og vi tror lige så meget på, at højere straffe vil hjælpe her, som alle andre. Problemet er, at den aftale også rummer det her element og det her lovforslag, som i sin essens gør, at hvis en person har lånt en bil af en anden person, så kan den anden person straffes med konfiskation af bilen, hvis låneren kører vanvidskørsel.

Konfiskation af bilen er ikke det samme som beslaglæggelse. Altså, beslaglæggelse handler om, at en person kører for hurtigt, man tager bilen fra vedkommende, fordi man ikke vil have det, og bilen kun bliver udleveret, mod at man lægger et eller andet beløb. Eventuelt kan den, der i virkeligheden ejer bilen, faktisk få udleveret bilen, fordi det jo ikke var ham, der kørte for hurtigt. Konfiskation er, at man tager bilen og sælger den til højest bydende og stopper pengene i statskassen.

Det vil sige, at hvis hr. Jensen gerne vil låne sin bil ud til naboens søn, fordi naboens søn har brug for at komme til fodboldkamp i serie 3, hvor han spiller – hans forældre bruger selv bilen, og han har behov for en bil et andet sted fra, så nu låner han altså en bil af hr. Jensen – kan hr. Jensen nu fremover kun gøre det med bæven. For tænk, hvis sønnen, som er 19 år og lige har fået kørekort, synes, at han skal udnytte, at det er en stille søndag i Vestjylland og vejen er tom, til at køre alt, alt for stærkt. Det har sønnen fortjent en straf for, men har hr. Jensen fortjent at miste sin bil, fordi han i al venlighed lånte den ud til naboens søn, der skulle til fodboldkamp? Det synes jeg ikke. Jeg kan simpelt hen ikke se rimeligheden i det. Det er fuldstændig urimeligt.

Formålet med at stoppe vanvidskørsel er et godt formål, men ikke at bruge dette middel, som gør, at folk ikke kan hjælpe hinanden i naboskabet, og at folk ikke kan benytte sig af delebilsordninger, hvor man stiller bilen til rådighed for andre, som ikke har bil, fordi man jo ikke nødvendigvis kender de mennesker så godt, at man ved, at de aldrig kunne finde på at køre så meget for stærkt, at det er vanvidskørsel. Man kender ikke engang naboens søn så godt. Selv om man måske har kendt ham i alle 19 år af hans liv, kan det godt være, at han kunne finde på det her. Det ødelægger jo sammenholdet i lokalsamfundet; det ødelægger, at man kan være sammen om noget og stille ting til rådighed for hinanden; det ødelægger civilsamfundet, at man på den måde pålægger den, der er venlig, en enorm straf for den venlighed, som dem, der modtager venligheden, kunne finde på at misbruge.

Og så er der jo ingen som helst lighed for loven i det her. Den, der låner en bil til 50.000 kr. ud, kan maksimalt risikere at miste 50.000 kr. Hvis man er sådan en, der går lidt op i bilen og har brugt flere penge på bilen og måske sparet lidt på boligen i stedet for, fordi man hellere vil have en lækker bil at køre i, og har en bil til 500.000 kr., risikerer man at miste 500.000 kr., hvis man låner den ud til naboens søn. Altså, det er den samme forseelse, man har begået, og forseelsen er den frygtelige, at man har haft tillid til naboens søn, og at man ikke har været i stand til at vurdere, om naboens søn kunne

Kl. 10:51 finde på at køre for stærkt. Forseelsen er den samme, men den, der har en bil til 50.000 kr., får en meget mindre straf end den, der har en bil til 500.000 kr.

Jeg forudser, at når de første historier kommer frem, så begynder ordførerne at falde fra. De kommer til at sige i deres lokalpresse, hvis det er i deres lokalområde: Det her var sandelig ikke meningen med loven, og det kunne jeg aldrig finde på at bakke op om; nu vil jeg gå til ministeren, og jeg vil rejse sagen for ministeren; nu må han gøre noget; det er ministeren, der må gøre noget. Og dem, der hører den slags snak, skal bare vide, at alle er opmærksomme på, at det er det, de har aftalt, og de vil ikke kunne undskylde sig, når enkeltsagerne dukker op, for det er helt urimeligt, hvad den her lov får af konsekvenser.

Kl. 10:56

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til Liberal Alliances ordfører. Der er ønske om en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre. Værsgo.

Kl. 10:57

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Nu er jeg jo liberal, og det tror jeg også Ole Birk Olesen er. Vi kan jo godt lide princippet om frihed under ansvar, og det er jo lige præcis det, det handler om – ansvar for at bruge en bil forsvarligt. Mener hr. Ole Birk Olesen ikke, at hvis man har det hypotetiske tilfælde, at man låner en bil ud til nabosønnen, så har man også selv et ansvar? Man udstyrer en anden person med et køretøj, der potentielt kan blive en dræbermaskine. Har man ikke et ansvar selv? Og hvis hr. Ole Birk Olesen er i tvivl, kan jeg da give det gode råd, at man skal lade være med at låne bilen ud til naboens søn, hvis ikke man kender hans karakter godt nok.

Kl. 10:57

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ordføreren.

Kl. 10:57

Ole Birk Olesen (LA):

Man har et ansvar for det, man kan have et ansvar for. Hvis naboens søn kommer til hr. Kristian Pihl Lorentzen – og han ved, at nabosønnen er en bølge og en fartosse, og at han kører ræs i weekenden i forældrenes bil – og beder om at låne hr. Kristian Pihl Lorentzens bil, så har hr. Kristian Pihl Lorentzen et ansvar for at bruge sin sunde fornuft og ikke låne sin bil ud.

Men det er helt almindelig knægte i Jylland, som kan finde på at køre for stærkt, når de kommer ud på en øde landevej, på et tidspunkt hvor der ingen mennesker er. Vi kender dem alle; måske har vi endda selv gjort det, dengang vi var 18-19 år og lige havde fået kørekort. Måske har hr. Kristian Pihl Lorentzen selv gjort det, måske har hans egen søn gjort det.

Altså, der er mange ude på landet, der, når de ser en tom landevej og er unge og overmodige, godt kan finde på at trykke på speederen. Man kan ikke se det, og når man ikke kan se det, er det svært at have det ansvar.

Kl. 10:58

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 10:58

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg synes, hr. Ole Birk Olesen bliver lidt svag i argumentationen her, for det er, som om det der med at køre vanvidskørsel er noget, man kan komme til. Og jeg er lidt ked af, at det sådan skulle være et særligt jysk fænomen, for jeg tror faktisk, at det er særligt udbredt her

i hovedstadsområdet – det er det også i Jylland, men der i hvert fald store problemer med det her i hovedstadsområdet.

Kl. 11:01

Så mener hr. Ole Birk Olesen virkelig, at det er noget man sådan lige kommer til, altså at køre over 100 km/t. i en by eller over 200 km/t. på en motorvej? Det er, som om det er en bagatellisering af begrebet vanvidsbilisme.

Kl. 10:59

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 10:59

Ole Birk Olesen (LA):

Det er absolut ikke en bagatellisering af begrebet vanvidsbilisme. Det kommer man ikke til, det gør man bevidst, og det skal man lade være med, og det kan alle fornuftige mennesker lade være med.

Men hr. Kristian Pihl Lorentzen kan ikke se på naboens søn, om han er en, der kunne finde på at køre alt for hurtigt. Man kan måske vide, at Kenneth dér ikke skal have bilen, for jeg ved, han kan finde på at køre for hurtigt. Men det er ikke sikkert, man kan se det på Peter, altså om han er en, der kunne finde på at gøre det, når landevejen er tom og han lige har fået kørekort. Det er ikke sikkert, at man kan se det på ham. Og i det tilfælde synes jeg ikke, det er rimeligt, at man risikerer at miste sin bil, fordi man ikke kunne forudse, at Peter kunne finde på at køre alt, alt for stærkt.

Kl. 11:00

Første næstformand (Karen Ellemann):

Den næste korte bemærkning er til hr. Niels Flemming Hansen, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:00

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak. Hr. Ole Birk Olesen nævnte tidligere de her delebilsordninger, og det kan jo både være GoMore-ordninger og green mobility-ordninger, og hvad de ellers hedder. I mine snakke med de her selskaber har jeg fået at vide, at man kan skrive sig ud af det i de her lejekontrakter, man jo trods alt får, når man laver aftaler; at man altså kan skrive sig ud af, at man er erstatningsansvarlig osv. i forhold til bilen. Mener hr. Ole Birk Olesen ikke, at det er nok i den her situation?

Kl. 11:00

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 11:00

Ole Birk Olesen (LA):

Der er to måder, man kan sikre sig på. Man kan jo sikre, at den, der fører bilen, har ansvaret for at erstatte bilen – og det tror jeg måske allerede vil ligge i lovgivningen på en eller anden måde. Men det kan være svært at opkræve de penge.

Så kan man forsikre sig, men det vil jo fordyre selve den vare, man leverer til kunden; altså dette, at man nu skal til at købe en forsikring, som man skal betale for, og som man bliver nødt til at opkræve forbrugerne de ekstra penge for. Så dermed vil det blive dyrere for forbrugerne at benytte sig af de her delebilsordninger, og det vil mindske udbredelsen af dem – alt andet lige.

Kl. 11:01

Første næstformand (Karen Ellemann):
Hr. Niels Flemming Hansen.

Niels Flemming Hansen (KF):

Ja, det kan hr. Ole Birk Olesen givetvis have ret i. Mener hr. Ole Birk Olesen, at der ville være fornuft i at evaluere loven om 12 måneder og sige: Hvor har vi så ramt, og har der været ramt skævt i det her tilfælde?

Kl. 11:01

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ordføreren.

Kl. 11:01

Ole Birk Olesen (LA):

Ja, det er da bedre end ingenting, men jeg synes, at man burde lade være med at gøre det her. Det, man burde gøre, var at sige: Hvis en person har fået tilstrækkeligt mange alvorlige domme for overtrædelse af fartgrænserne i løbet af en periode eller én overtrædelse for vanvidskørsel, kommer vedkommende på en liste, og så kan alle, der låner biler ud – professionelle, måske også private – gå ind på den liste og se, om den person, der gerne vil låne bilen, står på listen, fordi vedkommende har kørt meget for stærkt eller ligefrem vanvidskørsel.

Kl. 11:02

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til hr. Ole Birk Olesen. Der er ikke flere korte bemærkninger. Hermed har alle ordførerne fra partierne haft ordet, og nu bliver der gjort klar til, at transportministeren kan komme til talerstolen.

Kl. 11:02

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Tak til ordførerne for bemærkningerne til lovforslaget.

»Betjent dræbt af vanvidsbilist på Langebro«. »Vanvidsbilist kørte 124 km/t. i byzone«. »Vanvidsbilist sendte kvinde i koma og kørte 5-årig pige ihjel«. Det er desværre den virkelighed, vi lever i, hvor overskrifter som disse er nogle, børn og voksne kan læse i medierne.

Vi lever desværre i en verden, hvor nogle opfører sig så hensynsløst i trafikken, at det rammer medierne, at det rammer avisernes forsider. Deres opførsel er så alvorlig en trussel mod vores trafikikkerhed, at vi er nødt til at lovgive imod det. Det er derfor, vi er her i dag, fordi deres adfærd er til stor fare for os alle sammen. Det er en trussel mod vores samfundsorden. Det er en skændsel mod den måde, vi lever sammen på som civiliserede mennesker, og det skal stoppes nu.

Det er egentlig ret enkelt. Vores veje skal være trygge. De skal være et sikkert sted at færdes, og det kan vi kun opretholde, hvis vi alle sammen overholder færdselsloven og i øvrigt har en god opførsel over for hinanden i trafikken. Det er ikke ønsketænkning. Det er sådan, det er. Det er sådan, det bør være, men det er ikke alle, der er enige i det, i vores samfund. Der er nemlig et fåtal herhjemme, som kører med speederen helt i bund og bevidst ignorerer hastighedsgrænserne, bevidst ignorerer skiltning om byzoner og bevidst ignorerer andre trafikanters tilstedeværelse på veje og stier. De smadrer vores fælles forståelse af, hvordan vi skal opføre os over for hinanden i trafikken.

De overtrædelser af færdselsloven, der sker, er så eftertrykkelige, at de trækker et hjulspor af død og ulykke i kølvandet på dem. Men vi kan ikke stoppe føreren, hvis vi ikke også stopper bilen, og vi skal have stoppet vanvidsbilisme. Det er regeringens absolutte mål, og det gælder også de partier, der står bag denne aftale, men vi kan ikke stoppe vanvidskørsel, hvis vi ikke også tager skrappe midler i brug. Vi er nødt til at sætte hårdt mod hårdt.

Jeg er sikker på, at alle herinde vil give mig ret i, at hvis man først har kørt 120 km/t. igennem en byzone, der er skiltet til 50

km/t., så er det ikke en bøde, der får føreren til at ryste i bukserne af skræk. Det, der virker, er helt at fjerne førerens mulighed for at foretage vanvidskørsel igen. Det er den eneste måde, vi kan være sikre: uden bil, ingen kørsel. Det er derfor, vi foreslår som en del af lovforslaget, at bilen bliver taget, i det sekund den er blevet anvendt til vanvidskørsel, uanset om føreren selv ejer køretøjet, eller om køretøjet er ejet af en tredjemand.

Der er kritikere af dette lovforslag, der siger, at det er for indgribende, at vi går for langt, og jeg er enig i, at det er indgribende – det er det – særlig hvis bilen ikke tilhører føreren selv. Det er et stort og et alvorligt skridt at fratage nogen deres ejendom, hvis de ikke selv har kørt bilen på den her måde, men der er ingen tvivl for mig om, at det er det, der skal til. Det er simpelt hen nødvendigt, hvis reglerne skal have den ønskede effekt. Derfor er jeg ikke enig i, at vi går for langt med forslaget, for vi er nødt til at gå langt, hvis vi skal indhente og i sidste ende stoppe de bilister, der kører vanvidskørsel.

Når vi foreslår så vidtgående krav, har vi selvfølgelig også taget højde for de konsekvenser, det kan få for dem, som ubevidst bliver inddraget. Det gælder f.eks., hvis føreren har lånt en bil af sin tante, sin nabo eller sin chef og derefter brugt den til vanvidskørsel. Hvis det sker, har ejeren mulighed for at rette et økonomisk krav imod den, der har ført bilen. Det er vigtigt at huske, og det vil give ejeren mulighed for at få dækket sit tab.

Kl. 11:07

Så er der måske samtidig også anledning til som transportministere i dag at løfte en moralsk pegefinger over for alle bilejere her i landet: I skal overveje, hvem I låner jeres bil ud til. I skal tage en alvorssnak med jeres store børn, inden de låner bilen, I skal overveje, hvem i familien eller vennekredsen I låner nøglerne ud til. Og hvis du er chef i en transportvirksomhed, en servicevirksomhed eller et andet sted, hvor der er chauffører ansat, så skal de selvfølgelig have en grundig instruktion i, hvad man bruger bilen til, og især hvad man ikke skal bruge bilen til. Det forventer jeg faktisk allerede sker rigtig mange steder i ansvarlige virksomheder, men nu er der altså det, at det nu kan få en endnu større konsekvens for ejeren, hvis det viser sig, at bilen er anvendt til vanvidskørsel, uanset om man var vidende om, at det skete, eller ej. Det er skrappe metoder, ingen tvivl om det, men jeg ved også, at vanvidskørslen fortsætter, hvis vi ikke gør netop dette. Det at tage bilen skal gælde for alle vanvidsbilister. Der må ikke være undtagelser, og der må ikke være smuthuller.

Vi ved fra politiets gennemgang i forbindelse med den aftale, der er lavet, at der er visse leasingelskaber, der har kontakt til bandemiljøet. De bruger selskaberne til at få adgang til dyre luksus-biler, selv om de ofte selv har ret beskedne indtægter, f.eks. kontant-hjælp. Så bruger de bilerne til at køre vanvidskørsel, og det får ikke nogen konsekvenser for dem. Derfor, hvis vi begynder at undtage specifikke brancher og specifikke køretøjstyper – det kunne være delebilbranchen, det kunne være korttidsudlejning, det kunne være mindre biler, det kunne være lån af biler i familieforhold osv. – så får vi smuthuller, og jo flere smuthuller, jo større sandsynlighed er der for, at de bliver udnyttet af f.eks. bandemedlemmer og andre bilister, der har en tilsvarende mangel på respekt for lov og orden og hensyn til andre, og det hænger jo ikke sammen.

Jeg er overbevist om, at disse brodne kar hurtigt vil kunne gemme sig bag forskellige konstruktioner med delebilsordninger, virksomhedskonstruktioner, erhvervstransport og udlånsmodeller, hvor bilen angiveligt tilhører et familiemedlem og derefter er udlånt til vanvidsbilisten. Den mulighed må vi ikke give dem, den mulighed vil jeg og regeringen ikke give dem.

Derfor er jeg også uenig med dem, der har kritiseret forslaget for ikke at have de her særlige undtagelser. Det er vores ansvar at sikre, at vi ikke får sat flere menneskeliv på spil, når de her vanvidsbilister ikke selv kan finde ud af det, og derfor er vi nødt til at tage bilen fra dem.

Jeg vil lige komme med en kort bemærkning til hr. Dennis Flydtkjærs bemærkninger om vejarbejde. Jeg skal her minde om, at hovedudgangspunktet på motorveje er, at man skiltes ned til 80 km/t. Medmindre man decideret krydser over et vejarbejde, hvor der så typisk vil være meget markant skiltning, så er den typiske nedskilte hastighed på motorveje 80 km/t. Det vil altså sige, at hvis man, om jeg så må sige, uforvarende skulle komme til at overskride hastighedsgrænserne meget markant, er det, fordi man i forvejen kører mere end 160 km/t., altså alt for hurtigt, uanset om det er en motorvej med en fartbegrænsning på 130 km/t. eller 110 km/t. Derfor mener jeg heller ikke, at man kan antage, at folk på den måde uforvarende kommer i den her situation.

Det er klart, at jeg ser frem til den videre behandling her i Folketinget, og de spørgsmål, der måtte være, stiller vi os naturligvis til rådighed for at besvare i den forbindelse. Tak for ordet.

Kl. 11:11

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til transportministeren. Der er ønske om en kort bemærkning fra hr. Ole Birk Olesen, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 11:12

Ole Birk Olesen (LA):

Jeg har jo over for Folketingets ordførere her fremført en række situationer, hvor jeg synes, at den her lov vil være uretfærdig og uhensigtsmæssig, og jeg tror, at der var tre af ordførerne, der svarede – ordføreren fra DF, ordføreren fra SF og ordføreren fra Det Radikale Venstre: Jo, jo, men nu går vi i gang med udvalgsarbejdet, og der vil vi sikkert lave nogle ting om, sådan at der kommer nogle undtagelser, som gør, at loven ikke bliver så uhensigtsmæssig som påpeget af dig, Ole Birk Olesen.

Er det noget, som regeringen er åben over for: at der skal være nogle undtagelser? Eller har regeringen over for de ordførere givet indtryk af, at der ville komme nogle undtagelser? Eller hvad bygger de udsagn fra Folketingets talerstol mon på?

Kl. 11:12

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ministeren.

Kl. 11:12

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Det forslag, der ligger, er det, som vi forventer også bliver vedtaget. Jeg har noteret mig, at der har været en opmærksomhed om spørgsmålet om pant i biler. Det er jo sådan, at hvis man har tinglyst pant i en bil, så vil f.eks. den bank, der har pant i bilen – efter at bilen først er blevet beslaglagt af politiet, efterfølgende i en retssag er blevet konfiskeret gennem retsvæsenet, for det kan politiet jo ikke gøre selv, da det skal ske via en dommer – når bilen bliver sat på auktion, kunne få andel i de midler, som kommer ind via auktionen. Og det er klart, at det er der så nogle i leasingbranchen der har opfattet som en skævhed, men det er sådan, at man i leasingbranchen jo også kan vælge at pantsætte sin bil, hvis man har en konstruktion, hvor man benytter sig af det her. Så jeg tror, at noget af det handler om bl.a. disse elementer omkring, hvordan man gør det.

Så er det klart, at man jo ikke skal tage fejl af, at den privatretlige indretning af udlejningskontrakter også er ganske afgørende, og det uddyber vi også meget gerne, altså hvordan man fra leasingselskabernes side kan indrette sine kontrakter, så man tager flest mulige forsikringer i forhold til de ting, der er, og derudover anvender de metoder, som nu sikres igennem f.eks. indsigt i straffe – altså, man kan få en privatretlig straffeattest og også gøre brug af de muligheder, der er, for at få indblik i en persons skatteforhold.

Første næstformand (Karen Ellemann):
Hr. Ole Birk Olesen.

Kl. 11:14 Det sidste punkt på dagsordenen er:
**2) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 112:
Forslag til folketingsbeslutning om kortlægning af konsekvenser af køkørsel.**

Kl. 11:14 Af Kristian Pihl Lorentzen (V) m.fl.
(Fremsættelse 22.12.2020).

Kl. 11:16

Ole Birk Olesen (LA):

Det var en lang snak om nogle finansieringstekniske forhold, som ikke har været drøftet i salen i dag. Det, der har været drøftet, er nogle forhold omkring delebilsordninger og private, der låner ud, osv. Hr. Dennis Flydtkjær har nævnt en, der kører på motorvejen om natten – et sted, hvor der om dagen er vejarbejde, hvilket der altså ikke er om natten, men der er stadig væk en hastighedsbegrænsning.

Er der i de tilfælde, som har været nævnt i debatten i dag, nogen udsigt til, at regeringen synes, at der skal laves nogle undtagelser fra den her lovgivning i løbet af lovbehandlingen i udvalget?

Kl. 11:15

Første næstformand (Karen Ellemann):
Ministeren.

Kl. 11:15

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg synes, der er gode svar på alt, herunder også spørgsmålet om hastighed på motorveje, og det vil vi selvfølgelig også meget gerne gøre klart opmærksom på i de svar, der måtte være. De svar, der kommer, kan man jo også vælge at få optrykt i betænkningen, så det fremgår klart og tydeligt.

Jeg vil også bare understrege, at når det handler om evaluering, så kommer jeg naturligvis til meget nøje at følge den udvikling, der er på området. Vi lægger ikke op til at lave en egentlig evaluering af det her på kort sigt, for det giver ikke mening. Hvis vi gjorde det allerede efter et år, ville vi næppe kunne se en konsekvens af det her. Men vi kommer naturligvis til at følge den konkrete udvikling, der er på det her område – og det tror jeg alle vil være interesserede i at vi følger med i løbende.

Kl. 11:16

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til transportministeren. Der er ikke flere korte bemærkninger til ministeren. Og mange tak for at gøre klar til den næste, der skal på talerstolen. (*Transportministeren* (Benny Engelbrecht): Det tror jeg selv jeg skal). Ja, det er da fuldstændig korrekt!

Hvad angår denne førstebehandling, er der ikke flere, som har bedt om ordet, og derfor er forhandlingen sluttet.

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

Det er vedtaget.

Forhandling

Første næstformand (Karen Ellemann):

Forhandlingen er åbnet. Den første, der får ordet, er transportministeren.

Kl. 11:16

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg er relativt tryk ved, at her er sprittet grundigt af. Tak for ordet. Vi behandler i dag beslutningsforslag nr. B 112, som pålægger regeringen at igangsætte en kortlægning af konsekvenser af køkørsel i Danmark for erhvervsliv, mobilitet, bosætning og arbejdsudbud samt køkørsels effekter på klimaet og luftforureningen. Beslutningsforslag nr. B 112 pålægger Transport- og Boligministeriet at foranledige, at en uafhængig og ekstern rådgiver udarbejder kortlægningen, og det skal ske inden den 1. juli 2021, altså i år. B 112 lægger op til, at der afsættes 2 mio. kr. til at gennemføre denne kortlægning.

Det er særdeles relevant at få et bedre vidensgrundlag om konsekvenserne af køkørsel, og det indgår også som en del af beslutningsgrundlaget for fremtidige infrastruktur- og transportprojekter. Det er efter min mening særlig relevant at få belyst de klimamæssige konsekvenser, da det er sådan, at CO₂-udledningen afhænger af fart. Og udslippet stiger, både når hastigheden er høj, og når der er trængsel og man dermed kører i kø. Så det er helt relevant.

Derfor har regeringen også allerede igangsat et internt foranalysearbejde af de klimamæssige konsekvenser af køkørsel og stop and go-kørsel. Det projekt er forankret i Vejdirektoratet. Regeringen mener, at en større afdækning af konsekvenserne af køkørsel og trængsel, herunder et overblik over de specifikke konsekvenser for erhvervslivet, vil være et fint supplement at medtage i det nuværende projekt, der altså er forankret hos Vejdirektoratet. Det er regeringens politik, at en sådan opgave først og fremmest skal søges løst i embedsværket, og at konkurrenceudsættelse alene skal anvendes i de situationer og til de analyser og delanalyser, hvor det er nødvendigt. Jeg ville mene, at det er et udtryk for mistillid til Vejdirektoratet, at vi i denne situation fører et beslutningsforslag videre, som er baseret på en ordlyd med et entydigt krav om brug af en ekstern og uvildig rådgiver. I regeringen har vi stor tillid til Vejdirektoratet i forhold til de kompetencer, man har der.

Jeg har i øvrigt lige noteret mig, at jeg i beslutningsforslaget ikke kan genfinde forslag til finansiering af udgifterne til rådgiverbistand.

Et bedre vidensgrundlag om konsekvenserne af køkørsel vil sikre, at vi bruger investeringsmidler og andre politiske tiltag effektivt både i forhold til bedre mobilitet og i forhold til reduktion af trafikens klimaaftryk. Hvor får vi mest ud af at fokusere på investeringer i kollektiv transport; hvor giver det mest mening at investere i vej-udbygninger og optimering af kryds til fremtidens grønne biler; og hvad er konsekvenserne af hastighedsændringer? Det er ekstremt interessante og relevante spørgsmål at få svar på. Vi har ikke alle svarene nu, men den analyse, som er sat i gang, vil forhåbentlig kunne bidrage til et bedre beslutningsgrundlag ved fremtidige beslutninger om større transport- og infrastrukturprojekter.

Så når Vejdirektoratet er længere i arbejdet med konsekvenserne af køkørsel, ser jeg frem til at dele og drøfte analysens resultater og implikationer med Folketingets partier. Jeg forestiller mig, at vi gør det ved en indkaldelse af Folketingets Transportudvalg og

eventuelt andre relevante udvalg. Det kunne måske være Klima- og Energiudvalget og andre, som kunne have en interesse i at høre nærmere om de resultater, som Vejdirektoratet når frem til, når vi når derhen. Så med andre ord: Regeringen afviser beslutningsforslaget, med henvisning til at det er et analysearbejde, der allerede pågår.

Kl. 11:20

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til ministeren. Der er et par korte bemærkninger til ministeren. Først er det hr. Kristian Pihl Lorentzen, Venstre. Værsgo.

Kl. 11:21

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak. Jeg vil gerne kvittere for ministerens forholdsvis venlige afvisning af beslutningsforslaget. Jeg kan forstå, at det er, fordi vi er på vej til at sparke en åben dør ind, fordi der angiveligt foregår nogle analyser internt. Dem glæder vi os jo til at se som grundlag for de kommende trafikforhandlinger. Når vi alligevel har valgt at fremsætte beslutningsforslaget, er det, fordi vi synes, der er behov for, at vi generelt som samfund får fokus på, at vores mobilitet er faretruende lav, og på, hvor meget det koster os, ikke kun økonomisk, men jo også menneskeligt, at vi spilder så meget tid i trafikken.

Så er der nogle begreber, jeg synes der er for lidt opmærksomhed på, specielt ovre i Finansministeriet. Et begreb som arbejdsudbud er jo helt centralt for vores nationaløkonomi, men det har der været for lidt fokus på med hensyn til trafikken, og det er en af de ting, vi gerne vil have mere fokus på i fremtiden, og som vi håber vi også får en debat om i dag. Så er der de klimamæssige effekter, som ministeren også nævnte. Så kan ministeren godt se, at vi skal have mere fokus på arbejdsudbud og de erhvervsmæssige effekter af de investeringer, vi foretager i vores infrastruktur?

Kl. 11:22

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ministeren.

Kl. 11:22

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Det er sådan, at i de samfundsøkonomiske beregninger af vejinvesteringer og investeringer i kollektiv transport indarbejdes allerede vægtningen af arbejdsudbud. Det er jo konkret, fordi der, hvis man har en tidsbesparelse, er en vægtning af, hvor meget af den tidsbesparelse, der sker i trafikken, man forudsætter kommer til at gå til privat fritid, og hvor meget der kommer til at gå til, at man arbejder mere – kort og godt. Det er der store effekter af, og der er ingen tvivl om, at man kan finde masser af eksempler på, at der er køkørsel i Danmark, hvor det også vil give rigtig god mening at lave investeringer og bekæmpe trængsel – ingen som helst tvivl om det. Det kan både ske, ved at man vejudvider, og ved at man ændrer adfærd osv. Så det er relevant at kigge på de her ting. Som sagt indgår arbejdsudbud allerede, men det ændrer ikke på, at regeringen er helt enig i, at det her er noget, der skal belyses, og det ønsker vi også at gøre. Så det er korrekt, at det er en meget venlig afvisning, for vi er fuldstændig enige i, at det skal belyses. Det må jeg sige.

Kl. 11:23

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:23

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for svaret. Jeg er godt klar over, at når vi har det begreb, der hedder den samfundsøkonomiske forrentning af et projekt, så indgår der en lang række faktorer. Jeg tror bare, at det er vigtigt at få highlightet lige præcis det med arbejdsudbud, for det er noget af

det, der er afgørende i den politiske debat, også når vi ser længere frem og på behovet for reformer og på, at vi har en økonomi til vores velfærd i fremtiden. Så kan vi spille ind med rigtig meget på transportområdet. Så vil ministeren medvirke til, at vi får highlightet, at der faktisk er rigtig meget at hente på arbejdsudbuddet, hvis vi investerer klogt i vores infrastruktur?

Kl. 11:24

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ministeren.

Kl. 11:24

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Jeg synes i hvert fald, det er helt relevant, at vi husker at dekomponere. Når vi taler om en samfundsøkonomisk gevinst ved et givet projekt, uanset om det er en vej eller et stykke jernbane eller en cykelsti for den sags skyld, så har vi en tendens til at fokusere på tallet og ikke så meget på, hvad der er de enkelte komponenter i tallet. Så jeg synes sådan set, det er et meget fornuftigt udsagn, der kommer fra hr. Kristian Pihl Lorentzen. Hvordan vi kan bruge det i praksis, vil jeg meget gerne give nogle overvejelser – helt bestemt.

Kl. 11:24

Første næstformand (Karen Ellemann):

Den næste korte bemærkning er fra hr. Dennis Flydtkjær, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:24

Dennis Flydtkjær (DF):

Det er jo altid godt med viden, når man skal tage beslutninger, også om, hvad konsekvenserne af kødannelse er. Men løsningen er jo ikke nødvendigvis at få øget kortlægningen. Løsningen er jo, at vi får investeret i vores veje, så vi kan komme af med kødannelse, om det så er investeringer i motorveje, udvidelse af hovedveje eller nye veje – der er jo masser af muligheder. Så jeg vil egentlig bare stilfærdigt spørge transportministeren, hvornår han indkalder til de her infrastrukturforhandlinger. For jeg kan forstå på medier rundtomkring lokalt i landet, at der er mange socialdemokrater, der så siger, at det bliver i februar måned. Så jeg vil egentlig bare høre, om ministeren kan bekræfte, at der bliver indkaldt til infrastrukturforhandlinger i februar måned.

Kl. 11:25

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ministeren.

Kl. 11:25

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Der er ikke sat en dato på, hvornår invitationen lander i hr. Dennis Flydtkjærs indboks. Men det skal vi nok vende tilbage til, når jeg kan sige noget mere specifikt om det. Jeg giver i øvrigt hr. Dennis Flydtkjær fuldstændig ret i, at viden netop er vigtig. Og derfor vil vi selvfølgelig også sørge for, at disse analyser i videst muligt omfang kan indgå i det videre arbejde.

Så er det også klart, at vi helt aktuelt er i gang med en række tekniske gennemgange af forskellige opdaterede vvm-analyser, foranalyser og forskelligt andet, som vi gennemgår med Transportudvalget, og som jo selvfølgelig også er yderst relevante. Og derfor håber jeg selvfølgelig, at man også dér vil kigge ned i den ret fyldige viden, som vi faktisk har til rådighed, og som netop i de her uger er ved at blive opdateret for en række projekters vedkommende.

Kl. 11:26

Første næstformand (Karen Ellemann):

Hr. Dennis Flydtkjær.

Dennis Flydtkjær (DF):

Grunden til, at jeg spørger, er jo, at det fremgår af det gode beslutningsforslag fra Venstre, at danskernes spilder 83 millioner timer i deres biler hvert år. Det svarer til et samfundsøkonomisk tab på ca. 26 mia. kr. om året. Og derfor kunne det jo være godt at komme i gang med det. Det er jo ikke 26 mia. kr., som vi nødvendigvis skal bruge, men der er jo virkelig også nogle penge at komme efter. Og det betyder noget for folk, der sidder og spilder deres tid – folk, der skal på arbejde og bruge tiden dér, og måske også folk, der kunne være blevet hjemme med deres familier. Og nu er der trods alt gået noget tid siden valget, hvor man aflyste den gamle transportaftale. Så jeg undrer mig lidt over, hvorfor man ikke bare får indkaldt til forhandlingerne, altså om vi ikke bare burde komme i gang.

Kl. 11:26

Kl. 11:26

Første næstformand (Karen Ellemann):

Ministeren.

Kl. 11:27

Transportministeren (Benny Engelbrecht):

Blandt de ting, som vi jo skal bl.a. skal sikre, er, at der også bliver sikret en mulighed for, at de grønne biler, som skal køre på fremtidens veje, f.eks. også kan lades op. Eldrupkommissionen står for at lave to delrapporter. Den første delrapport handlede om, hvordan beskatningen skulle indrettes. Det blev en del af aftalen om en grøn omstilling af vejtransport, desværre en meget smal aftale – jeg havde gerne set, at det var blevet en meget bred politisk aftale. Jeg håber, at aftalen om en grøn mobilitetsplan, som handler om infrastrukturen, bliver bred. Og noget af det, vi skal kigge på, er bl.a. også, hvordan vi sikrer, at der er mulighed for at køre med fremtidens grønne biler. Derfor opfatter jeg det også som naturligt, at Eldrupkommissionen kommer med deres afrapportering af anden del, så vi også kan lade den del indgå i arbejdet med den grønne mobilitetsplan.

Kl. 11:27

Første næstformand (Karen Ellemann):

Tak til transportministeren. Der er ikke flere korte bemærkninger til transportministeren. Den næste ordfører er fra Socialdemokratiet, og det er hr. Thomas Jensen.

Kl. 11:28

(Ordfører)**Thomas Jensen (S):**

Det er et godt og relevant beslutningsforslag, som sætter fokus på et stort transportpolitisk problem, nemlig trængsel og manglende mobilitet på de danske veje. Som Vejdirektoratet sidste år fastslog, koster det det danske samfund 26 mia. kr. om året, og det skal vi selvfølgelig blive klogere på ved at analysere trængslen grundigt og sætte ind med fælles løsninger, så vi afhjælper flest mulige trængselproblemer. Samtidig skal vi også fjerne mange af de negative effekter, som køkørsel jo har på klima, miljø, bosætningsmuligheder for danske lønmodtagere og virksomheders muligheder for at rekruttere kvalificeret arbejdskraft, og den barriere, der er for et blomstrende erhvervsliv i hele landet, skal vi kunne sætte ind over for.

Det er en bunden opgave for os transportpolitikere at blive klogere på det og finde fælles løsninger, og som transportministeren allerede har redegjort for, er der jo glædeligvis allerede et projekt i gang i Vejdirektoratet. De er ved at forberede en grundig analyse, og inden for et lille års tid kan de have analysens resultater parat til os, så vi kan tage dem med i fremtidige beslutninger på transportområdet. Med det her forslag kan man sige, og det har ordføreren for forslagsstillerne jo faktisk også udtrykt nede fra salen her i dag, at forslagsstillerne sparker en åben dør ind. Det er glædeligt, at vi er

mange, der er interesserede i at få lavet de samme analyser, men altså, vi venter på det analysearbejde, der kommer fra Vejdirektoratet, og på den baggrund kan Socialdemokratiet ikke støtte det konkrete beslutningsforslag. Og jeg skal hilse fra Det Radikale Venstres ordfører og sige, at ordføreren, hr. Rasmus Helveg Petersen, lige blev optaget af nogle forpligtigelser på et andet ordførerområde, og at Det Radikale Venstre, ligesom Socialdemokratiet, heller ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Kl. 11:30

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Der er en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen

Kl. 11:30

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, og tak til hr. Thomas Jensen for den venlige afvisning. Jeg kan godt høre, at vi er på vej til at sparke en åben dør ind, men vi vil gerne sikre os, at døren står på vid gab, så vi virkelig får fremmet vores mobilitet. Derfor vil jeg spørge hr. Thomas Jensen, om han ikke kan se idéen i, at vi kommer et spadestik dybere og længere ned end de tal, vi har, med 26 mia. kr. osv. – det er jo i sig selv rystende – så vi kommer ned i materien. Vil det ikke bidrage til, at vores gode vennerovre i Finansministeriet, lige her ved siden af, letter låget lidt på statskassen og sikrer, at vi investerer det fornødne i vores infrastruktur? Det er jo egentlig det, det handler om.

Vi er jo i konkurrence med alverdens andre gode politikområder, men hvis vi grundlæggende ikke investerer nok i vores infrastruktur, bliver vi jo et fattigere land. Det kan vi jo se på de her tal. Så kan hr. Thomas Jensen ikke se idéen i, at vi kommer lidt dybere ned i det her? Og kunne man forestille sig, at vi kunne lande det her med en beretning i udvalget, hvori vi prøver at samle os forud for de kommende forhandlinger?

Kl. 11:31

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:31

Thomas Jensen (S):

Jeg er fuldstændig enig med hr. Kristian Pihl Lorentzen i, at vi skal blive klogere på det her. Det er jo også det, som jeg forstår at det arbejde, som Vejdirektoratet sætter i gang med yderligere dybdegående analyser, kan give os en større viden om, altså om, hvor problemerne kommer fra, og hvor vi kan sætte ind for at løse de problemer. Så på den måde tror jeg på, at vi får et godt beslutningsgrundlag for vores fremtidige forhandlinger – altså på baggrund af det arbejde, som Vejdirektoratet laver.

Jeg vil også sige, at når det er dokumenteret her, at det er 26 mia. kr. om året, er det et stort samfundsproblem. Derfor er jeg også sikker på, at man også i den røde bygning, Finansministeriet, vil være glad for, at vi kommer med velunderbyggede argumenter, når vi siger, at der er behov for at sætte ind på de her områder.

Så til processpørgsmålet om, om der skal laves en beretning i Transportudvalget: Lad os se på det; jeg er ikke hundrede procent afvisende, for hvis vi er enige, er det da altid godt, at vi kan få det ned på skrift. Men lad os se på i udvalget, hvad der er af forslag til tekster.

Kl. 11:32

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det sidste. Det synes jeg er konstruktivt. Vi er jo ikke ude på at bide regeringen i haserne på det her punkt, selv om de egentlig fortjener det. Vi har ventet længe på de her forhandlinger. Men vi er ude på, at der kommer til at ske noget, som også hr. Dennis Flydtkjær var inde på. Det tror jeg at mange danskere er. Derfor vil jeg bare forsøge at formulere en beretning, som ikke er en slå nogen i hovedet-beretning, men en beretning, der er konstruktiv og leder frem mod de fælles ting, jeg tror vi faktisk kan enes om. Så gør vi et forsøg, og jeg hører, at ordføreren er villig til at se konstruktivt på det.

Kl. 11:32

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:32

Thomas Jensen (S):

Tak. Vi skal nemlig ikke skrive os væk fra hinanden, og jeg synes også, det er rigtig glædeligt, at det er Venstres ordfører, der siger det. For man kan sige, at den her pukkel med 26 mia. kr. i tabt fortjeneste i det danske samfund hvert år er efter en lang årrække med borgerlige regeringer og efter en lang årrække med en investeringsplan, som blev vedtaget under en borgerlig regering. Der kan man sige, at vi ikke er kommet dybt nok ned og har løst de problemer. Derfor er det rigtig glædeligt, hvis vi fremadrettet kan være klogere i fællesskab og i fællesskab træffe gode beslutninger, der får nedbragt det her samfundstab.

Kl. 11:32

Kl. 11:33

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til Socialdemokratiets ordfører. Så er det ordføreren for Dansk Folkeparti, når vi lige har fået gjort klar til det. Værsgo, hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 11:33

(Ordfører)

Dennis Flydtkjær (DF):

Tak. Som før nævnt, også af de to foregående ordførere og af ministeren, så handler det her om kørsel og om kortlægning af konsekvenserne af det. De er der, og jeg sidder og tænker: Kender vi ikke allerede konsekvenserne af, at man sidder meget i kø? For det fremgår jo egentlig meget godt af beslutningsforslaget, hvor der henvises til en rapport fra Vejdirektoratet, som bl.a. siger, at der er forsinkelser og kørsel på vejene for det, der svarer til 360.000 timer hver dag. Det svarer til 83 millioner tabte køretøjstimer om året. Og som det også er fremgået af debatten, har det et samfundsøkonomisk tab på 26 mia. kr. om året. Så vi ved sådan set godt, hvad konsekvenserne er, og det er en skidt ting for vores samfund – både økonomisk, men sådan set også for folks tid, i forhold til at de i princippet bare sidder og kigger ud i luften, hvor de jo lige så godt kunne have været på arbejde eller have været hjemme ved deres familier, eller i hvert fald selv have prioriteret tiden. Det fremgår jo sådan set også af mange af de undersøgelser, som jeg er bekendt med, og som man laver, når man skal udvide en vej, altså vvm-undersøgelserne, hvor der er sådan en beregning på den samfundsøkonomiske forrentning, og man kigger også på, hvor meget tid man eventuelt kan spare som bilist, når man transporterer sig fra a til b.

Så jeg medgiver fuldt ud, at der er store problemer med kørsel rundt omkring i vores land, men jeg ser nu altså ikke, at en løsning er en ekstern undersøgelse med mere skrivebordsarbejde, hvor man får kortlagt tingene. Altså, løsningen er jo, at vi får besluttet, hvor vejene skal gå henne. Hvor skal de udvides? Hvor skal de eventuelt

nyetableres? Hvor skal der ligge nye motorveje? Det er en løsning på kørslen, ikke mere skrivebordsarbejde.

Derfor synes jeg egentlig også, at løsningen på det er, at vi får regeringen til at indkalde til de her infrastrukturforhandlinger. Det ved jeg også at forslagsstillerne er enige i. Vi havde jo sådan set en god infrastrukturplan fra før valget. Den er der så ikke flertal for nu, og sådan er demokratiet. Men vi mangler så, at der bliver indkaldt til en ny forhandling.

Så i stedet for at støtte det her forslag vil jeg egentlig foreslå, at vi i stedet for laver en fælles beretning, hvor vi pålægger regeringen at indkalde til forhandlinger. Det kunne jo være inden udgangen af februar. Vi kender jo alle sammen vejprojekterne. Vi ved godt, hvor der er problemer med kørsel, og hvor der er brug for at der bliver investeret. Så den udfordring, vi har, er jo ikke at få flere rapporter om kørslen. Udfordringen er, at vi skal have regeringen til at indkalde til de her forhandlinger, så vi kan komme i gang.

Så jeg vil egentlig prøve at foreslå, at vi afsøger i udvalgsarbejdet, om vi kan få lavet en fælles beretning, hvor vi pålægger regeringen at få indkaldt til de her forhandlinger, eventuelt inden udgangen af februar; det kunne også være marts, det er ikke afgørende for mig, men at vi kommer i gang, synes jeg da er helt afgørende.

Så det skal være mine ord herfra: at vi skal prøve at få lavet en infrastrukturplan og få gang i nogle investeringer i stedet for at lave flere rapporter.

Kl. 11:36

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:36

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil gerne takke Dansk Folkeparti for den meget venlige tale. Det er lige præcis det, jeg gerne vil frem til: at vi prøver at lande en beretning, hvor vi prøver at samle os om det her – ikke at der nu skal iværksættes en masse skrivebordsarbejde, lad os blive fri for det, det er ikke det, jeg lægger op til her. Men det er for at lægge op til at få highlightet, bl.a. over for det pæne røde hus her lige ved siden af, at der faktisk er meget på spil; ikke kun det her nøgne tal på 26 mia. kr. og de samfundsøkonomiske tal for hvert projekt, for dem har vi. Men vi skal et spadestik dybere, og jeg ved, der ligger noget arbejde. Der er nogle, der har gjort gode forsøg på at få highlightet arbejdsudbuddet, men vi skal også have de klimamæssige effekter med ud fra den forudsætning, at det er grønne biler. For der er nogle, der kommer til at sige: Vi må sandelig ikke investere i veje, for de er sorte. Og sandheden er jo, at det skal være grønt fremover, så det er de ting der, jeg godt lige vil et spadestik dybere ned i, og det skal ikke være et langvarigt skrivebordsarbejde. Jeg forestiller mig, at det højest må tage en måned, for vi skal i gang med at forhandle.

Kl. 11:37

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:37

Dennis Flydtkjær (DF):

Som vi også var inde på i debatten, er det godt, at vi har viden om de projekter, vi sætter i gang, både i forhold til klimaet og i forhold til arbejdsudbuddet – eller at man vælger at bruge det som fritid. Det tror jeg også mange vil gøre, fordi man ikke spilder tiden på vejene, og det synes jeg kun er godt; altså at minimere den tid.

Men jeg synes bare, at vi har viden. Altså, det fremgår af de vvm-undersøgelser, som er forberedende, i forhold til at vi kan tage nogle gode beslutninger om, hvilke vejprojekter der skal laves. Og der står der jo, hvad man kan spare af tid. Altså, vi kender jo begge to det lokale projekt i Vestjylland, projektet fra Herning til Ringkøbing, og

der står jo helt konkret, hvad man kan spare i tid, hvis man kører fra Herning til Ringkøbing, hvis der kommer 2+1-vej. Så jeg føler mig altså godt dækket ind i forhold til viden. Jeg mangler tværtimod, at vi får handling, og at vi får sat nogle projekter i gang.

Kl. 11:38

Fjerde næstformand (Trine Torp):
Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:38

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jamen jeg føler mig også godt dækket ind med hensyn til enkelte projekter. Jeg kan stort set listen fra hele Danmark i søvne. Men det, der er idéen her, er jo netop at få fokus opadtil – over vores niveau som transportordførere – på, at her er der faktisk rigtig meget at hente, hvis vi investerer klogt i det. Og det er de tal, jeg gerne vil have frem. De enkelte projekter er velbelyste, og vi ved godt, hvad for nogle vi burde have bygget for længe siden.

Kl. 11:38

Fjerde næstformand (Trine Torp):
Ordføreren.

Kl. 11:38

Dennis Flydtkjær (DF):

Det vil jeg gerne anerkende. Jeg har også den tjans at være skatteordfører, hvor man jo tit snakker om arbejdsudbuddet, hvis man sænker skatten. Men man er også nødt til at tænke på, hvad det har af betydning for arbejdsudbuddet, hvis man faktisk kan bruge tiden på at arbejde i stedet for at ligge i køkørsel. Og det glemmer man jo tit, altså at der er andre ting, der påvirker folks lyst til at arbejde – også bare i forhold til mobilitet: Vil man tage et arbejde 100 km væk, hvis man skal bruge 3 timer på det? Det vil man ikke, men er der en motorvej, hvor man måske kan nøjes med 50 minutter, ja, så vil man måske godt.

Så der er nogle gevinster i samfundet, der skal være en del af den her debat, og jeg anerkender fuldt ud, at det også er det, man gerne vil med det her beslutningsforslag.

Kl. 11:39

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til Dansk Folkepartis ordfører. Og den næste ordfører, jeg kan se er til stede i salen, er Enhedslistens ordfører, hr. Rasmus Vestergaard Madsen. Værsgo.

Kl. 11:39

(Ordfører)

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Køkkørsel er et problem, ligesom i alle andre tilfælde, hvor der bliver kørt for meget i bil. Men at Venstre vil bruge 2 mio. kr. på at belyse et problem, som vi allerede i dag har detaljeret viden om, finder vi unødvendigt. Der er allerede lavet adskillige analyser, som viser konsekvenserne af køkkørsel, og ærlig talt tror jeg ikke, vi kommer en løsning på problemet nærmere ved endnu en analyse. De 2 mio. kr. skulle hellere bruges på at se på, hvad vi faktisk kunne gøre ved de problemer, vi oplever derude.

Her tænker jeg selvfølgelig ikke på mere asfalt, hvilket efter Enhedslistens opfattelse er en blindgyde, som blot fører til mere trafik på vejene og igen flere biler. Vi skal en anden vej, og her vil jeg måske lidt overraskende for nogen pege på en analyse lavet af Dansk Industri. Her blev det konkluderet, at hvis vi bare får 10 pct. flere op på cyklen, vil det have en positiv effekt på trængslen på vejene, antallet af sygedage og samfundsøkonomien i det hele taget. Antallet af trængselstimer vil alene i hovedstadsområdet falde med 6

pct., og antallet af sygedage vil falde med 266.000, hvoraf 112.000 vil være arbejdsdage, og samfundsøkonomisk vil der være tale om en gevinst på 1,5 mia. kr. om året.

Enhedslisten kan altså ikke støtte forslaget, men ser frem til en videre dialog om, hvordan vi får mindre trængsel på vejene ved at give danskerne reelle og grønne alternativer til bil. Derudover skal jeg også hilse fra SF og sige, at de ikke kan støtte beslutningsforslaget.

Kl. 11:41

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak. Der er en kort bemærkning fra hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:41

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak til Enhedslistens ordfører, som kom til at tale om reelle grønne alternativer til bilen. Anerkender Enhedslisten ikke, at biler vil være grønne i fremtiden?

Kl. 11:41

Fjerde næstformand (Trine Torp):
Ordføreren.

Kl. 11:41

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Selvfølgelig kommer vi i fremtiden til at få grønne biler, men det betyder jo ikke, at biler går fuldstændig i nul. Men udfordringen er, at hvis vi blot propper grønne biler ind på vejene, vil det jo ikke ændre på de problemer, der er i forhold til kødannelse, og det vil heller ikke ændre på, at hvis man eksempelvis bygger en hærvejsmotorvej eller påbegynder andre store motorvejsprojekter, vil det give store problemer for den natur, der er.

Kl. 11:41

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Hr. Kristian Pihl Lorentzen

Kl. 11:41

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jo, jo, og det skal vi selvfølgelig tage højde for og kompensere for, men det er mere, at jeg i debatten hører, at man ligesom ikke anerkender, at bilen bliver et grønt transportmiddel. Fremtidens tog kommer forhåbentlig også til at køre på grønne drivmidler, men der vil stadig væk skulle bruges noget energi til at få toget til at accelerere. Så vil Enhedslisten anerkende, at når vi ser 15-20 år frem i tiden, vil bilparken være grøn, og at vejene dermed vil være grønne?

Kl. 11:42

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:42

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Ja, men der går desværre et par år, før vi er der, hvor alle bilerne er grønne – det har vi presset på for rigtig længe. Men essensen af det er jo også, at det ikke løser problemerne med trængsel, for så kommer vi bare alle sammen til at holde i kø i grønne biler i stedet for, og det vil ikke have den samfundsøkonomiske gevinst, som det burde have. Så derfor vil vi langt hellere kigge på, hvordan vi faktisk kan lave en kollektiv trafik i verdensklasse, og hvordan vi faktisk kan lave et finmasket cykelstisystem, så alle dem, der kører korte ture, kan tage cyklen i stedet for.

Kl. 11:42

Kl. 11:44

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak. Så er der en kort bemærkning fra hr. Dennis Flydtkjær.

Kl. 11:42

Dennis Flydtkjær (DF):

Jeg medgiver fuldt ud, at kollektiv trafik kan være en del af løsningen på den her udfordring med køkørsel, men nok ikke hele løsningen, for det er ikke alle, der bor tæt på en S-togsstation eller andre ting. Så det er nok en kombination af begge dele, og jeg tror egentlig også, at Enhedslisten godt ved, at det kan være det.

Men jeg vil egentlig bare spørge, om Enhedslisten vil være med på at lave en beretning, hvor vi pålægger regeringen, at man får indkaldt til de her forhandlinger, for det kræver jo trods alt, at vi handler for at få Enhedslistens ønsker om mere kollektiv trafik opfyldt. Og så længe vi ikke bliver indkaldt til forhandlinger, kan vi jo ikke handle. Så selv om vi kan have forskellige prioriteter, tænker jeg, at vi kunne mødes om at få gang i de her forhandlinger, som vi jo sådan set alle sammen ønsker.

Kl. 11:43

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:43

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Vi har efterhånden ligesom ordføreren for Dansk Folkeparti ventet længe på, at de her forhandlinger skal starte. Som jeg kan forstå på ministeren, er man jo i gang med det store forberedende arbejde, og det synes jeg er værd at vente på. Vi har brug for et kvalificeret grundlag for at kunne lave de store infrastrukturprojekter, som der skal ligge for de næste 10 år.

Kl. 11:43

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Værsgo.

Kl. 11:43

Dennis Flydtkjær (DF):

Der er jo ingen, der forventer, at vi skal være uforberedte, og at vi ikke skal gøre os klar til forhandlingerne. Men i forbindelse med mange af de her projekter er der vvm-undersøgelser, der ligger klar, og det har de jo gjort i årevis. Det er lige før, problemet er, at de bliver forældet, og at vi skal have ny viden. Så handler det ikke mere om, at vi faktisk bare kommer i gang med det? Og så kan det godt være, at det tager tid at blive færdig med det; men så længe vi egentlig bare går og venter – og nu har vi et beslutningsforslag om at lave rapporter og andre ting – så kommer der i hvert fald ikke til at ske noget, lige meget om det så er veje eller det er kollektiv trafik, man ønsker.

Kl. 11:44

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Ordføreren.

Kl. 11:44

Rasmus Vestergaard Madsen (EL):

Som jeg forstår ministeren, skal vi i gang inden for de nærmeste par måneder, og jeg tænker ikke, at det er det, der kommer til at gøre den helt store forskel. Så jeg har en smule tålmodighed endnu at bruge af.

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak. Der er ikke flere korte bemærkninger til Enhedslistens ordfører. Så er det hr. Niels Flemming Hansen fra Det Konservative Folkeparti.

Kl. 11:44

(Ordfører)

Niels Flemming Hansen (KF):

Mange tak, og mange tak til Venstre for at have fremsat det her forslag. Det anerkender jeg meget. Der er jo flere ting i det her, der er vigtige. Der er arbejdsudbuddet, som betyder rigtig, rigtig meget. Jeg kommer jo selv fra en del af landet, hvor vi også har store yderområder, men yderområder, hvor der ligger rigtig, rigtig mange virksomheder, som eksporterer rigtig, rigtig mange varer. Derfor betyder det også rigtig meget, at vi får kigget på en bedre infrastruktur i yderområderne. Det være sig i Sydjylland, hvor jeg kommer fra, men egentlig over hele landet. Det være sig på Lolland, hvor man kigger på et fremskudt færgeleje, således at man kan komme hurtigere til og fra Langeland med en elfærge og derfor kan få noget mobilitet på tværs dernede. Det kan sådan set være over hele landet, og det betyder rigtig, rigtig meget for den sammenhængskraft, der skal være i vores land.

26.000 mio. kr. holder vi i kø for om året. Det er voldsomt, voldsomt meget; 26 mia. kr. er virkelig mange penge. Det er klart, at det bør der kigges på, og jeg vil egentlig godt stille mig op og støtte Venstres forslag. Jeg synes, det er et godt forslag. Der er lidt omkring datoen med den 1. juli 2021, som måske er lidt langt fremme, i forhold til hvornår vi i hvert fald påbegynder de her forhandlinger, som vi forhåbentlig og formentlig gør en gang i løbet af marts måned, men jeg er glad for at høre ordføreren fortælle, at det maks. måtte tage en måned. Det betrygger mig en del.

Det kommer nok som en kæmpe stor overraskelse for de mange begavede mennesker, der sidder i salen i dag, men jeg kan jo rigtig godt lide tal, og derfor er jeg i stand til at tælle til 90. Og så kan jeg jo godt se, at det her kommer hr. Kristian Pihl Lorentzen ikke igennem med, men jeg glæder mig rigtig, rigtig meget over, at der bliver lavet en beretning over det her. Det kan jeg fornemme at der gør, så det stiller jeg mig rigtig positiv over for. Mange tak.

Kl. 11:46

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til Det Konservative Folkepartis ordfører. Så er det fru Mette Thiesen fra Nye Borgerlige. Værsgo.

Kl. 11:47

(Ordfører)

Mette Thiesen (NB):

Jeg synes jo, at det er positivt, at vi igen drøfter infrastrukturinvesteringer. Jeg spurgte selv ministeren om det i spørgetiden i går. Vi sidder nogle stykker og tripper rigtig meget, for det haster.

Jeg er egentlig rimelig godt klædt på, synes jeg, til at gå til de her infrastrukturforhandlinger. Vi har et rimelig godt overblik over, hvor det er, der mangler udvidelse af vejnettet, og hvad det er for nogle prioriteringer, der er med hensyn til brugerbetaling eller trafikalligestilling osv. Jeg synes faktisk, at vi har et rigtig godt overblik.

Så jeg vil egentlig lægge mig lidt i slipstrømmen af det, som Dansk Folkepartis ordfører sagde tidligere. Jeg synes jo godt, at vi kan lave en beretning, hvor vi siger, at nu vil vi altså gerne indkaldes til de her forhandlinger, for det haster. Altså, vi har jo motorvejsstrækninger, hvor der sker dødsulykker, og vi har jo motorvejsstrækninger, hvor der er massiv køkørsel. Og som de tidligere ordførere også har nævnt, mister vi både arbejdstid og i øvrigt desværre også

menneskeliv på, at det her bliver trukket i langdrag. Så lad os nu komme i gang.

Så vi bakker op om, at vi laver en beretning, hvor vi simpelt hen sætter en stor, fed streg under, at der skal indkaldes til de her forhandlinger, så vi kan komme i gang. Det vil være indstillingen herfra.

Kl. 11:48

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Mange tak for det. Og der ikke nogen korte bemærkninger, så nu er vi igennem ordførerrækken blandt dem, der er til stede. Den sidste, der får ordet, er ordføreren for forslagsstillerne, hr. Kristian Pihl Lorentzen fra Venstre. Værsgo.

Kl. 11:48

(Ordfører for forslagsstillerne)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det, formand. Jeg vil gerne takke ministeren og mine ordførerkolleger for den forholdsvis positive modtagelse af forslaget og for den debat, som ligger i det. Og det er vel egentlig debatten, som det også er vigtigt at holde gang i. For vi, der brænder for transportpolitik – og det gør vi transportordførere og ministeren jo som udgangspunkt – har en pligt til at holde det her på dagsordenen. Der skrives rigtig meget i aviserne om alverdens politikområder, og det er udmærket, men vi er også nødt til at holde det her på dagsordenen, for der er jo ingen tvivl om, at Danmarks mobilitet er afgørende for vores vækst og vores velstand og dermed for vores velfærd på længere sigt, og det er vi sat i verden for at pege på. Og derfor synes jeg, det er rigtig godt, vi har haft en runde omkring det her som opvarmning til de kommende forhandlinger. Og vi kan jo høre, at vi ikke står langt fra hinanden. Altså, det kan godt være, at der er forskel på, hvad vi vil lægge vægt på, og hvilke løsninger vi vil have. Man vi er jo enige om, at det ikke er et enten-eller. Det er jo kombinationsløsninger; det er både-og; det er sammenhængende transportkæder osv. Vi har erhvervstransport, som vi skal tilgodese. Vi har en persontransport, hvor den individuelle transport står stærkt ude i landområderne, men hvor den kollektive transport er knusende stærk i de tæt befolkede områder. Så der er jo vidt forskellige vilkår og formål rundt omkring i landet, og det er alt det, vi skal have snøret sammen i en god aftale. Så det er udmærket.

Men tilbage står – og det er jo dagens hovedtema – at vores mobilitet er faretruende lav. Altså, det kan vi se. Når vi taber så mange milliarder om året, er det jo penge, der fosser ud af statskassen, bogstavelig talt, eller i hvert fald ud af samfundskagen, som vi kunne have brugt bedre på noget andet. Men det er jo også livstid; det handler også om folks livstid. De sidder alt for lang tid i trafikken, hvor de kunne komme tidligere hjem til deres børn eller bruge en lille smule mere tid på arbejde, hvis der var brug for det. Så derfor skal vi have gjort noget ved det, og det er jeg glad for at vi er enige om.

Jeg tror, at vi enige om, at det er utrolig vigtigt at fokusere på et sammenhængende Danmark i bedre balance. Og der er infrastruktur jo netop velegnet til det. Der var jo den navnkundige Venstrehøvding Christen Berg dengang, da man tilbage i 1980'erne talte om en mulig jernbane til Skagen, altså mellem Frederikshavn og Skagen. Det fik man så analyseret, man fik lavet nogle beregninger, og så viste de her tal jo, at det ikke var en særlig god idé rent økonomisk; det var faktisk en dårlig forrentning. Og så var det, at Christen Berg sagde de navnkundige ord: Da jeg bedre kan lide skagboer end national-økonomiske beregninger, så skal vi have den jernbane. Og den kom så. Så det var et eksempel, hvor man i hvert fald investerede med det for øje, at Danmark skal hænge sammen, og banen til Skagen, der i dag er en blomstrende havneby med et stort erhvervsliv, har jo faktisk været en succes. Så vi skal nogle gange også investere, for at vores land hænger bedre sammen.

Men det, jeg får ud af debatten her, ud over at vi har fået fokus på det, er, at vi er enige om, at vi ud over de nøgne økonomiske tal i forhold til forrentninger på hvert enkelt projekt skal have frem i lyset, hvad der er at hente i forhold til arbejdsudbuddet ved at foretage nogle investeringer. Vi skal have frem, hvilke klimamæssige effekter der er, ved at vi har kørsel, for det koster selvfølgelig på klimaet, når bilerne står og brænder drivmidler af uden at køre fremad. Og så vil jeg gøre et forsøg på at lave en ordentlig beretning, som kan snøre det her sammen i forhold til nogle mål og nogle holdninger omkring det her, og som også udadtil kan være med til at signalere, at vi faktisk på tværs af partier er enige om, at Danmarks mobilitet betyder rigtig meget, og at vi fremover satser på grøn mobilitet, og at vi fremover satser på at binde Danmark endnu bedre sammen, så alle dele af Danmark kan komme til at bidrage med vækst og jobskabelse, og ikke bare i de store byer, hvor det buldrer derudad i øjeblikket. Vi skal have alle vognene med på det danske tog.

Så jeg synes, det har været en fin debat, og nu vil jeg så prøve at lave et udkast til en beretning, som jeg håber og forventer vil blive positivt modtaget. Tak.

Kl. 11:52

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til hr. Kristian Pihl Lorentzen.

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

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

Det er vedtaget.

Kl. 11:53

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Trine Torp):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 9. februar 2021, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der fremgår af Folketingets hjemmeside. Jeg skal i øvrigt henviser til ugeplanen, der fremgår af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet.

Mødet er hævet. (Kl. 11:53).