



Torsdag den 16. januar 2025 (D)

1

45. møde

Torsdag den 16. januar 2025 kl. 10.00

Dagsorden

1) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 8 [afstemning]:

Forespørgsel til justitsministeren og indenrigs- og sundhedsministeren om opioider.

Af Mette Thiesen (DF) og Peter Kofod (DF).
(Anmeldelse 01.11.2024. Fremme 05.11.2024. Forhandling 14.01.2025. Forslag til vedtagelse nr. V 30 af Mette Thiesen (DF), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Steffen Larsen (LA), Mai Mercado (KF), Peder Hvelplund (EL), Zenia Stampe (RV) og Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen (ALT). Forslag til vedtagelse nr. V 31 af Maria Durhuus (S), Christoffer Aagaard Melson (V), Nanna W. Gotfredsen (M), Mike Villa Fonseca (UFG) og Jon Stephensen (UFG)).

2) 3. behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om europæisk datastyring (datastyringsloven).

Af ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen).
(Fremsættelse 13.11.2024. Omtrykt. 1. behandling 27.11.2024. Betænkning 12.12.2024. 2. behandling 09.01.2025. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

3) 2. behandling af lovforslag nr. L 100:

Forslag til lov om ændring af straffeloven og lov om politiets virksomhed. (Styrket indsats mod borgernær kriminalitet).

Af justitsministeren (Peter Hummelgaard).
(Fremsættelse 13.11.2024. 1. behandling 22.11.2024. Betænkning 09.01.2025).

4) 2. behandling af lovforslag nr. L 101:

Forslag til lov om ændring af straffeloven. (Udvidelse af anvendelsesområdet for forbuddet mod videreførelse af en forening, der foreløbig er forbudt eller opløst ved dom).

Af justitsministeren (Peter Hummelgaard).
(Fremsættelse 13.11.2024. 1. behandling 28.11.2024. Betænkning 09.01.2025).

5) 2. behandling af lovforslag nr. L 106:

Forslag til lov om uafhængige udbydere af erklæringsydelse vedrørende bæredygtighedsrapportering.

Af erhvervsministeren (Morten Bødskov).
(Fremsættelse 20.11.2024. 1. behandling 06.12.2024. Betænkning 09.01.2025).

6) 1. behandling af lovforslag nr. L 115:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmiljø. (Entrepreneurstop på byggepladser og forhøjelse af eksisterende bødeniveau).

Af beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen).
(Fremsættelse 18.12.2024).

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 41:

Forslag til folketingsbeslutning om at forbedre mulighederne for orlov, nedsat arbejdstid og fleksibilitet i arbejdslivet.

Af Christina Olumeko (ALT) m.fl.
(Fremsættelse 12.11.2024).

8) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

Forslag til folketingsbeslutning om at tillade det statslige og kommunale redningsberedskab samt det regionale sundhedsberedskab at foretage udrykningskørsel i forbindelse med uddannelses- og øvelsesaktiviteter.

Af Mike Villa Fonseca (UFG).
(Fremsættelse 14.11.2024).

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 78:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal selvbestemmelse over partybussers kørsel i byområder.

Af Mads Olsen (SF) og Carl Valentin (SF).
(Fremsættelse 15.11.2024).

10) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 92:

Forslag til folketingsbeslutning om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikskab i Østdanmark.

Af Leila Stockmarr (EL) m.fl.
(Fremsættelse 15.11.2024).

Kl. 09:59

Meddelelser fra formanden

Formanden (Søren Gade):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelse:

Steffen W. Frølund m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 99 (Forslag til folketingsbeslutning om at fjerne beløbsgrænsen for fradragsberettigede gaver og bidrag til velgørende foreninger.)

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

Fra medlem af Folketinget hr. Torsten Gejl fra Alternativet, der har orlov, har jeg modtaget meddelelse om, at han fra og med den 18. januar 2025 atter kan give møde i Tinget. Fru Nikoline Erbs Hillers-Bendtsens hverv som midlertidigt medlem af Folketinget for Alternativet ophører fra nævnte dato at regne.

Det første punkt på dagsordenen er:

1) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 8 [afstemning]:

Forespørgsel til justitsministeren og indenrigs- og sundhedsministeren om opioider.

Af Mette Thiesen (DF) og Peter Kofod (DF).
(Anmeldelse 01.11.2024. Fremme 05.11.2024. Forhandling 14.01.2025. Forslag til vedtagelse nr. V 30 af Mette Thiesen (DF), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Steffen Larsen (LA), Mai Mercado (KF), Peder Hvelplund (EL), Zenia Stampe (RV) og Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen (ALT). Forslag til vedtagelse nr. V 31 af Maria Durhuus (S), Christoffer Aagaard Melson (V), Nanna W. Gotfredsen (M), Mike Villa Fonseca (UFG) og Jon Stephensen (UFG)).

Kl. 10:00

Afstemning

Formanden (Søren Gade):

Forhandlingen er sluttet, og vi går til afstemning om de stillede forslag til vedtagelse. Der foreligger to forslag.

Der stemmes først om forslag til vedtagelse nr. V 31 af Maria Durhuus (S), Christoffer Aagaard Melson (V), Nanna W. Gotfredsen (M), Mike Villa Fonseca (UFG) og Jon Stephensen (UFG). Afstemningen starter.

Afstemningen slutter.

For stemte 58 (S, V, M,) imod stemte 49 (DD, SF, LA, KF, EL, RV, DF, ALT og Jeppe Søe (UFG)), hverken for eller imod stemte 0.

Forslag til vedtagelse nr. V 31 er vedtaget.

Herefter er forslag til vedtagelse nr. V 30 af Mette Thiesen (DF), Jens Henrik Thulesen Dahl (DD), Karina Lorentzen Dehnhardt (SF), Steffen Larsen (LA), Mai Mercado (KF), Peder Hvelplund (EL), Zenia Stampe (RV) og Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen (ALT) bortfaldet.

Hermed er forespørgslen afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

2) 3. behandling af lovforslag nr. L 102:

Forslag til lov om supplerende bestemmelser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om europæisk datastyring (datastyringsloven).

Af ministeren for digitalisering (Caroline Stage Olsen).
(Fremsættelse 13.11.2024. Omtrykt. 1. behandling 27.11.2024. Betænkning 12.12.2024. 2. behandling 09.01.2025. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

Kl. 10:01

Forhandling

Formanden (Søren Gade):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Kl. 10:02

Afstemning

Formanden (Søren Gade):

Der stemmes om lovforslagets endelige vedtagelse, og afstemningen starter.

Afstemningen slutter.

For stemte 106 (S, V, DD, SF, LA, M, KF, EL, RV, DF, ALT og Jeppe Søe (UFG)), imod stemte 0, hverken for eller imod stemte 0.

Lovforslaget er enstemmigt vedtaget og vil nu blive sendt til statsministeren.

Det næste punkt på dagsordenen er:

3) 2. behandling af lovforslag nr. L 100:

Forslag til lov om ændring af straffeloven og lov om politiets virksomhed. (Styrket indsats mod borgernær kriminalitet).

Af justitsministeren (Peter Hummelgaard).
(Fremsættelse 13.11.2024. 1. behandling 22.11.2024. Betænkning 09.01.2025).

Kl. 10:03

Forhandling

Formanden (Søren Gade):

Så må jeg bede om ro i salen!

Der er stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet, og vi går til afstemning.

Kl. 10:04

Afstemning

Formanden (Søren Gade):

Da jeg anser udslaget for givet, betragter jeg ændringsforslag nr. 1, stillet af et mindretal (SF) og tiltrådt af et andet mindretal (EL, RV, ALT, SIU og IA), som forkastet.

Det er forkastet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

4) 2. behandling af lovforslag nr. L 101:

Forslag til lov om ændring af straffeloven. (Udvidelse af anvendelsesområdet for forbuddet mod videreførelse af en forening, der foreløbig er forbudt eller opløst ved dom).

Af justitsministeren (Peter Hummelgaard).

(Fremsættelse 13.11.2024. 1. behandling 28.11.2024. Betænkning 09.01.2025).

Kl. 10:04 **Forhandling**

Forhandling

Formanden (Søren Gade):

Der er ikke stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 2. behandling af lovforslag nr. L 106:

Forslag til lov om uafhængige udbydere af erklæringsydelser vedrørende bæredygtighedsrapportering.

Af erhvervsministeren (Morten Bødskov).

(Fremsættelse 20.11.2024. 1. behandling 06.12.2024. Betænkning 09.01.2025).

Kl. 10:04

Forhandling

Formanden (Søren Gade):

Der er stillet ændringsforslag.

Ønsker nogen at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, er forhandlingen sluttet, og vi går til afstemning.

Kl. 10:05

Afstemning

Formanden (Søren Gade):

Da jeg anser udfaldet for givet, betragter jeg ændringsforslag nr. 1-15, stillet af erhvervsministeren og tiltrådt af udvalget, som vedtaget.

De er vedtaget.

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) 1. behandling af lovforslag nr. L 115:

Forslag til lov om ændring af lov om arbejdsmiljø. (Entrepreneurstop på byggepladser og forhøjelse af eksisterende bødeniveau).

Af beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen).

(Fremsættelse 18.12.2024).

Kl. 10:05

Formanden (Søren Gade):

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører, jeg byder velkommen til, er hr. Jens Joel fra Socialdemokratiet.

Kl. 10:05

(Ordfører)

Jens Joel (S):

Tak for det. Jeg er rigtig glad for det lovforslag, vi skal behandle i dag. Jeg synes faktisk, at vi kan være stolte af det arbejdsmarked, vi har, helt generelt. I Danmark skal man ikke blive syg, og man skal ikke komme til skade, når man går på arbejde. Men vi har også et særligt ansvar herinde for at kigge ud på virkeligheden og svare på de udfordringer, der er derude, og hvis vi nu er ærlige, er der, selv om der er styr på rigtig store dele af det danske arbejdsmarked, også områder, hvor der mildest talt slet ikke er styr på det – hvor der ikke er styr på sikkerheden, hvor reglerne ikke bliver overholdt, og hvor sårbare lønmodtagergrupper bliver udsat for ting, som man slet ikke skal udsættes for. Vi har set alvorlige, tragiske dødsulykker. Vi har set dokumentarer i medierne, som beskriver, hvordan der i bestemte hjørner af vores arbejdsmarked, som ellers er så velordnet, er decideret råddenskab og rigtig store problemer med underbetaling, men også med arbejdsmiljøet.

Det, vi diskuterer i dag, er, hvordan vi mere effektivt som fællesskab svarer på de udfordringer, og hvordan vi sikrer, at de myndigheder, vi har sat til at rette op på problemerne, når der ikke er styr på arbejdsmiljøet, faktisk har musklerne og redskaberne til at gøre det. For vi vil ikke acceptere social dumping. Vi vil ikke acceptere, at arbejdsmiljøloven ikke bliver respekteret. Derfor var vi et, heldigvis relativt bredt, flertal i Folketinget, som indgik en aftale om at bekæmpe social dumping, og noget af den aftale handlede om det, vi bl.a. diskuterer i dag, nemlig entrepreneurstoppet. Entrepreneurstoppet betyder, at når man som arbejdstilsyn ude på byggepladsen konstaterer, at der ikke er styr på det – nogle gange konstaterer man desværre flere gange, at der heller ikke bliver rettet op på de problemer, der er – så skal Arbejdstilsynet og så skal vores myndigheder have bedre redskaber til at skride ind.

Det, vi giver Arbejdstilsynet redskaberne til nu, er i sidste ende faktisk at kunne stoppe den entreprise, der er i gang, og så stopper arbejdet i hele kæden, også for dem, man måtte have hyret ind som underentreprenører. For man skal ikke kunne fralægge sig ansvaret bare ved at sige, at nej, nej, det har jeg fået nogle andre til at ordne, og at, at de ikke har styr på sikkerheden, kan sandelig ikke være mit problem. Det er også dit problem, hvis du som entreprenør hyrer nogle underentreprenører.

Derfor er entreprenørstoppet et vigtigt redskab. Vi håber sådan set ikke, at det skal i brug. Vi håber egentlig, at det, at man overhovedet kan true med det, er nok til, at man får rettet op på det her. For det, der er målet med det her, er jo ikke at stoppe en masse byggeri; det er at sikre, at ingen medarbejdere udsættes for de risici, som der er, hvis man ikke har styr på sikkerheden. Derfor er det vigtigt. Det er et, synes jeg, betimeligt svar på nogle af de for store udfordringer, de for store problemer og den arbejdslivskriminalitet, der er. Det kalder vi det, fordi vi kan se, at det også nogle gange bliver sat i system, og at der er brodne kar, som simpelt hen ikke retter ind. Det er jo et kæmpe problem for de medarbejdere, som risikerer at komme til skade eller i værste fald miste livet på grund af det, men det er jo faktisk også et problem for de virksomheder, der har orden i penallhuset, som har styr på sikkerheden, og som behandler deres medarbejdere ordentligt.

Jeg er rigtig glad for, at entreprenørstoppet bliver en effektiv, tror jeg, afskrækkende foranstaltning, fordi det faktisk vil få økonomiske konsekvenser, hvis man er nødt til at sætte byggeriet i stå. Det skulle gerne føre til, at man får rettet hurtigere op. Men jeg er også glad for, at man her i virkeligheden tager fat på, at det, at man har lavet en underentreprise, og det, at man har hyret nogle andre ind, ikke betyder, at man kan løbe fra ansvaret for sine medarbejders sikkerhed.

Et andet led i det her forslag er jo en forhøjelse af bøderne, sådan at særlig alvorlige overtrædelser også bliver straffet med højere bøder. Det er fuldstændig ligesom entreprenørstoppet et udtryk for, at når man ikke gør, som vi har aftalt i fællesskab, når man ikke beskytter sine medarbejdere, og når man ikke har styr på tingene, skal den sanktion, man bliver ramt af, den hammer, som Arbejdstilsynet og myndighederne har i skuffen, være en, som man helst ikke vil have over nallerne, for det er selvfølgelig vigtigt, at det fører til, at man retter op.

Socialdemokratiet støtter det her forslag, og jeg vil også gerne sige, at jeg synes, det er et rigtig vigtigt skridt, men at det ikke er sådan, at vi holder op med at diskutere de udfordringer, der er på arbejdsmarkedet. Jeg tror desværre ikke, at vi lige foreløbig kommer i mål, og derfor vil vi selvfølgelig fortsat diskutere, om der skal nye og flere ting til på det her område.

Kl. 10:10

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Jens Joel fra Socialdemokratiet. Jeg byder nu velkommen til hr. Kim Valentin fra Venstre.

Kl. 10:11

(Ordfører)

Kim Valentin (V):

Tak til formanden. Det her forslag er jo et vigtigt forslag, som er det sidste ben af den aftale, vi lavede i maj måned sidste år, om social dumping. Når man læser det igennem, er der jo sådan tre hovedlinjer, som jeg vil trække frem. Den ene er, at det ikke skal kunne betale sig at snyde. Det tror jeg faktisk ikke vi er meget uenige om – heller ikke dem, der ikke er med. Den anden er, at det ikke skal være farligt at gå på arbejde. Det tror jeg faktisk heller ikke der er nogen der er uenige i. Og så er den tredje, at der skal være fair konkurrence. Altså, det skal være sådan, at de virksomheder, som er derude, skal kunne regne med, at man kan konkurrere på nogenlunde de samme vilkår.

Da jeg sad og forberedte sagen, kom jeg til at tænke på, at da jeg var yngre, så jeg nogle af de her stumfilm med Buster Keaton. Buster Keaton var ofte i bokseringen, og han var altid oppe imod nogle, der var to hoveder højere end ham selv og fyldte mindst tre-fire gange så meget som Buster Keaton. Men han havde et trick: Inde i boksehandsken havde han en hestesko. Og jeg har altid syntes,

det var smaddersjovt at se Buster Keaton slå alle de der store ud, men jeg har også altid bagefter siddet med en følelse af, at han jo snød. Altså, for det gjorde han jo. Han snød jo, når han tog den der hestesko ind i boksehandsken – og det skal vi jo ikke; det skal vi jo ikke have på det danske marked. Vi skal ikke have nogen, der putter en hestesko i boksehandsken for at slå konkurrenterne ud og ødelægge den fair konkurrence på det her marked. Det må ikke ske.

Det, der er i det her lovforslag, hjælper på det her. Jeg vil sige, at det nok ikke fjerner risikoen for, at der er nogle, der finder en hestesko et sted og tager den ind i boksehandsken, men vi skal altid være opmærksomme på, hvordan vi kan forhindre snyd, hvordan vi kan gøre det mindre farligt for vores arbejdstagere at gå på arbejde, og hvordan vi skaber fair konkurrence. Og det er altså vigtigt, at vi gør noget i den her sammenhæng.

Jeg har set alt for mange sager, også her på det sidste, men ikke kun på det sidste, med nogle, der faktisk ikke er interesseret i andet end at lave arbejdskriminalitet derude, fordi de kan tjene penge på det. Og det må ikke ske. Så selvfølgelig er det også vigtigt, at man hæver bødestørrelserne.

Jeg synes faktisk også, at man kunne diskutere – det står ikke decideret i lovforslaget, i hvert fald ikke så vidt jeg har kunnet se – at man laver en udpræget grad af hæftelsesgennembrud i sagerne. I dag sker det næsten udelukkende på den økonomiske side, men man kunne jo måske godt tænke sig, at man også udvidede det, sådan at de her, der snyder, ikke kommer så hurtigt af sted med det og så let af sted med det, som de gør i dag.

Hvad er det så, der også er særligt? Det synes jeg lige jeg vil nævne til sidst. Jo, den snyd, der foregår, foregår meget ofte på vores byggepladser. Så det her med, at man stopper en entreprenør, kommer selvfølgelig ikke til at ske sådan lige første gang, for man kan jo lave en fejl. Det kommer måske heller ikke til at ske i anden gang, men ved gentagne tilfælde går man ind og stopper entreprenøren, hvis der er en underentreprenør, der gør noget – eller hvis der er flere, der gør noget, så er det selvfølgelig meget alvorligt. Den er den ene ting. Og den anden ting er, at man øger bødestørrelserne. Jeg tror, det er vigtigt, at man mindsker muligheden for at kunne tjene penge på det her ved at øge bødestørrelserne.

Så vil jeg lige sige som den allersidste ting, for Venstre støtter selvfølgelig det her fuldt ud, at der også skal være en større selvjufts. Det kunne være rart, hvis vi fik det i gang, når vi lavede det her, at vi fik virksomhederne til at tale med myndighederne. Det gælder vel at mærke de virksomheder, der ikke snyder, men som bliver snydt af alle de andre virksomheder; de skal have en direkte linje til vores myndigheder for at kunne sige: Der er altså nogle her, der snyder. Tak.

Kl. 10:16

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er en enkelt kort bemærkning. Hr. Pelle Dragsted, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 10:16

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det, og tak for en rigtig god tale, herunder med Buster Keaton-referencer. Man kan sige, at det her forslag – og det er jo også noget af det, som nogle af erhvervsorganisationerne kritiserer det for – tager et skridt i retning af at sige, at man som hovedentreprenør og som bygherre altså har en eller anden form for ansvar ned igennem kæden. Det er jo derfor, man skal kunne stoppe hele byggeriet, hele entreprisen. Det vil sige, at hovedentreprenøren, selv om det ikke er hovedentreprenøren, der har de dårlige forhold, men underentreprenøren, altså bliver ramt af det her. Det er jo også det, ordføreren siger er et godt princip, fordi det kan skabe et større incitament for også at have styr på sine underentreprenører.

Men det, jeg vil spørge om, er: Betyder det måske, at Venstre vil bevæge sig hen imod at se mere positivt på at gøre det i højere grad, også når vi f.eks. kigger på løn og skat? Altså i forhold til det her begreb, vi taler om, kædeansvar, betyder det så, at vi kan se, at vi begynder at tage skridt, der gør, at man ikke bare kan tørre de her ting af på sine underentreprenører?

Kl. 10:17

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:17

Kim Valentin (V):

Jeg hører spørgsmålet, som at det går på økonomisk kriminalitet i også den her sammenhæng. De her sager hører jo meget tæt sammen. Det er også derfor, vi har et indsatssteam, hvor hele beskæftigelsesområdet arbejder sammen med skatteområdet, og så har vi politimyndigheden på. Det er sådan set det, indsatssteamet gør. Hvis ikke indsatssteamet har de rigtige midler til at fjerne kriminelle fra den her fair konkurrence-model, så skal vi kigge på, hvordan vi får dem ud af den her fair konkurrence-model. Det har alle de virksomheder, der opfører sig ordentligt, også interesse i.

Nu kommer spørgsmålet fra Enhedslisten, så mit svar må også være, at det jo ikke nytter noget, at du kontrollerer alle virksomheder. Det nytter ikke noget, for så belaster man jo også hele strukturen derude. Så vi skal selvfølgelig altid lige være opmærksomme på, hvor meget snyd der er.

Kl. 10:18

Formanden (Søren Gade):
Hr. Pelle Dragsted.

Kl. 10:18

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det. Jeg er helt enig i, at det her jo ikke bare handler om at beskytte lønmodtagerne. Det handler også om at beskytte de ordentlige selskaber. Det synes jeg er meget vigtigt.

Men det, der er min pointe, er, at vi desværre ofte ser, at hovedentreprenørerne, om man så må sige, kan løbe fra ansvaret, hvis en underentreprenør ikke har betalt løn eller snyder i skat eller andet. Det er jo derfor, der gennem nogle år har været den her diskussion om såkaldt kædeansvar. Altså, kunne man i højere grad gøre hovedentreprenøren medansvarlig for sine underentreprenører? Det er jo det, vi i en eller anden grad tager et lille skridt i retning af med det her. Så jeg vil bare høre, om Venstre er åben for en bredere debat om det princip.

Kl. 10:18

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin.

Kl. 10:18

Kim Valentin (V):

Det, vi er enige i, er, at det ikke skal være muligt at beskytte sig selv, enten privat eller i et andet selskab, hvis man bevidst prøver at omgå de her regler for at undgå en bøde, eller få en større økonomisk gevinst ved at agere på en anden måde, som i og for sig er uden for loven. Det er også derfor, jeg nævnte hæftelsesgennembruddet i min tale. Det foregår primært på det økonomiske område, men man kunne sagtens forestille sig, at det kunne ske andre steder også.

Kl. 10:19

Formanden (Søren Gade):
Fru Dina Raabjerg, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 10:19

Dina Raabjerg (KF):

Tak, og tak for en fin tale og forklaring af, hvor vigtigt det er, at vi får gjort noget ved social dumping. Jeg vil gerne spørge ind til retssikkerheden i det her forslag. For på mange rigtig store byggerier – det kunne være Femernforbindelsen eller et stort universitetshospital – kan man jo udbyde fagentrepriser, op til 100, 200 forskellige fagentrepriser, og hvis der nu er én leverandør i den her kæde, som virkelig klumrer i det, og man stopper for entreprisen eller leverandøren, så kan man påføre 50 eller 100 andre underleverandører et tab. Hvad tænker ordføreren om det?

Kl. 10:20

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:20

Kim Valentin (V):

Der er jo altid risiko ved alting, og derfor skal det også afgrænses. Derfor skal der også stilles nogle spørgsmål i forbindelse med lovbehandling.

Jeg synes, det er vigtigt at påpege, at det her jo ikke sker første gang. Hvis der er et særligt tilsyn med en byggeplads, eller hvad det nu måtte være, får man jo besked fra start af, og hvis der sker en væsentlig overtrædelse af en eller anden art, får man besked om det, og alle får besked om det i den kæde, det handler om. Så det er jo ikke sådan, at det kommer som lyn fra en klar himmel. Det er altså noget, der sker over en periode, og man må jo forvente, at entreprenøren går i dialog med den underentreprenør, der har forbrudt sig, og sikrer, at der sker noget, så man retter op på de her regler.

Kl. 10:21

Formanden (Søren Gade):
Spørgeren.

Kl. 10:21

Dina Raabjerg (KF):

Tak. Men jeg synes faktisk ikke, jeg egentlig fik en afklaring. For selv om man har haft en dialog med en underleverandør eller en faglig entreprise – det kan jo være hele betonstøbningen – så forsinker man alt andet i den kæde. Og selv om man giver et varsel til 50 andre entrepriser, andre leverandører, er det jo ikke sikkert, at de undgår et tab. Så hvordan vil ordføreren undgå, at man påfører dem det tab, og hvordan skal det i givet fald erstattes?

Kl. 10:21

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin.

Kl. 10:21

Kim Valentin (V):

Man kan jo ikke udelukke, at der kommer et tab. Men det er jo det, som entreprenøren skal tage højde for i sine kontrakter, når man indfører det her. Så det kan man ikke. Det er da også bevidst, at man gør det, sådan at der er en årsagssammenhæng. Entreprenøren må jo sikre sig i sin kontrakt med underleverandøren, at der er en mulighed for sanktioner så. Det skal vi jo ikke blande os i. Det må de finde ud af mellem de parter, der er under entreprisen.

Kl. 10:22

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Kim Valentin fra Venstre, og jeg byder velkommen til fru Charlotte Munch fra Danmarksdemokraterne.

(Ordfører)

Charlotte Munch (DD):

Tak for ordet. Med dette lovforslag udmøntes en del af en politisk aftale om en styrket indsats mod social dumping, som Danmarksdemokraterne er en del af. Forslaget udvider Arbejdstilsynets værktøjskasse med mulighed for at indføre et entreprenørstop, et forbud, og forhøje bøderne for brud på arbejdsmiljøloven. Det er en vigtig prioritet for Danmarksdemokraterne, at arbejdet på byggepladsen sker under ordnede forhold, hvor der tages hensyn til de ansattes sikkerhed og sundhed, og hvor gældende regler og forbud bliver overholdt.

Heldigvis er der mange virksomheder, der gør det godt. De modarbejder aktivt social dumping og arbejder målrettet for at sikre både sikkerheden og arbejdsmiljøet på arbejdspladserne. Desværre er der stadig udfordringer, når det kommer til social dumping og dårligt arbejdsmiljø på visse arbejdspladser. Det blev ikke mindst tydeligt i DR's dokumentar »Underdanmark«, som dokumenterede, hvordan migrantarbejdere befinder sig på samfundets bund og udfører illegalt og farligt arbejde. Vi skal have ryddet op blandt de brodne kar, og derfor støtter Danmarksdemokraterne, at Arbejdstilsynet i meget grove tilfælde af social dumping og farligt arbejdsmiljø kan indføre et entreprenørstop. Dette vil gøre det muligt at stoppe arbejdet på byggepladserne, indtil arbejdsmiljøloven bliver overholdt.

Vi er bevidste om, at dette er et relativt indgribende værktøj, da det indebærer et kollektivt ansvar for alle entreprenører i en byggeproces. Det kan medføre stigende omkostninger for byggeriet og give anledning til aftaleretlige udfordringer, som vi mener bør adresseres af regeringen. Men for at sikre et godt arbejdsmiljø på tværs af landets byggepladser er det helt afgørende, at alle virksomheder og aktører løfter i fællesskab. Derfor støtter vi i Danmarksdemokraterne, at Arbejdstilsynet får et nyt redskab til at tage hånd om de virksomheder, der på grov og systematisk vis udsætter deres medarbejdere for farlige arbejdsforhold og social dumping. Tak for ordet.

Kl. 10:25

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Charlotte Munch fra Danmarksdemokraterne. Jeg byder nu velkommen til hr. Karsten Hønge fra Socialistisk Folkeparti.

Kl. 10:25

(Ordfører)

Karsten Hønge (SF):

Social dumping er ikke kun en sag for udenlandske lønarbejdere, der risikerer at blive udnyttet på arbejdet. Det er ikke kun en sag for danske lønmodtagere, som risikerer at se deres løn- og arbejdsforhold blive presset nedad, og det er ikke kun en sag for de reelle danske firmaer, som står svagere i konkurrencen. Kampen mod social dumping og unfair konkurrence er en folkesag, for det er et forsvar for selve vores velfærdssamfund.

Kan du ikke lide lugten i bageriet, så forsvind! Det er budskabet til de udenlandske firmaer og for så vidt også deres lønmodtagere, hvis de ikke acceptere danske overenskomster og respekterer danske fagforeninger, overholder arbejdsmiljøloven og i øvrigt betaler moms og skat.

Med det her lovforslag får social dumping det lidt sværere Fagbevægelsens Hovedorganisation siger i deres høringssvar, at Arbejdstilsynet i dag mangler konkrete redskaber til at håndtere de virksomheder, der på grov og systematisk vis udsætter de ansatte for fare, social dumping og arbejdskriminalitet. Jeg synes også, at det er værd at citere høringssvaret fra Fagbevægelsens Hovedorganisation, når

de trods alt også siger, at det hele nu ikke er helt så godt, som man skulle tro, bare ved at vedtage den her lov. De skriver:

»FH vurderer, at den foreslåede vej til entreprenørstop både er unødigt kompleks og lang, og at den fremlagte model er så restriktiv, at Arbejdstilsynet kun i yderst sjældne tilfælde vil kunne give påbud om entreprenørstop. Vi anbefaler, at der lempes på modellen, så der stilles færre krav, før Arbejdstilsynet kan påbyde entreprenørstop. Det kan ske ved at lempe på kriterierne.«

Jeg synes, at vi skal have det med, for når vi kommer til at evaluere den her lov, skal vi have det med i baghovedet, at hvis det virkelig skal være det redskab, som vi forventer, skal vi nok at stramme på mulighederne for at kunne gennemføre et entreprenørstop. Det, vi står over for, er, at social dumping undergraver ganske almindelige menneskers muligheder for gode jobs; det skaber skæv konkurrence, så seriøse firmaer får sværere ved at klare sig, og det ødelægger vores velfærdssamfund, som vi kender det.

Kampen for ordnede forhold foregår hver eneste dag rundt omkring på arbejdspladserne, og det kan vi ikke kun klare med kampagner, fordi det er en permanent tilstand, vi befinder os i. Det er samfundet, som taber, hvis vi accepterer social dumping. Et af de gamle tricks er jo at hyre underentreprenører, der gemmer sig bag andre underentreprenører, som gør det muligt at få udført arbejde til langt under den almindelige markedspris. Vi ser det jo på det seneste i en række offentligt betalte byggerier.

Fremover får hovedentreprenøren større ansvar for, hvem de hyrer til opgaverne, der bliver forhåbentlig også ført mere intensivt tilsyn af Arbejdstilsynet. Så er det så, at gentagne brud på reglerne kan medføre det her såkaldte entreprenørstop, altså at dele af arbejdspladsen stoppes. Og suppleret med højere bøder er jeg da også sikker på, at det vil lægge de politiske og faglige fliser tættere op ad hinanden for at bekæmpe ukrudtet i at spire frem. For social dumping er ukrudt for velfærdssamfundet.

Nye værktøjer, som jeg tror skal tages op, er også at skærpe straffen for brud på arbejdsmiljøloven. Ja, det er godt, at vi beslutter højere bøder, men jeg tror faktisk, at vi skal til at lede efter nogle langt skrappere midler. Jeg synes, det er helt åbenlyst, at fængselsstraf skal tages i brug, når man udsætter andre menneskers liv for fare. En tur bag tremmer, kan jeg fortælle jer, vil sende chokbølger ned i bl.a. byggebranchen, hvis vi begynder at se bygherrer, entreprenører og andre ansvarlige få en tur bag tremmerne.

Men uden tilstrækkelig, vi kan godt kalde det intensiv eller nidkær kontrol på arbejdspladserne, så nytter det hele ikke noget. Det, vi ser i de her år, er at ansvaret forsvinder ned i sådan en bermudatrekant, som består af bygherrerne, hovedentreprenørerne og så et væld af underentreprenører. I den her trekant er det, som om ansvaret for et sundt og sikkert forsvinder, og ansvaret for at overholde danske løn- og arbejdsforhold forsvinder.

I SF synes vi, at det her er et godt lovforslag. Det er med til at lægge fliserne lidt tættere; det er med til at gøre, at social dumping bliver lidt vanskeligere i Danmark. Derfor stemmer vi for, men vi er meget bevidste om, at det kun er et trin på vejen til at bekæmpe det samfundsskadelige fænomen social dumping, ødelæggelse af vores arbejdsmiljølov m.v.

Kl. 10:30

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Karsten Hønge fra Socialistisk Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til fru Sólbjörg Jakobsen fra Liberal Alliance.

Kl. 10:30

(Ordfører)

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Mange tak. Det her lovforslag berører lidt de samme temaer, som vi før har drøftet her i salen, især i forhold til forslaget om kædeansva-

ret, og det er lidt samme boldgade, vi bevæger os ud i her. Derfor er det nok heller ikke nogen overraskelse, at Liberal Alliance ikke er tilhængere af forslaget om entreprenørstop. Det er aftaleretligt fuldstændig uforudsigeligt, hvilke konsekvenser det her kommer til at få. Det synes vi skal fastlægges langt mere, før man overhovedet overvejer det her.

Men selve formålet, at vi gerne vil sikre bedre arbejdsmiljø i Danmark, tror jeg alle kan tilslutte sig. Og hvordan er det så, vi holder balancen med hensyn til retssikkerhed for både virksomhederne og også for lønmodtagerne? Det er en balancegang, som det er forskelligt hvordan vi vægter, og her synes vi, at man går lidt for langt. Det er et meget vidtgående forslag og svært uforudsigeligt, hvordan man vil skulle konsekvensberegne på det her.

Så er der også det, at der skal være en forhøjelse af bøderne. Det synes vi ikke er noget vi principielt er imod, men det kan være lidt svært at se, om proportionerne er i orden i den her bødeforhøjelse, og der ser jeg så også, at ministeren har noteret sig, at det bliver der fulgt op på også i 2026. Så jeg vil ikke sige, det er den del, der vejer mest i det, at Liberal Alliance ikke stemmer for det her forslag. Det er det her med, at entreprenørstopet er for vidtgående et forslag til formålet. Tak for ordet.

Kl. 10:31

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er foreløbig to med korte bemærkninger. Hr. Pelle Dragsted, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 10:31

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det. Det er jo selvfølgelig skuffende, at Liberal Alliance ikke kan støtte det her forslag. Ordføreren siger, at det er svært at konsekvensberegne de økonomiske omkostninger. Men vi kan til gengæld konsekvensberegne konsekvenserne af det nuværende system, og det er, at alt for mange mennesker dør, når de går på arbejde i Danmark, og at alt for mange mennesker udsættes for farligt arbejdsmiljø, og at alt for mange mennesker udsættes for asbest, fordi det for den enkelte underentreprenør – mange af dem er udenlandske, mange af dem har kortvarige, skiftende cvr-numre – er en fed økonomisk fortjeneste at se stort på at beskytte deres medarbejdere. Det er dyrt, når der skal sættes sikkerhed op, og det er dyrt, hvis medarbejderne skal uddannes i håndteringen af asbest, og derfor gør de det ikke – fordi de kan tjene penge.

Det her forslag forsøger at dæmme op for det for at beskytte de mennesker i det her land, der går på arbejde, og som betaler skatterne – langt de fleste af skatterne, som finansierer vores velfærdssamfund – og jeg synes, det er meget skuffende, at Liberal Alliance stiller sig på side med de selskaber, som ikke kan finde ud af det her. For det er jo dem, der bliver ramt; det er de selskaber, som ser stort på medarbejdernes sikkerhed og tryghed og frihed. Men det siger måske noget om ordførerens parti, at man næsten konsekvent altid stiller sig på side med arbejdsgiveren og meget sjældent med de mennesker, der arbejder og skaber værdierne i det her samfund.

Kl. 10:33

Formanden (Søren Gade):

Ordføreren.

Kl. 10:33

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Nu var det ikke hr. Pelle Dragsted, der var til stede til forhandlingerne om den store arbejdsmiljøaftale, men det er simpelt hen ikke rigtigt, at vi stiller os ved siden af hele vejen igennem. Vi har faktisk lavet en stor aftale, hvor vi også får håndteret mange af de problemstillinger, som hr. Pelle Dragsted nævner.

Men det her er jo en aftale om social dumping, hvor der er nogle konkrete initiativer i forhold til det. Så er vi med i andre aftaler, hvor der også er nogle konkrete initiativer, og hvor alle sammen har samme formål. Her siger vi, at vi ikke mener, at det her redskab er det rigtige, vi mener det er for vidtgående. Hr. Pelle Dragsted siger, at det rammer folk, som ikke kan sørge for at give gode vilkår til sine medarbejdere, men det er jo ikke kun det. Det kan jo også ramme virksomheder, som faktisk sikrer et godt arbejdsmiljø.

Så den her måde at se det på, altså at man bare er fuldstændig ligeglad og kun stiller sig på virksomhedernes side, virksomheder, som vil skabe profit på ikke at behandle sine medarbejdere ordentligt, er jo ikke rigtig, og det ved hr. Pelle Dragsted også godt. Det handler om, hvor vi sætter ind. Og vi er i Liberal Alliance jo ikke for, at vi skal slette al arbejdsmiljølovgivning eller noget, det er slet ikke det. Her er det bare endnu et tiltag, og det er det her tiltag, vi ikke går ind for i Liberal Alliance.

Kl. 10:34

Formanden (Søren Gade):

Hr. Pelle Dragsted.

Kl. 10:34

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det, og også tak for at sige, at man er optaget af medarbejdernes arbejdsmiljø. Altså, problemet her er jo, at vi har et stort problem i Danmark. Vi ser det igen og igen, og vi har lige set de her dokumentarudsendelser fra DR om, hvordan mennesker, der går på arbejde i det her land, bliver udsat for nogle helt horrible ting fra deres arbejdsgiveres side. Derfor har jeg bare ualmindelig svært ved at forstå Liberal Alliances vægtning i den her situation, altså at man, om man så må sige, tager så lidt hensyn til, at der er mennesker, der f.eks. udsættes for asbest, altså det, man kalder den langsomme dræber, stadig væk i Danmark – 20-30 år efter vi fandt ud af, hvor farligt det er.

Kl. 10:35

Formanden (Søren Gade):

Ordføreren.

Kl. 10:35

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Jeg synes, at hr. Pelle Dragsted bliver ved med at inddrage beskyttelse af en hel bestemt stor trussel mod arbejdsmiljøet, nemlig asbestarbejde, uden nogen indsigt i, at det faktisk var Liberal Alliance i samarbejde med Enhedslisten, som vægtede det utrolig højt, da vi lavede aftaler om opstramning af de regler. Det synes jeg egentlig siger lidt om, at hr. Pelle Dragsted bare har besluttet sig for, at Liberal Alliance ikke vil hjælpe overhovedet, fordi de ikke støtter det her konkrete forslag. Men det er jo ikke rigtigt. Vi er jo med i andre ting. Vi er også enige om formålet. Det her initiativ bakker vi ikke op om.

Kl. 10:35

Formanden (Søren Gade):

Fru Karin Liltorp, Moderaterne. Værsgo.

Kl. 10:35

Karin Liltorp (M):

Tak for det, og tak for talen. Jeg kunne ikke lade være med at studse over ordførerens udtalelse om bødestørrelserne, at de virkede til at være proportionalt for store. Så kommer vi tilbage til mit yndlings spørgsmål: I forhold til hvad? I forhold til værdien af et liv? I forhold til en ryg, der bliver ødelagt? Jeg tænkte på, om ordføreren sådan kunne uddybe, hvornår man mener er en bøde er for stor i forhold til den potentielle risiko, der er for at bringe andres liv i fare.

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:36 rer, er jo, at man skal leve op til lovgivningen. Det er jo ikke sådan, at vi udskriver en ekstraregning. Man skal jo ikke gøre noget som helst andet. Man skal bare leve op til lovgivningen. Jeg kan ikke forstå, at man kan argumentere for, at man på en eller anden måde ikke skal leve op til lovgivningen, og at det her derfor er et eller andet, man påfører virksomhederne. Man påfører dem jo ingenting. De skal leve op til den lovgivning, der eksisterer. Er Liberal Alliance ikke enig i det? Dermed er der jo heller ikke nogen omkostning eller ekstra opgave.

Kl. 10:38

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Tak for spørgsmålet, for det har ikke været min mening at sige, at det skal måles proportionalt i forhold til den skade, det påfører medarbejderne. Men den bøde, vi giver, og de bøder, vi fastsætter, skal jo ramme proportionalt for virksomhederne. Der er nogle virksomheder, der er store, og der er nogle virksomheder, der er små; der er nogle kommuner, som måske har en lille afdeling, men som tæller som en hel kommune. Derfor er det bare spørgsmålet, hvordan vi så rammer det proportionalt, så den bøde, vi fastsætter, egentlig har den samme konsekvens for virksomhederne eller i hvert fald nogenlunde den samme. For det er jo det proportionalitetsområde, jeg er inde på. Det er ikke i forhold til den skade, man har påført nogle medarbejdere.

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:38

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Nej, jeg er ikke enig. Det er rigtigt, at det allerede er lovgivning, som virksomheden skal overholde, som alligevel er et problem, selv om vi har lavet lovgivning, der siger, at det her skal overholdes. Fordi det ikke er effektivt nok, vil vi sætte ind med endnu mere. Så siger man, at det ikke vil ramme nogen, altså at hvis alle bare følger lovgivningen, vil det ikke have nogen konsekvens. Men det er jo ikke rigtigt. Det kan jo ramme folk, som *har* overholdt lovgivningen, som *har* lavet et godt arbejdsmiljø. Det er jo det hensyn, jeg tager her. Det er jo derfor, jeg siger, at det her er for vidtgående.

Kl. 10:39

Formanden (Søren Gade):
Fru Karin Liltorp.

Kl. 10:36

Kl. 10:36

Karin Liltorp (M):

Tak. Nu forstår jeg det måske lidt bedre, og jeg ser, at Liberal Alliance faktisk støtter op om den idé, at man hæver bøderne. Ellers må ordføreren uddybe det.

Så vil jeg bare gerne høre om det der princip med, at man som hovedentreprenør har ansvaret for dem, man hyrer ind: Er det et princip, Liberal Alliance hylder sådan generelt, eller hvor ligger vi henne i forhold til det spørgsmål?

Formanden (Søren Gade):
Hr. Jens Joel.

Kl. 10:39

Jens Joel (S):

Det er rigtigt, at det her handler om at få virksomheder til at overholde lovgivningen. Det har jeg meget svært ved at se kan være vidtgående. Det er vel sådan relativt banalt, at man som lovgiver også prøver at sikre, at lovgivningen bliver overholdt. Liberal Alliances ordfører siger jo selv det der med, at man selvfølgelig har en samarbejdsaftale med hinanden, når man hyrer underentreprenører, og derfor har man jo også en eller anden afhængighed af hinanden. Anerkender Liberal Alliance ikke, at når man hyrer nogen ind, må man også have en interesse i, at de spiller efter reglerne, som vi har aftalt herinde?

Kl. 10:40

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:37

Kl. 10:37

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Helt overordnet skal der være et ansvar fra hovedentreprenøren til vedkommendes underentreprenører. Det er der jo også delvis i mange andre sammenhænge i vores lovgivning, og det giver også mening. Men det helt nære arbejdsmiljø er det selvfølgelig den konkrete virksomhed som har ansvaret for. Jeg vil ikke sige, at det er hovedentreprenøren, jeg har de største bekymringer om, for det er jo den, der har valgt at lave et samarbejde og har et direkte kontraktuelt samarbejde med vedkommende. Men det her forslag kan jo også komme til at ramme virksomheder, som ikke har et direkte kontraktuelt samarbejde. *Det* synes jeg er meget problematisk.

Formanden (Søren Gade):
Fru Sólbjörg Jakobsen.

Kl. 10:40

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Jo, men hvis vi tager den her hovedentreprenør, for at få det helt ned på jorden, så kan du have den her hovedentreprenør, og hvis du så stopper den ene underentreprenører og den anden underentreprenører er afhængig af, det bliver lavet af den første, for at de kan arbejde, må ordføreren kunne se, at det også vil ramme den virksomhed, som *ikke* har haft samme kontraktuelle forbindelse til den virksomhed, som ikke overholder lovgivningen. Det er et hensyn, der inddrages.

I forhold til at det ikke kan blive for vidtgående, fordi det her er vigtigt, synes jeg, det er et lidt komisk argument, for vi har varsler, og vi har påbud, og vi har bøder, og nu kommer der så endnu et redskab. Hvad nu hvis Enhedslisten foreslår, at vi lukker alle virksomheder, som overtræder reglerne? Så ville Socialdemokratiet nok også mene, det var for vidtgående. Der er tale om, hvordan man forholder sig til et konkret initiativ for at få nogen til at overholde lovgivningen. Det her initiativ mener vi ikke er rigtigt i Liberal Alliance, og derfor stemmer vi imod.

Formanden (Søren Gade):
Hr. Jens Joel, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 10:37

Kl. 10:37

Jens Joel (S):

Tak for talen. Jeg er – jeg vil sige, at det jo ikke er overraskende, for Liberal Alliance har sagt det før – alligevel en lille smule forundret over, at man har den her modstand. Jeg synes også, det er ret åbenlyst, hvad det er, der kan være konsekvensen, hvis man ikke har styr på det i forhold til tilskadekomme og i værste fald dødsfald og alle de der ting. Og det ved jeg jo at Liberal Alliance heller ikke synes er godt. Det er jo ikke, fordi man på nogen måde accepterer det.

Men man taler stadig om, at det her ligesom er for stor en byrde, eller at det koster for meget eller et eller andet. Altså, det, vi diskutere-

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin, Venstre. Værsgo.

Kl. 10:41 sikkerhedsmæssige principper, men at det kan være fra hovedentreprenør og til underentreprenør er vi åbne for at kigge på. Kl. 10:43

Kim Valentin (V):
Tak, og tak til ordføreren. Jeg kom på et par spørgsmål under ordførertalen. Det første var: Hvad vil Liberal Alliance gøre for at skabe så fair konkurrencevilkår? Altså, det er for vidtgående, ja okay, lad os acceptere den præmis for LA, men hvad vil LA gøre for at skabe fair konkurrencevilkår?

Kl. 10:41 **Formanden (Søren Gade):**
Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Sólbjörg Jakobsen fra Liberal Alliance. Jeg byder nu velkommen til fru Karin Liltorp fra Moderaterne. Kl. 10:44

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

(Ordfører)
Karin Liltorp (M):
Tak for ordet. Der er allerede blevet sagt masser af ord om baggrunden for det her lovforslag, så det vil jeg ikke gentage. Jeg vil gå direkte til de bekymringer, der er rejst i forbindelse med høringssvarene. Jeg håber jo også, at alle dem, der har givet høringssvar, bliver betrykket i, at vi faktisk læser dem og tager dem alvorligt. Kl. 10:41

Sólbjörg Jakobsen (LA):
Jamen jeg synes, at vi er kommet med gode initiativer, også i den seneste arbejdsmiljøaftale, vi har lavet. Det er jo ikke kun den her aftale, som danner basis for de forbedringer, der bliver lavet lige nu på arbejdsmiljøområdet. Og at vi løbende får kigget på, hvordan vores regler bliver fulgt, og hvilke initiativer der gør, at der incitament til at følge reglerne, bakker vi jo op om i Liberal Alliance.

Men med lige præcis det her forslag er det jo ikke nye regler, det skal overholde. Der har Socialdemokratiets ordfører jo ret. Så vi bakker op, at vi har de her regler, at vi følger op på de konsekvenser, der er. Er de effektive? Rammer de dem, de skal? Det følger vi gerne i Liberal Alliance. Vi har lige indgået aftale om arbejdsmiljølovgivningen, altså for ikke særlig længe siden; det vil vi gerne følge. Viser det sig så senere, at okay, der er noget, som ikke giver mening, så justerer vi gerne på det.

Mange har påpeget, at entreprenørstop kan være indgribende økonomisk og praktisk, og derfor er vi også opmærksomme på, at dette værktøj kun vil blive brugt i særlige tilfælde, hvor gentagne alvorlige overtrædelser gør det nødvendigt. Kl. 10:41
Så er der også flere aktører, der har peget på risikoen for forsinkelser og store udgifter, hvis hele byggepladser lukkes ned. Derfor skal vi selvfølgelig også sikre, at entreprenørstop bliver brugt målrettet, og at varslinger sker i god tid, så problemer kan rettes op, inden det overhovedet kommer så vidt. Arbejdstilsynet siger også, at de vil prioritere hurtig genåbning, så nedlukningen ikke varer længere end højst nødvendigt.

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin.

Stigningen på 50 pct. i grundbøderne og de skærpede sanktioner kan lyde hårdt, men igen: Hvad er prisen for et liv eller værdien af en ryg, der måske ellers skulle have arbejdet i mange år endnu? Forhåbentlig er der en forståelse, også i branchen hos entreprenørerne selv, om, at loven ikke handler om generel mistillid. Langt de fleste gør det supergodt. Loven har jo til hensigt at sikre, at vi bliver stærkere på de forebyggende indsatser for netop at skabe en ny sikkerhedsstandard i Danmark. Kl. 10:42

Kim Valentin (V):
Det vil sige, at Liberal Alliance ikke har nogen sådan aktuelle planer om initiativer for at skabe fair konkurrence, men siger, at det, vi har gjort, må være nok indtil videre. Sådan hører jeg det. Men det kan være, at jeg tog fejl.

Så Moderaterne støtter forslaget. Tak for ordet. Kl. 10:45

Det andet spørgsmål, jeg har, er: Jeg nævnte jo hæftelsesgennembruddet. Kunne Liberal Alliance så være interesseret i at lave hæftelsesgennembrud? Hvor stiller Liberal Alliance sig i forhold til det i sager, hvor der er alvorlig økonomisk kriminalitet og arbejdskriminalitet?

Formanden (Søren Gade):
Tak for det. Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning fra fru Dina Raabjerg fra Det Konservative Folkeparti. Værsgo. Kl. 10:45

Formanden (Søren Gade):
Sólbjörg Jakobsen.

Dina Raabjerg (KF):
Tak, og tak for en fin tale, hvor ordføreren går ind i høringssvarene. Høringssvarene er jo lavet på baggrund af den lovgivning og det lovforslag, der er. Hvad har der været ændret i lovforslaget på baggrund af de bekymringer, som høringssvarene har gået på? Kl. 10:46

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Nu kiggede jeg lige på telefonen for at se, hvilken dato det er. Det er den 16. januar. Det er ganske få dage siden, den nyeste lovgivning trådte i kraft. Jeg synes ikke, at vi her på Borgen skal være så ivrige efter at lave ny regulering på noget, vi har lavet regulering på, og som lige er trådt i kraft, før vi overhovedet ser effekterne af, hvad vi har sat i gang.

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren. Kl. 10:46

I forhold til hæftelsessspørgsmålet, der mener vi i Liberal Alliance ikke, at det retssikkerhedsmæssigt er forsvarligt, hvis vi laver ordninger, hvor det er, at man kommer til hæfte for ting, man ikke har gjort ulovligt. Det synes vi er imod de helt grundlæggende rets-

Karin Liltorp (M):
Først og fremmest er høringssvarene blevet taget ind som et udtryk for, at der er nogle bekymringer. Og de bliver taget alvorligt. Man synes allerede, at de er blevet taget alvorligt i det lovforslag, der ligger derude, og at bekymringerne ikke er reelle på den måde. Man forstår godt, at de er der, og man forstår godt bekymringen for, at nogle bliver ramt u hensigtsmæssigt, for selvfølgelig er det ikke hensigten. Det er hensigten, at det skal ramme de brodne kar, og det er jo også hele målet med det. Så der er blevet svaret tilbage, at vi

siger, at vi godt forstår bekymringen, men at det her ikke kommer til at blive virkeligheden.

Kl. 10:46

Formanden (Søren Gade):
Spørgeren.

Kl. 10:46

Dina Raabjerg (KF):

Så det er korrekt forstået, at der ikke er ændret noget som helst i lovforslaget på baggrund af de bekymringer, der er kommet?

Kl. 10:46

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:46

Karin Liltorp (M):

Nu vil jeg faktisk ikke stå her skråsikkert og sige, at der ikke er blevet ændret en eneste sætning, for det vil jeg helst ikke gøre ansvarlig for. Men som udgangspunkt i det store dele ser lovforslaget jo ud, som det gør, netop fordi man har tænkt det her ind, inden man meldte lovforslaget ud i første omgang.

Vi er jo opmærksomme på de der bekymringer om, at det går ud over dem, der ikke som sådan har begået nogen lovovertrædelser. Det er også derfor, jeg siger, at Arbejdstilsynet er dybt opmærksom på, at det kun skal ramme de brodne kar og kun i slemme tilfælde.

Kl. 10:47

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Karin Liltorp fra Moderaterne. Jeg byder nu velkommen til fru Dina Raabjerg fra Det Konservative Folkeparti.

Kl. 10:47

(Ordfører)

Dina Raabjerg (KF):

Tak for ordet, formand. Forestil dig, at vi i Aarhus vil opføre et nyt hospital. Hovedentreprenøren Stærkby A/S står for styringen af projektet og har indgået aftaler med 15 underleverandører, f.eks. om elinstallationer, murerarbejde, vvs-arbejde, stålkonstruktioner og sådan noget. Alle underleverandører har klare kontrakter, hvor der står, at de skal overholde arbejdsmiljølovgivningen.

Nu laver Arbejdstilsynet en kontrol og opdager alvorlige brud på arbejdsmiljøet hos Rørfix, som laver rør i kælderområderne. Der mangler ventilation i arbejdsområderne, og de bruger farligt værktøj uden de rigtige sikkerhedsforanstaltninger. Mur & Beton A/S har ikke styr på arbejdsplatformene, som er farlige og ikke korrekt sikrede. De udgør en risiko for alvorlige faldulykker.

Arbejdstilsynet giver et straks påbud, og der kommer faktisk styr på tingene hos Mur & Beton A/S, men Rørfix bliver ved med at klumre i det og har ikke rettet op på tingene ved de næste tilsyn. Det udløser et entreprenørstop, og alt arbejde med at bygge standses, også for de 13 underleverandører, der faktisk gør, som de skal.

Hovedentreprenøren står nu med et projekt, der er gået i stå, og forsinkelsen betyder, at de får dagbøder fra bygherren, fordi hospitalet skal stå klar til brug inden for en stram tidsplan. Andre underleverandører som mureren, der arbejder på facaden, og elinstallatøren, der laver el i bygningens øvre etager, bliver også ramt af stoppet, selv om deres arbejdsområder ikke har nogen relation til problemerne hos Rørfix. De lider et økonomisk tab, for deres medarbejdere skal have lån, og der er lejeudgifter til stilladser og værktøj, selv om der ikke kan arbejdes. Bygherren, som er regionen, står med en forsinkelse og udgifter, som de ikke har budget til, til de faciliteter, hvor

hospitalets funktioner midlertidigt er placeret. De kræver dagbøder hos hovedentreprenøren, og det skaber et yderligere pres.

Rørfix, som er skyld i alle problemerne, er en virksomhed med en begrænset betalingsevne. De står nu med nye, høje bøder, som de skal betale til hovedleverandøren. Og de kan ikke også dække alle de erstatningskrav til hovedleverandøren eller kompensere for tabene hos de andre underleverandører. Hovedentreprenøren, som nu skal dække tabene for både bygherren og de andre underleverandører, risikerer altså så store økonomiske vanskeligheder, at de måske ovenikøbet går konkurs.

Entreprenørstop i store projekter med mange aktører vil give en dominoeffekt. Selv når aktørerne har styr på deres arbejdsmiljø, rammes de hårdt. Når bøderne er høje og betalingsevnen hos den skyldige part er begrænset, skubbes ansvaret opad i kæden til hovedleverandøren og går ud over uskyldige underleverandører, som ikke kan kontrollere forholdene.

Magten til at udløse det her giver vi til Arbejdstilsynet, uden en dommer er inde over. Det er derfor, at Dansk Arbejdsgiverforening, Bygherreforeningen, Lederne og selv KL og Danske Advokater i høringssvarene siger, at den her lov er for vidtgående. Danske Advokater anbefaler, at et entreprenørstop kun bør gælde en del af arbejdspladsen, og derfor kan vi ikke bakke op om lovforslaget.

Vi er helt enige i, at vi skal gøre noget for at imødegå social dumping, men det her er for vidtgående. Det undergraver også retssikkerheden for folk, som opfører sig ordentligt. Så hvis vi skulle kigge ind i noget med et entreprenørstop og leverandørstop, ville vi kigge i forslaget fra Danske Advokater. Måske kunne der være bedre muligheder for whistleblowerordninger og andre måder at lave bygherreinddragelse på, og man kunne kigge på bygherrens ansvar for at sikre et ordentligt arbejdsmiljø, men det her kommer vi til at stemme imod.

Kl. 10:52

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er foreløbig to korte bemærkninger. Først hr. Kim Valentin, Venstre. Værsgo.

Kl. 10:52

Kim Valentin (V):

Tak til ordføreren for en klar tale. Jeg vil ikke sige, at jeg er enig i det hele, men jeg har et par spørgsmål til ordføreren. For i lovforslaget står der jo, hvad der er en grov overtrædelse. Jeg kunne godt tænke mig at ordføreren fortalte: Hvad er det, der ikke er groft i den her? For jeg hører, at ordføreren åbenbart synes, at noget af det ikke er groft. Nu kan jeg lige læse noget af det op: fare for nedstyrtning, manglende afstivning, fare for sammenstyrtning, fare for ætsning, uforsvarlig etablering, læsning med risiko for sammenskrivning. Altså, jeg kunne blive ved. Det er jo ikke småting det her. Det er jo ikke sådan noget med at sige, at okay, der mangler en skrue her eller der. Det er sådan noget, hvor mennesker er i fare med deres liv, hvis der ikke rettes op på det her. Man får sådan en fornemmelse af, når ordføreren sådan glider hen over det her, at ordføreren siger: Nå, men det er noget, som man bare lige kan ordne, og så kan f.eks. Rørfix tjene de penge, de nu kan. Men det her skal jo fikses. Der er noget, de ikke har styr på.

Kl. 10:53

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:53

Dina Raabjerg (KF):

Så har spørgeren fra Venstre fuldstændig misforstået min tale, eller også har den ikke været klar nok. Selvfølgelig skal vi have rettet op på ting, der ikke er i orden. Alvorlige arbejdsmiljørisici skal

klares. Udfordringen her er, at der er nogle underleverandører, som gør tingene ordentligt, og som kan risikere at blive påført store tab, selv om de ikke har noget med det at gøre. Det er det, der er vores bekymring.

Kl. 10:54

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin.

Kl. 10:54

Kim Valentin (V):

Det andet spørgsmål, jeg har, er til whistleblowerdelen. Der er jeg meget enig; det kunne man godt gøre noget ved. Jeg lægger også mærke til reaktionen fra Danske Advokater. Jeg foreslog faktisk selv i min tale, at man fik lavet noget mere selvjustits. Det her hører jo undre den del, der hedder selvjustits. Det kunne vi måske finde ud af at gøre noget ved under lovbehandlingen.

Kl. 10:54

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:54

Dina Raabjerg (KF):

Det lyder jo rigtig fint. Men lige præcis med den måde, som den her lovgivning er skruet sammen på, så ville jeg som underleverandør, som den, der opfører mig ordentligt, tænke mig om to gange, før jeg brugte sådan en whistleblowerordning. For jeg kunne risikere at stå med et stort tab, hvis det er sådan, at der kommer et entreprenørstop. For min del af entreprisen bliver også stoppet, og det er jo slet ikke det, vi ønsker. Vi ønsker det stik modsatte. Vi ønsker en ordentlig whistleblowerordning, uden at den, der blower, får en bøde ud af det.

Kl. 10:55

Formanden (Søren Gade):
Hr. Pelle Dragsted, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 10:55

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det. Det, vi taler om her, er jo, at der er mange danskere, der går på arbejde og udsættes for ekstremt farligt arbejdsmiljø. Vi har omkring 50.000 anmeldelser af arbejdsskader og arbejdsulykker om året. Sidste år var der 24 danskere, der døde, mens de gik på arbejde; det er bare lige for at understrege, hvad det er, vi taler om.

Ordføreren talte om det med balancer. Jeg synes, at hensynet til de mennesker, der går på arbejde i det her land, skaber værdierne og betaler størstedelen af skatterne, må veje utrolig tungt. Og jeg synes, for at være helt ærlig, at jeg alt for ofte oplever en enorm mangel på respekt for de mennesker, der arbejder i det her land, fra alt for mange partier herinde. Det kan ikke være rigtigt, at man kan dø af at gå på arbejde i Danmark. Derfor vil jeg gerne spørge ordføreren: Hvordan kan Det Konservative Folkeparti afvise, at man i ekstremt mange grove og gentagne tilfælde skal kunne lukke ned for en arbejdsplads, hvor dem, der går der, udsættes for farligt arbejdsmiljø?

Kl. 10:56

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:56

Dina Raabjerg (KF):

Jeg ved snart ikke, hvad det er, jeg skal sige her. For jeg gør jo netop opmærksom på, at jeg synes, det er vigtigt. Hvad hr. Pelle Dragsted ikke ved, er, at da jeg ganske uventet kom i Folketinget, var jeg i gang med at implementere en løsning hos Aarsleff, som er Danmarks største entreprenør, og det handlede det om at forbedre

arbejdsmiljøet. Jeg har siddet og arbejdet med, hvordan vi kan følge op på sygdom og forebygge arbejdsulykker. Det er et utrolig vigtigt område, så at beskynde mig og mit parti for, at vi ikke synes, det her er alvorligt, bliver jeg faktisk rigtig, rigtig ked af. Det, vi ikke synes er i orden, er, at folk, der opfører sig ordentligt, skal komme i klemme, fordi andre ikke gør det. Det er det, det handler om.

Kl. 10:57

Formanden (Søren Gade):
Hr. Pelle Dragsted.

Kl. 10:57

Pelle Dragsted (EL):

Jeg synes ikke, vi behøver at diskutere enkelte selskaber, men Aarsleff er jo en af de entreprenører, der er kendt for rigtig mange arbejdsulykker; det er bare, så det ligger klart. Jeg tror, det var 300 bare i 2022 ifølge de seneste opgørelser, men lad nu det ligge.

I forhold til det forslag, som vi behandler i dag, kan jeg høre ordføreren er bekymret for, at det vil gå ud over hovedentreprenør eller måske nogle underentreprenører. Men tror ordføreren ikke, at det vil have det formål, at hvis nu et jord- og betonfirma, som det, ordføreren talte om, ved, at den anden underleverandør, som de går og arbejder sammen med, er notorisk kendt for at bryde reglerne – for det er mange af de her selskaber jo – så vil den pågældende underleverandør gå til hovedentreprenøren og sige: I kan godt hyre os, men ikke med de der gutter på byggepladsen; altså at man med det her forslag skaber den selv med det her forslag, som ordføreren netop efterspørger.

Kl. 10:58

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 10:58

Dina Raabjerg (KF):

Det kunne meget vel være, at det var sådan, det var. Men den enkelte underleverandør kan jo ikke vide, hvem alle andre underleverandører, en hovedleverandøren entrerer med. Og det er ikke et spørgsmål om, at jeg synes, der er noget, der er synd for hovedleverandøren. For hovedleverandøren skal have styr på sine underleverandører. Det er slet ikke det, der er problemet. Problemet er i forhold til en masse andre underleverandører, eller hvis noget er udbudt i flere fagentrepriser, altså at der så er nogle, som leverer det, de skal, der kan blive påført et tab. Og det er et brud på retssikkerheden i min bog.

Kl. 10:58

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Dina Raabjerg fra Det Konservative Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til hr. Pelle Dragsted fra Enhedslisten.

Kl. 10:59

(Ordfører)

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det, formand. Kort før jul stod jeg uden på Tagensvej en tidlig morgen sammen med en del bygningsarbejdere fra forskellige byggepladser i København, som gennemførte en blokade mod et byggeri derude, fordi der gik særlig litauiske kolleger til en alt for lav løn. Det var vist omkring 30 kr. i timen, og de blev i øvrigt formentlig udsat for farlig asbest under byggeret. Derfor lukkede kollegaerne fra de andre byggepladser den her byggeplads ned og gennemførte en faglig blokade, et vellykket entreprenørstop, som varede 6-8 timer. Så kom hovedentreprenøren og sørgede for, at der blev forhandlet en overenskomst med den pågældende underleveran-

dør, fordi der selvfølgelig var udsigt til et stort tab, hvis ikke arbejdet kom i gang igen. Det var jo et rigtig godt resultat, og det er altid dejligt at se, når folk stiller sig op for hinanden og sørger for, at dem, som går på arbejde og skaber værdierne i det her samfund, behandles med den respekt, som de bør.

Men det burde jo ikke være sådan, at danske håndværkere skulle forlade deres egen byggeplads og lave blokader for andre byggepladser for at få orden på arbejdsmiljøet. Det burde jo være en selvfølge i Danmark, at man ikke bliver udsat for farligt arbejdsmiljø, når man går på arbejde. Men det er det desværre ikke, og det ser vi jo igen og igen. Vi har lige haft flere dokumentarudsendelser og også rigtig god journalistik fra Dagbladet Information, som har vist, at det stadig væk er alt, alt for udbredt, at danske og udenlandske kollegaer udsættes for meget, meget farligt arbejdsmiljø – bl.a. omkring asbest. Det er udtryk for en mangel på respekt for dem, der arbejder i det her land, og som desværre er udpræget. Nu har der lige været den her debat omkring den såkaldte skat fra helvede, og der gik 2 måneder, fordi det kunne ramme nogle iværksættere; så havde man fundet en løsning på det. Det kan godt være, det var fint. Det er ikke en sag, jeg er dybt nede i, men når det gælder lønmodtagerne, arbejderne, dem, som udsættes for det her farlige arbejdsmiljø – der var 24 dødsfald sidste år – så er der altid langt til handling, specielt fra dele af det her ærede Ting, og det synes jeg er udtryk for en mangel på respekt for dem, der arbejder.

Problemet er jo her, at der er arbejdsgivere, som har et økonomisk incitament til ikke at gøre det godt nok, fordi man kan spare på noget sikkerhedsudstyr og noget uddannelse og dermed selv hente et større overskud. Og det, der er problemet, er, at ved et stort byggeri, lige som det, jeg var ude hos ved Tagensvej – så er der jo en hovedentreprenør, som alt for ofte kan tørre ansvaret for det her af på underleverandøren, og sige: Det er ikke mit ansvar; det er en underleverandør. Og de her underleverandører opstår med nye cvr-numre og forsvinder igen eller flytter videre til andre byggepladser og laver de samme numre. Det er en ansvarsforflygtigelse fra hovedleverandørens side og fra bygherren i øvrigt, og det er det, som vi tager et lille skridt imod med det her forslag. Det er et lille skridt mod den ansvarsforflygtigelse, og det gør vi gennem det her forslag, som jo er en del af en aftale, som Enhedslisten er med i, og som jeg selv havde glæden af at være med til at forhandle på plads for noget tid siden.

Det betyder, at Arbejdstilsynet i meget grove tilfælde kan stoppe arbejdet på hele byggepladsen. Det vil sige, at man også rammer hovedentreprenøren og dermed også bygherren på deres økonomi. De kan ikke bare tørre det af på andre, og det er et lille skridt i retning mod det begreb, og vi taler om, og som hedder kædeansvar. Altså, at man øverst oppe i leverandørkæden, enten hos bygherren eller hovedentreprenøren, ikke bare kan tørre de problemer, man skaber, af på underleverandørerne. Det er rigtig, rigtig godt.

Vi deler FH's bekymringer om, at det her forslag stadig væk er relativt begrænset, i den forstand at der skal rigtig meget til. Selv i tilfælde, hvor der allerede er mange påbud, skal man stadig væk igennem en periode med øget tilsyn, og jeg er bare bekymret for, hvad der kan nå at ske for de medarbejdere, der er på de byggepladser i den tid. Så vi havde gerne set et forslag, der var strammere end det, der lægges op til her, og vi håber på, at vi kan fortsætte ned ad den vej med at beskytte de mennesker, som arbejder og skaber værdierne i det her land.

Vi er også store tilhængere af at øge de her bødestraffe. Jeg er helt enig med SF's tidligere ordfører. Vi så gerne endnu hårdere straffe i de meget alvorlige tilfælde. Hvis man har et ansvar for at udsætte andre mennesker for livsfare, er det måske lidt slapt at slippe med en bødestraf, men vi stemmer ja til lovforslaget. Det er bedre end status quo. Det er godt, at der for en gangs skyld sker

forbedringer for dem, der arbejder i det her land. Det er et udtryk for respekt, og den respekt skal de have meget mere af. Tak.

Kl. 11:04

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Pelle Dragsted fra Enhedslisten. Jeg byder nu velkommen til hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti.

Kl. 11:04

(Ordfører)

Nick Zimmermann (DF):

Tak for det. Når vi taler om arbejdsmiljø og social dumping, taler vi jo ikke kun om regler og love; vi taler om selve fundamentet for vores samfund, og vi taler om retten til at gå på arbejde under sikre og ordentlige forhold. Det lovforslag, som vi behandler i dag, er jo derfor ikke blot vigtigt, men også nødvendigt. Det er et opgør med de virksomheder, der kynisk vælger at udnytte systemet, og som bevidst tilsidesætter både sikkerhed og fair konkurrence for at spare penge.

Det her lovforslag handler om at sætte handling bag ordene, og det handler om klart og tydeligt at sige, at nok er nok. Vi accepterer ikke, at der er virksomheder, der bevidst overtræder arbejdsmiljøreglerne og sætter arbejdstagernes liv og helbred på spil. Vi accepterer ikke dem, der skaber en skævvridning i vores byggebranche ved at underbyde og underminere de danske arbejdspladser.

Med det her lovforslag indfører vi et entreprenørstop, så virksomheder, der gentagne gange bryder arbejdsmiljøloven, kan stoppes direkte på byggepladsen. Det er et værktøj, der sender et krystalklart signal: Hvis du ikke overholder reglerne, har du ikke noget at gøre på danske byggepladser. Samtidig hæver vi bødeniveauet markant for gentagne overtrædelser

Det her forslag er et vigtigt skridt i kampen mod social dumping. Når udenlandske entreprenører kommer til Danmark og arbejder under vilkår, der aldrig ville blive accepteret på danske virksomheder, skaber det ikke blot usikkerhed og ulighed, det skader hele vores arbejdsmarked. Vi ønsker i Dansk Folkeparti et Danmark, hvor arbejdstagere trygt kan gå på arbejde, et Danmark, hvor virksomheder konkurrerer på fair vilkår, og et Danmark, hvor loven står stærkere end dem, der prøver at bryde den.

Tak for ordet.

Kl. 11:06

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Nu er hr. Kim Valentin færdig med at trykke, så vi giver nu ordet til hr. Kim Valentin fra Venstre. Værsgo.

Kl. 11:06

Kim Valentin (V):

Jeg beklager, den var meget, meget følsom, da jeg trykkede på den. Tak til ordføreren for ordførertalen. Da jeg lige trykkede mig ind til sidst, var det, fordi en af de ting, som er blevet drøftet blandt flere ordførere tidligere, er, om man kunne lave noget selvjustits med f.eks. en whistleblowerordning. Hvor er DF med hensyn til det?

Kl. 11:06

Formanden (Søren Gade):

Ordføreren.

Kl. 11:06

Nick Zimmermann (DF):

Der er jo flere forskellige steder i hvert fald. Lige så snart man kommer inden for, jeg tror samtlige offentlige virksomheder og også efterhånden en del private virksomheder, er der jo i forvejen whistleblowerordninger. Nogle af dem er sådan set gode nok, og andre

er måske knap så gode. Jeg kan huske i tidernes morgen, da jeg sad i Randers Byråd i 5 år, indførte vi rent faktisk en whistleblowerordning, og jeg tror, at den kostede i omegnen af 120.000 kr. om måneden at opretholde. I de 5 år, hvor jeg sad i Randers Byråd, blev den benyttet to gange eller også var det tre gange, men det var deromkring. Så det er måske mere noget, der giver sådan en god mavefornemmelse at have, end det måske i virkeligheden er et værktøj, som nogen benytter sig af.

Omvendt kan man også sige, der jo er både store og små ting, som er kommet frem via whistleblowerordninger. Men det bedste er selvfølgelig, at man har så meget tillid rundtomkring, både på byggepladser og på arbejdspladser til sin lokale tillidsmand, at man kan gå til ham eller hende, og så kan vedkommende tage det videre til ledelsen.

Kl. 11:07

Formanden (Søren Gade):
Hr. Kim Valentin.

Kim Valentin (V):

Tak. Jeg har også et andet spørgsmål. Jeg nævnte hæftelsesgenbrud i min tale, og med det mente jeg, at man ikke kan gemme nogle penge i et andet selskab, ved at det første selskab er gået konkurs, og på den måde gemme sig. Det gør man allerede meget på den økonomiske side gennem skat, men man kunne måske tænke det lidt mere bredt i forhold til arbejdskriminalitet. Hvad siger DF til det?

Kl. 11:08

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 11:08

Nick Zimmermann (DF):

Jamen det vil vi da være helt åbne over for at kigge på, hvis der bliver fremsat et eller andet konkret fra Venstres eller regeringens side. Det kunne da være spændende.

Kl. 11:08

Formanden (Søren Gade):
Fru Dina Raabjerg, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:08

Dina Raabjerg (KF):

Tak. Det var egentlig ikke min mening, at jeg ville have stillet et spørgsmål, men nu, hvor der bliver talt whistleblowerordning, blev jeg lige inspireret. Så jeg kunne godt tænke mig spørge ordføreren, om han selv ville benytte sig af en whistleblowerordning, hvis det betød, han kom til at lide nogle ret store økonomiske tab selv.

Kl. 11:08

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 11:08

Nick Zimmermann (DF):

Uha, nu skal man jo altid passe på med sådan noget hvis og hvis. Altså, jeg tror, at som person er jeg måske mere en, der siger tingene direkte, om det så er til en nærmeste leder, eller om det er til en tillidsmand, eller hvad det er. Jeg har i hvert fald aldrig selv været i en situation, hvor jeg har haft behov for at benytte mig af en whistleblowerordning. Hvis jeg har været utilfreds med noget på de arbejdspladser, hvor jeg har været og kørt gaffeltruck, så har jeg som regel sagt det åbent og ærligt.

Formanden (Søren Gade):
Spørgeren.

Kl. 11:09

Kl. 11:09

Dina Raabjerg (KF):

Så ordføreren kan ikke afvise, at hvis han eller hans arbejdsgiver stod til måske at miste sit arbejde eller lukke virksomheden, så ville man måske lade være med man bruge sådan en whistleblowerordning.

Kl. 11:09

Formanden (Søren Gade):
Ordføreren.

Kl. 11:09

Nick Zimmermann (DF):

Jamen jeg tror ikke, jeg forstår spørgsmålets præmis, og måske anerkender jeg den i virkeligheden heller ikke. Jeg mener faktisk, at det her er en kanongod aftale, og jeg har måske i virkeligheden lidt svært ved at forstå, hvad der helt præcis er årsagen til, at Konservative tilsyneladende har så meget imod den. Der foregår jo nogle ting rundtomkring på byggepladserne, som er fuldstændig forfærdelige. Der er mennesker, der dør hver evig eneste år af at gå på arbejde, fordi arbejdsmiljøreglerne og sikkerheden ikke bliver overholdt. Og jeg ville da ønske, at Konservative måske på sigt ville få et tættere bånd til det konkrete Danmark. Det tror jeg der kunne være brug for.

Kl. 11:10

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til fru Samira Nawa fra Radikale Venstre.

Kl. 11:10

(Ordfører)

Samira Nawa (RV):

Mange tak, formand. I Radikale Venstre er vi en del af aftalen bag det her lovforslag og støtter derfor også lovforslaget. Det, vi er optaget af, er, at det alle steder og for alle mennesker er sikkert og godt at gå på arbejde – at der er et godt arbejdsmiljø. Og langt de fleste virksomheder behandler deres medarbejdere godt og sikrer, at der er trygge arbejdsvilkår. Men vi har også set for mange ulykker til ikke at skulle tage yderligere skridt. De få, som ikke tager deres arbejdstageres arbejdsmiljø alvorligt, er en sten i skoen, ikke bare for de medarbejdere, som de har, men sådan set også i forhold til alle andre virksomheder, der opfører sig ordentligt. Og med det, vi er nået frem til med aftalen her, støtter Radikale Venstre som sagt lovforslaget. Tak.

Kl. 11:11

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Samira Nawa fra Radikale Venstre. Jeg byder nu velkommen til Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen og Alternativet.

Kl. 11:11

(Ordfører)

Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen (ALT):

Tak for ordet, formand. Alternativet er også med i aftalen, som sikrer en styrket indsats mod social dumping. Det er vi, fordi vi mener, at når man går på arbejde i Danmark, er det vigtigt at sikre det absolut bedste arbejdsmiljø. Så det er vi glade for at ministeren og de andre partier går meget op i, ligesom vi også gør i Alternativet.

Med det her lovforslag sikrer vi heldigvis et rigtig stort skridt i retning mod at styrke det her arbejdsmiljø og sikre en bekæmpelse af social dumping. Vi er især positive over for delen om, at Arbejdstilsynet fremover kan give påbud om et fuld entreprenørstop de steder, hvor tingene ikke foregår efter reglerne. Vi også glade for, at man har forhøjet bødeniveauet, fordi vi også tror, at det er en af de ting, som kan hjælpe, når man ikke får et lige så stort økonomisk overskud ud af at begå ulovlige handlinger på arbejdspladsen.

Som flere ordførere også har påpeget, er det her jo bestemt ikke nok, men det er et vigtigt skridt, og jeg vil love, at vi i Alternativet ligesom andre partier også følger området tæt, og jeg ved, at ministeren gør det samme. For vi har alle sammen et fælles mål om at sikre de absolut bedste arbejdsvilkår, og vi bliver meget berørt af, når vi ser, at det går galt ude på arbejdspladsen, og at folk har forkerte intentioner, når de hyrer folk inden for deres område. Så vi støtter lovforslaget og fortsætter kampen for et bedre arbejdsmiljø.

Kl. 11:12

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Nikoline Erbs Hillers-Bendtsen fra Alternativet. Det afslutter ordførerrækken, og derfor byder jeg nu velkommen til beskæftigelsesministeren.

Kl. 11:13

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Det skal være sikkert og sundt at gå på arbejde i Danmark. Det skal det, som den radikale ordfører siger, være alle steder for alle mennesker. Den intention er det drivende i det lovforslag, vi behandler i dag. Det er også, som Venstres ordfører siger, et lovforslag, der gerne skal betyde, at det i mindre grad kan betale sig at snyde. Det her vil bidrage til en mere fair konkurrence, sådan at de virksomheder, der opfører sig ordentligt, faktisk ikke bliver underbudt. Det er – for også at tage noget fra DF's tale – ikke kun usikkerhed og ulighed, der kommer ud af det, når social dumping foregår, men det skader hele arbejdsmarkedet.

Det er med stor glæde, at jeg ser, hvor mange partier herinde i dag, der har talt for det her lovforslag, som er med i den her aftale, men som også tydeligt og klart har sagt, at det her er en dagsorden, vi bider os fast i. For vi har lavet aftaler før, vi har taget skridt før, og vi ser, at hver eneste gang, vi gør det, har det en effekt. Men der er så store økonomiske gevinster ved at snyde her – både med arbejdsmiljøet, men også, som flere har været inde på, med skat og på politiets område – på de steder, hvor vi så nu også har et organiseret myndighedssamarbejde i en endnu dybere grad med den aftale, der blev lavet.

Så det her handler både om fair kompetence og om at beskytte mennesker, når de går på arbejde. Det forekommer desværre igen og igen, at vi ser den her lovgivning blive brudt. Det forekommer desværre også, at man konstaterer fra myndighedernes side, at den her lovgivning bliver brudt, men at der, hvis man så kommer ugen efter, stadig er problemer, og hvis man kommer ugen efter igen, er der stadig problemer. Det, det her gerne skal bidrage til, er, at konsekvenserne af de lovbrud bliver større, mere alvorlige, men at de også rækker ud over den enkelte virksomhed. For farligt arbejdsmiljø er som ringe i vandet.

Jeg tror på, at den her ekstra tyngde, den her ekstra hammer, Arbejdstilsynet får med det her lovforslag, betyder, at der er flere, der vil efterleve de indskærpelser og påbud, de får. Så bare for også at gå op imod dem, der siger, at det her har en meget stor konsekvens for ingenting, altså bare for at vi er fuldstændig sikre på, hvad det er, vi taler om, så er det alvorlige lovbrud, der fører til intensiveret tilsyn, hvor man så fortsætter de lovbrud, efter at myndighederne har været der. Så får man et varsel om, at det her altså ikke går, og hvis man ikke retter ind i forhold til det i en uge, så kommer

entreprenørstoppet. Derfor kan jeg også godt forstå bekymringen om, hvorvidt den kæde er for lang derhen, men jeg tror på, at det her er så stor en hammer, at den vil gøre en forskel. Det er ikke en urimelig, pludselig indgriben fra vores myndigheders side; det er noget, man er blevet varslet om, man er blevet advaret om, man har fået påbud om. Det her er den sidste instans, hvis respekten for vores lovgivning og vores myndigheder bare ikke er til stede og de alvorlige brud fortsætter. Derfor er det også en vigtig hammer at give vores myndigheder.

Når man så kobler den med at forhøje bøderne for alvorlige og gentagne overtrædelser af vores arbejdsmiljølovgivning, tror jeg på, at det betyder noget. Det her handler jo selvfølgelig om, at det at spekulere i folks sikkerhed og sundhed, når de går på arbejde, ikke skal være lige så god en forretning i fremtiden. For det er jo det, der er drivende: Det er, om man sætter profit over sine medarbejdere. Og det betyder så, at de virksomheder, der faktisk har respekt for deres medarbejdere og behandler dem ordentligt, sørger for at overholde loven, taber konkurrencen. Så det her tilsammen vil være et vigtigt skridt i retning af at styrke arbejdsmiljøet i Danmark. Og jeg rigtig glad for den brede opbakning. Tak for behandlingen i dag.

Kl. 11:17

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Der er foreløbig en enkelt kort bemærkning. Hr. Pelle Dragsted, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 11:17

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det, og også stor tak til ministeren for at stå i spidsen for de her forhandlinger og for et fint forhandlingsforløb. Der er jo noget principielt på spil her, og det er nok også derfor, at der er nogle erhvervsorganisationer, som ikke er så glade, som man kan læse i høringsvarene, og det er jo, at man for første gang på en eller anden måde skaber et kollektivt ansvar, når der er problemer på byggepladser. Det er noget, som er en gammel debat, og som i meget høj grad har været efterspurgt af mange på lønmodtagernes side, altså at man i højere grad skal kunne gøre bygherren eller hovedentreprenøren ansvarlig for nogle af de problemer, der er et nede i kæden, fordi man ofte oplever, at man ikke har fået udbetalt løn, og så lukker det her selskab eller tager hjem til Rumænien, og så hører man aldrig fra dem, og man kan ikke indkræve de her lønninger. I de tilfælde har man et stort ønske om så at kunne gøre hovedentreprenøren mere ansvarlig.

Så mit spørgsmål er: Nu tager vi et lille skridt, og er regeringen åben over for at drøfte, selvfølgelig i respekt for den danske model osv. osv., om man også på andre områder skulle forsøge at flytte ansvaret lidt op ad i kæden?

Kl. 11:18

Formanden (Søren Gade):

Beskæftigelsesministeren.

Kl. 11:18

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Jeg synes, det er en enorm vigtig debat, altså hvordan vi sørger for, at dem, der i virkeligheden kan gøre noget ved det her, også bærer en del af ansvaret, og i nogle tilfælde er det også dem, der tjener pengene på det, der kan bære en del af ansvaret. Det er jo det, der også er på spil her, og jeg synes, at det er det rigtige skridt at tage. Jeg synes, det er det rigtige skridt at tage, at man ikke længere bare kan sige: Det vidste vi ikke.

Derfor er det også utrolig vigtigt. Jeg kan se, at der er en del af høringsvarene, der indskærper, at det er meget vigtigt, at man øverst i den her kæde faktisk bliver orienteret og skriftligt får at vide, når det her er i gang. Det har vi så også skrevet tydeligere frem, for

selvfølgelig er det en helt bærende del af det her lovforslag, at man øverst i kæden skal have det her brev og sige: Du har problemer hernede. Du kan ikke lade, som om du ikke ved det, og lige om lidt bliver det også dit problem. Det er, synes jeg et helt afgørende skridt i den her lovgivning, og jeg glæder mig til at se det folde sig ud, for jeg tror, det er noget af det, der skal til.

Kl. 11:20

Formanden (Søren Gade):

Hr. Pelle Dragsted for sin anden korte bemærkning.

Kl. 11:20

Pelle Dragsted (EL):

Tak for det, og det lyder rigtig godt. Er det ministerens holdning, at vi bør kigge på yderligere skridt i retning af det, også når det gælder løn, skat og andet, om man i højere grad vil kunne placere et ansvar eller dele et ansvar, sådan at man ikke som hovedentreprenør, om jeg så må sige, kan blive ved med at hyre de her lidt skumle selskaber og så ligesom fralægge sig ansvaret, når de f.eks. ikke betaler deres medlemmer løn eller løber fra skat og andre ting?

Kl. 11:20

Formanden (Søren Gade):

Beskæftigelsesministeren.

Kl. 11:20

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Det er klart, at arbejdsmiljøloven og skat og løn har forskellig karakter, og noget af det er lovbestemt, og noget af det er ikke, og derfor er det også en større diskussion, hvilke greb vi tager og hvorhenne. Venstres ordfører var inde på noget af det, der allerede ligger i noget af vores nuværende måde at gøre tingene på, hvor man netop ikke kan tørre det af. Jeg synes, at nogle af de dokumentarer, der har været fremme, meget godt viser, hvor meget det foregår, at man siger, at det vidste de overhovedet ikke. Men der er jo nogen, der har lavet en billig kontrakt, og der er nogle, der har fravalgt den virksomhed, som havde en dyrere pris, fordi de betalte ordentligt eller overholdt loven. Derfor er det selvfølgelig en diskussion, vi er nødt til at have om, hvor ansvaret ligger.

Kl. 11:21

Formanden (Søren Gade):

Fru Dina Raabjerg, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 11:21

Dina Raabjerg (KF):

Tak for ordet. Ministeren taler om kædeansvar. Men i det lovforslag, der er her, går man jo ud over den direkte kæde. Altså, der er en underleverandør, der gør et eller andet, og så er der en hovedleverandør, der skal tage et ansvar. Men der er jo en masse andre aktører, som kan blive påvirket af et entreprenørstop, som kan lide et tab, og som er uden for kæden. Kunne man ikke have skruet det her sammen på en måde, så man ikke også rammer de aktører? Det er sådan den ene del af spørgsmålet.

Den anden del af spørgsmålet er, om ministeren kunne overveje at kigge på det forslag, der er, fra danske advokater om et delvist entreprenørstop, så man undgår det her.

Kl. 11:22

Formanden (Søren Gade):

Ministeren.

Kl. 11:22

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Nej, jeg kan meget klart sige, at jeg ikke står her med en intention om at undgå det her, faktisk tværtimod. Jeg står her med en intention

om, at vores myndigheder får nogle stærkere virkemidler til at håndhæve den lov, vi har besluttet her i Folketinget. Det mener jeg at det her er et svar på, og derfor er jeg rigtig glad for, at vi nu vedtager det her. Jeg er også rigtig glad for, at det har så bred opbakning i Folketinget.

Kl. 11:22

Formanden (Søren Gade):

Spørgeren.

Kl. 11:22

Dina Raabjerg (KF):

Skal det forstås på den måde, at ministeren mener, det er helt okay med et kollektivt ansvar? Lad mig lige komme med et eksempel: Hvis hr. Pelle Dragsted bankede sine børn, ville man jo med den her lovgivning kunne gøre hans naboer ansvarlige for det. Det er jo det, man har ved et kollektivt ansvar i stedet for et kædeansvar.

Kl. 11:23

Formanden (Søren Gade):

Ministeren.

Kl. 11:23

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Nu tror jeg lige, vi skal passe lidt på med, hvordan vi bruger eksemplerne herinde. Jeg ved ikke rigtig, om man skal forstå fru Dina Raabjergs spørgsmål sådan, at hun ville have foretrukket, at vi bare indførte et kædeansvar. Det er ikke sådan, jeg har hørt De Konservative i forhandlingerne. Men hvis det er en vej, De Konservative er klar til at gå ned ad, hører jeg det gerne. For jeg tror bare, vi er et sted, hvor de virkemidler, vi har, og de muligheder for at håndhæve lovgivningen, som myndighederne har i dag, ikke er tilstrækkelige.

Kl. 11:23

Formanden (Søren Gade):

Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til beskæftigelsesministeren.

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

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Beskæftigelsesudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

7) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 41:

Forslag til folketingsbeslutning om at forbedre mulighederne for orlov, nedsat arbejdstid og fleksibilitet i arbejdslivet.

Af Christina Olumeko (ALT) m.fl.

(Fremsættelse 12.11.2024).

Kl. 11:24

Formanden (Søren Gade):

Den første, jeg byder velkommen til, er ordføreren for forslagsstillerne, fru Christina Olumeko fra Alternativet, for at give en begrundelse for forslaget.

Kl. 11:24 det at ønske et fleksibelt arbejdsmarked er noget, vi kommer til at se vokse.

Begrundelse

(Ordfører for forslagsstillerne)

Christina Olumeko (ALT):

Tak for ordet. Vi lever i en tid, hvor flere og flere oplever et alt for stort pres i hverdagen. Teknologien har gjort os mere effektive, men samtidig er stressniveauet højere nogen sinde. Alt for mange savner tid til familien, til deres sundhed og til personlig udvikling. Vores arbejdsmarked er bygget til forældede idealer, og det, på trods af at vores verden og vores liv har ændret sig. Derfor må vi spørge os selv: Skal vi arbejde mindre? Skal pensionssystemet gentænkes? Og hvordan skaber vi et mere fleksibelt arbejdsmarked?

Med forslaget i dag foreslår vi, at regeringen indkalder Folketinget til forhandlinger, så vi kan skabe et system, der kan give danskerne et tiltrængt pusterum, fleksibilitet og mulighed for at sætte tempoet ned i løbet af livet. Tak for ordet.

Kl. 11:25

Formanden (Søren Gade):

Tak for det. Vi siger foreløbig tak til ordføreren for forslagsstillerne, fru Christina Olumeko fra Alternativet. Forhandlingen er nu åben, og den første, jeg byder velkommen til, er beskæftigelsesministeren.

Kl. 11:25

Forhandling

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Det er en uhyre vigtig debat, hvordan vi som mennesker finder balancerne. Jeg tænker, at familien er omdrejningspunktet for de fleste af os alle sammens liv, hvad enten vi er sammen med vores børn, forældre, partnere eller andre nærtstående. Det er for de fleste af os noget af det mest værdifulde, vi har. Det kan også, siger jeg som børnefamilie, være en kende uforudsigeligt. Jeg tror, der er mange af os, der har stået i en situation, hvor børns sygdom kan vælte en plan, vi ellers tænkte vi havde lagt ned til mindste detalje for, hvordan vi fik den kommende uge til at hænge sammen. Der er sikkert også andre igen, der har prøvet at være splittede imellem at være der for en syg forælder eller partner og skulle møde på arbejde. Det kan jeg i hvert fald skrive under på selv.

Det er bare nogle eksempler ud af sikkert mange flere på, hvordan familieliv og arbejdsliv løbende skal balanceres, og hvor vigtigt det er, at ens arbejdsvilkår og dermed også, hvordan vi har indrettet os, gør det muligt at finde den balance. Derfor har jeg også stor forståelse for, at Alternativet ønsker fokus på, hvordan vi får vi mere fleksibilitet i vores arbejdsliv. Det er vigtigt, at vi taler om og også bliver klogere på, hvad der er op og ned i debatten om familiernes udfordringer med at få enderne til at mødes.

Det er også vigtigt for mig at understrege, at for mig er løsningen i den her debat ikke bare, at den del med arbejdet skal fylde meget mindre. Jeg tror også, de fleste af os finder en stor mening i at gå på arbejde, bidrage til samfundet, føle os nyttige. Det viser vi jo også ved at have en meget høj arbejdsmarkedsdeltagelse i Danmark. Det er så også samtidig det, der gør, at der er store krav til eller bør være store krav til, at vi har et arbejdsmarked, der er rummeligt og giver plads til den balance mellem privat- og arbejdsliv. For i langt de fleste familier går både mor og far på arbejde.

Fleksibilitet er noget godt, det er en god ting. Det giver arbejds glæde, det giver balance. For mange betyder fleksibilitet noget, og jeg tror kun, det bliver større. På den måde har ordføreren også ret i pointen om, at der er en udvikling i gang på samfundsplan om, at

Derfor er det også interessant at følge de overenskomster, der bliver lavet i de her år. Flere overenskomster indeholder nu fritvalg-sordninger, hvor man som lønmodtager selv kan vælge, om man vil have mere udbetalt i løn, eller, for nogles vedkommende, vælge mellem fritid, ferie, pension. Mange har også den sjette ferieuge sikret i deres overenskomster, og der er også overenskomster, der indeholder barnets første og anden sygedag og mulighed for at holde fri i en periode, hvis f.eks. ens barn bliver indlagt. Der er også flere arbejdspladser, der laver lokale aftaler om, at medarbejderne kan arbejde mere i nogle perioder og holde fri eller gå tidligere i andre perioder.

Så på alle måder oplever jeg, at der også er nogle arbejdspladser derude og nogle fagforeninger i overenskomstssporene med arbejdsgiverne som modpart, der har set det her og også er på sporet i forhold til at lave aftaler med mere fleksibilitet og frihed, når der efterspørgsel på det. Det gør også, at jeg som beskæftigelsesminister lidt ranker ryggen over, at vi har en dansk model, der faktisk følger med tiden.

Det er jo ikke samme, som at der ikke også er anledning til en politisk debat, eller at der ikke er et politisk ansvar for at skabe de rigtige overordnede rammer for, at vi kan have et rummeligt og fleksibelt arbejdsmarked. Men der er nogle balancer at tage hensyn til. Det vil først som sidst være min holdning, at arbejdsvilkår er arbejdsmarkedets parter domæne. Derfor også nævner jeg også, hvad det er, der sker i vores overenskomster lige nu. Det er vigtigt.

Den danske model er mere end bare nogle, der sætter sig og laver en overenskomst. Jeg ser det som en hjørnesteen i, at vi er det samfund, vi er, men også en væsentlig årsag til, at vi har et velfungerende og fleksibelt arbejdsmarked til gavn for både lønmodtagere og virksomheder, at vi har nogle rammer, hvor de her ting kan lade sig gøre. Jeg synes ikke, man skal kigge ret langt væk til udlandet for at se, at vi er bedre stillet på rigtig mange parametre netop på grund af vores arbejdsmarkedsmodel. Derfor er det også rigtig vigtigt, uanset hvad vi har af diskussioner her, at det altid er koblet til en dialog med arbejdsmarkedets parter. Det er en klar forudsætning for mig ind i den her diskussion.

Kl. 11:31

Når det så er sagt, er vi også lige nu i en situation, hvor forhandlingerne om de her overenskomster på det private arbejdsmarked pågår. Derfor er jeg også som beskæftigelsesminister ekstra tilbageholdende med at stå på lige præcis den her talerstol og tale politiske initiativer. Det er med respekt for de forhandlinger, der pågår. Sådan er det den til enhver tid siddende beskæftigelsesministers opgave at ramme den balance, og det har jeg i sinde til fulde også at gøre.

Men jeg har alligevel en afsluttende bemærkning om, at regeringen er enig i intentionen i det, forslagsstillerne kommer med, nemlig at tingene skal hænge sammen, at vi skal opleve både at kunne være der på hjemmefronten og på vores arbejdsplads. Det skal vi blive ved med at tale om. Det skal arbejdsmarkedets parter blive ved med at tale om. Det skal vi politisk blive ved med at tale om.

Jeg mener ikke, at den politiske diskussion skal foregå midt under overenskomstforhandlingerne, men jeg mener bestemt, det er en relevant diskussion i forhold til overhovedet at have en overvejelse omkring, hvordan vi som moderne mennesker går på arbejde, men også har et familieliv, hvor der er mere balance i hjemmene, men også mere balance på arbejdspladserne, også mellem mænd og kvinder. Det stiller nogle yderligere krav, samtidig med vi har et flydende arbejdsmarked med nogle flydende arbejdsvilkår og flydende arbejdstider for mange.

Men regeringen kan ikke støtte beslutningsforslaget, som det ligger. Tak for ordet.

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ministeren. Der er et par korte bemærkninger. Den første er til fru Christina Olumeko.

Kl. 11:32

taget ned lige nu. Men jeg tror også, der er en uenighed, i forhold til hvor beslutningerne bør træffes, altså balancerne mellem, hvad der er arbejdsmarkedets stof for parterne og dermed et overenskomstsspor, og hvad der er lovgivning. Der fornemmer jeg, at der er en forskel i betragtningerne mellem vores partier, men hovedformålet deler vi.

Kl. 11:35

Christina Olumeko (ALT):

Tak for ordet, og tak til ministeren for talen. Jeg må indrømme, at jeg faktisk var positivt overrasket over ministerens tale. Jeg vil sige, at regeringen og jo også Socialdemokratiet selv, som ministeren er en del af, i mange år, det gælder også på det seneste, har været kendt for med de her såkaldte arbejdsudbudsreformer gerne at ville have, at danskerne skal arbejde mere og længere. Så jeg er glad for at høre, at ministeren tilkendegiver, at der er brug for mere fleksibilitet.

Det, jeg ikke kan forstå, er begrundelsen for at afvise beslutningsforslaget. Jeg er enig i, at fleksibilitet og muligheden for at sætte tempoet ned skal foregå i samarbejde med arbejdsmarkedets parter, gerne i trepartsforhandlingerne. Det kan vi jo sagtens sørge for, efter overenskomsterne er forhandlet færdig. Det, der ligger i beslutningsforslaget, er jo sådan set bare, at der skal indkaldes til forhandlinger. For min skyld kan det sagtens være i efteråret. Så kan ministeren ikke se det ræsonnement og åbne op for, at vi kunne forhandle om det her på et senere tidspunkt?

Kl. 11:33

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Hr. Sigurd Agersnap.

Kl. 11:35

Sigurd Agersnap (SF):

Tak til ministeren for en god tale. Jeg synes også, den var meget opmuntrende. Nu prøver jeg med et spørgsmål, og så må vi se, om jeg får et svar. Men Socialdemokratiet startede jo pensionsdebatten med det udgangspunkt, at vi har og lever meget forskellige arbejdsliv, og at vi har et arbejdsmarked, som jo er meget opdelt, hvor der er mange forskellige arbejdsmarkeder med meget forskellige vilkår. Og jeg vil høre ministeren, om det ikke også er en relevant overvejelse i det her, når vi snakker fleksibilitet. Det er klart, at der er nogle på arbejdsmarkedet, der nyder en høj grad af fleksibilitet, måske også en større fleksibilitet efter corona. Man kan arbejde hjemme, man kan arbejde om aftenen, og man kan tage ned og besøge det offentlige i den korte åbningstid, som ellers ligger i normal arbejdstid, mens en buschauffør f.eks. ikke har samme fleksibilitet; der har man et fast skema. Er der ikke også en ulighed der, som er relevant at kigge på?

Kl. 11:36

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ministeren.

Kl. 11:33

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ministeren.

Kl. 11:36

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Men det ændrer ikke på, at uanset hvad jeg siger nu, kommer jeg til at sige det midt i en tilspidset situation, som en overenskomstforhandling på det private arbejdsmarked altid er. Derfor gør alene timingen af, at jeg står her nu, at der er færre ting, jeg kan åbne for en overvejelse omkring eller en drøftelse af. Så hermed er der bare igen en tilkendegivelse af, at jeg synes, at det at have et fleksibelt arbejdsmarked, det at have en balance og det at tænke i mere frit valg, også fra vores arbejdsmarkeds parter side, hvilket de har gjort de senere år, er den rigtige vej at gå – det er der ingen tvivl om.

Kl. 11:34

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Jeg tror i hvert fald, det bestemt er en relevant betragtning, når man kigger ud over, hvad det er for en karakter, debatten får. Jeg synes ofte, at det her er drevet af stemmer, som har arbejdsliv, der er meget flydende, men som til gengæld også har en meget stor fleksibilitet, og som dermed også kan have en oplevelse af aldrig rigtig at have fri. Og det indebærer nogle problemstillinger. Det underkender jeg slet ikke. Men det er til gengæld af en helt anden karakter end nogle af dem, hr. Sigurd Agersnap rejser her.

I alt, hvad vi gør politisk, skal vi have blik for alle de arbejdsliv, der er derude, og ikke kun dem, der har nem adgang til mikrofonerne, spalterne og influencerne. Men det er i virkeligheden også bare igen en anerkendelse af, hvilken værdi det har, at hver eneste af de her faggrupper jo faktisk i nogle overenskomstforhandlinger er repræsenteret af nogen, som kender lige præcis de forhold, og som kan betone vigtigheden af, hvad det er, de har behov for i den kommende periode på vores arbejdsmarked.

Kl. 11:37

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 11:34

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Der er ikke flere spørgsmål til ministeren. Vi siger tak til ministeren, og vi går i gang med ordførerne. Den første er hr. Jens Joel fra Socialdemokratiet.

Kl. 11:37

Christina Olumeko (ALT):

Det er jo sådan, at når vi fremsætter beslutningsforslag nede i Folketingssalen, så bliver de altid afvist af regeringen. Nogle gange kan man være heldig at få en beretningstekst i udvalget. Jeg er jo pragmatisk, så det er det, jeg søger efter nu. Kunne regeringen være åben for, at vi laver en beretningstekst i Beskæftigelsesudvalget, som går på, at vi på et andet tidspunkt tager diskussionen? Eller skal jeg bare fremsætte det her beslutningsforslag igen på et andet tidspunkt på vegne af Alternativet, og så er ministeren klar, fordi der ikke er overenskomstforhandlinger på det tidspunkt?

Kl. 11:35

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ministeren.

Kl. 11:35

(Ordfører)

Jens Joel (S):

Tak for det, formand. Og tak til Alternativet for at rejse debatten. Det er jo ikke første gang, vi diskuterer fleksibilitet i arbejdslivet, og jeg må også sige, som ministeren også sagde, at jeg godt kan forstå, at den diskussion optager rigtig mange. Jeg er selv en del af en børnefamilie, og ud over det kroniske ønske, som man stort set

Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):

Nej, jeg tror, at det selvfølgelig er timingen, der gør, at jeg er lidt mere kort for hovedet, i forhold til hvor mange veje vi ellers politisk, sådan de spændende tankegange, kunne gå ud ad, fordi alt bliver

konstant har om at være mere sammen med børnene, er det klart, at der også er tidspunkter i livet, hvor der sker nogle ting, som gør behovet for fleksibilitet endnu større.

Vi er jo mere end vores arbejde, som de hele mennesker vi er, og derfor skal man selvfølgelig også have respekt for, at diskussionen omkring arbejdslivet ikke er definerende for alt det, vi gerne vil. Men det er også rigtigt, at vores arbejde er vigtigt ikke bare for samfundet og det, vi kan i fællesskab, men også for os som individer. Altså, jeg tror jo helt grundlæggende, at det er meget mere nedbrydende ikke at have et arbejde end at have et arbejde at stå op til. Jeg tror, at vi alle sammen har brug for at være en del af et fællesskab, også på arbejdsmarkedet.

Den her diskussion omkring arbejdets rolle, og hvordan det påvirker os, er ekstremt kompleks, for det er svært lige at sætte fingeren på, om det er arbejdstiden, om det er arbejdsopgaverne, eller om det er det, at det er blevet mere grænseløst, for hvad er det egentlig, der giver os de stresssymptomer, som vi jo helt åbenlyst ser rigtig mange døjer med? Når vi diskuterer fleksibiliteten for den enkelte, er vi også nødt til at diskutere, hvad det gør ved vores fælles opgaver, kan man sige, og ønsker, for det er jo ret åbenlyst, at vi ikke alle sammen bare kan arbejde mindre og så stadig væk forvente, at vi kan det samme i fællesskab, som vi kan i dag. Der er stadig vagter i vuggestuen og på sygehuset, som skal dækkes, også på skæve tidspunkter. Det gør jo bare, at man er nødt til, når man har den her debat, faktisk at komme hele vejen rundt.

Der er også nogle af de ting, der bliver foreslået, som jo er mere besnærende og nemmere i teorien, end de måske er i praksis. Den diskussion omkring en timebank, altså det, at man i nogle perioder arbejder mindre og i nogle perioder mere, kan jeg godt se en idé i, men det er jo ret svært at vide, hvad det løber ind i af praktiske udfordringer. Altså, hvis man så har været på nedsat tid i en periode og man skal til, om man så må sige, at betale tilbage og arbejde det af, så vælger man at flytte til udlandet, for det skal man jo have mulighed for. Så tager man et andet sted hen med sin familie. Skal man så nede ved Kruså-grænsen betale et girokort, eller hvordan sørger vi for, at der faktisk stadig væk er balance i de her ting?

Det tror jeg er en af grundene til, at vi nødt til at være ærlige om, at det ikke er lige så nemt, som det nogle gange lyder, og vi er også nødt til at sikre, at den diskussion og dialog, vi har om det her, faktisk også er med dem, der udfører og organiserer arbejdet på vores arbejdsmarked, og det er jo arbejdsmarkedets parter. Ministeren har allerede været inde på, at det lige nu måske er det mindst oplagte tidspunkt at have den her diskussion, fordi der lige nu pågår overenskomstforhandlinger, men jeg synes faktisk helt generelt, at man er nødt til at acceptere og respektere, at det her er en dialog og diskussion, som først og fremmest føres af, men også med arbejdsmarkedets parter.

Det med fleksibiliteten tror jeg fylder mere for mennesker nu, end det har gjort tidligere. Det fylder også mere i overenskomsterne og i de forhandlinger, man har, og det fylder også mere i de aftaler, man har lavet de senere år. Man har lavet større muligheder for flekstid, opsparing og forskellige greb, som har gjort, at man kan indrette sig mere fleksibelt. Der er også nogle arbejdspladser, som har eksperimenteret med at lade medarbejderne i højere grad selv planlægge deres vagter; ikke nødvendigvis fordi det blev så meget anderledes, men fordi den indflydelse på hverdagen faktisk gav en tilfredsstillelse, en følelse af, at man var mere med i det. Der også nogen, der har eksperimenteret med, at man kunne flytte arbejdstiden til nogle færre og lidt længere dage og så holde fri og have en længere weekend, fordi man havde haft nogle længere vagter på et andet tidspunkt.

Jeg tror, at det, der sker derude, også er, om man så må sige, det bedste laboratorium med nogle af de erfaringer, som medarbejderne og lederne jo så også bringer ind i de diskussioner, de har.

Det tror jeg faktisk er dér, hvor det skal forankres. Det er ikke det samme, som at vi ikke som politikere må diskutere det; det er ikke det samme, som at man ikke kan anerkende, at det er en del af tidsånden. Men jeg synes, at vi er nødt til at have respekt for, at den primære diskussion og hovedansvaret for det her ligger hos arbejdsmarkedets parter. Det er også rigtigt, at når vi har diskuteret, hvornår man bliver ramt af noget i livet, som giver en udfordringer, er det jo heldigvis sådan, at langt de fleste arbejdsgivere faktisk også udviser en fleksibilitet, som gør, at hvis man kommer ud for noget helt særligt, er det heldigvis ofte sådan, at man også kan aftale med sin arbejdsgiver, at man i en periode arbejder anderledes, end man ellers gør.

Vi kan ikke støtte beslutningsforslaget, som det ligger i sin nuværende form, af de grunde, som jeg og ministeren også har redegjort for, men vi deltager selvfølgelig gerne i debatten.

Kl. 11:43

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er et par korte bemærkninger. Først er det hr. Sigurd Agersnap.

Kl. 11:43

Sigurd Agersnap (SF):

Tak for det, og tak til hr. Jens Joel for talen. Jeg ved, at vi deler en interesse for økonomisk teori og økonomiske debatter. Nu sagde ordføreren jo det her med, at vi ikke alle sammen bare kan arbejde mindre, og det er jeg selvfølgelig enig i. Men er det ikke også rigtigt, hvis man kigger på økonomisk teori og dansk historie, at så vil vi, når vi er blevet mere velstående, også gerne have noget mere fritid? Er det ikke noget, ordføreren ligesom vil forvente også sker i fremtiden, altså at den bevægelse fortsætter?

Kl. 11:43

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 11:43

Jens Joel (S):

Jo, det tror jeg sådan set. Vi har jo vekslet en del af vores velstand til en større frihed. Det er også det, det er udtryk for, når vi har fået en ekstra ferieuge, og når der er kommet fritvalgsordninger på arbejdsmarkedet, så man faktisk kan vælge enten at holde fri eller få udbetalt lidt mere i løn. Det er jo et udtryk for, at man nogle gange helt konkret som lønmodtager veksler sin velstand til frihed. Der er så faktisk ret mange, der vælger at få det udbetalt og ikke vælger at få friheden, men det er ligegyldigt. For jeg tror, at hr. Sigurd Agersnaps pointe om, at fleksibiliteten generelt set har været mere efterspurgt, og at arbejdstiden er gået gradvis ned sådan over det meget lange stræk, er rigtig. Det kan godt være en bevægelse, der fortsætter. Det er derfor, jeg siger, at arbejdsmarkedets parter faktisk allerede er i gang med den her diskussion. Så jo, det tror jeg godt at man kan imødesee, og noget af det er jo også determineret af, at vi får en højere produktivitet, så vi faktisk i nogle sektorer – men det er så ikke alle sektorer – kan skabe en tilsvarende værdi med mindre arbejdstid, kan man sige.

Kl. 11:44

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 11:44

Sigurd Agersnap (SF):

Ja, og man kan jo sige, at siden 1990 er vi blevet omkring tre gange så rige, og der har den gennemsnitlige arbejdstid i hvert fald været konstant. Så er jeg enig med ordføreren i, at der er kommet

nogle andre ordninger med fleksibilitet i mellemtiden. Det er bare derfor, jeg siger, at vi ikke alle sammen kan arbejde mindre, men at det godt kunne være, at alle kunne få noget mere fleksibilitet i deres arbejdstid. Der er jeg enig med ordføreren i, at det i høj grad er en diskussion, arbejdsmarkedets parter skal have. Men den grundlæggende ulighed, der kan være på arbejdsmarkedet, mener jeg også er en politisk diskussion at adressere, sådan at vi sørger for, at folk står lige i den debat.

Kl. 11:45

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 11:45

Jens Joel (S):

Det anerkender jeg, men jeg ved jo også, at det optager ordføreren og SF meget, hvordan vi får råd til det, vi skaber i fællesskab, altså eksempelvis vores velfærd, og den offentlige sektor er jo et eksempel på et område, hvor det er en lille smule sværere at effektivisere. For man kan ikke trøste børn hurtigere eller være omsorgsfuld hurtigere eller lignende. Selvfølgelig kommer der hjælpemidler, men produktiviteten har anderledes muligheder for at udvikle sig i den offentlige sektor, og derfor kan det, vi skaber i fællesskab, den velfærd, vi gerne vil levere, det, at vi gerne vil passe på hinanden, godt komme til at fylde en større del af det, vi skal investere i de kommende år. Det er derfor, jeg siger, at man skal være påpasselig. Selv om man kan se en privat virksomhed, hvor de måske kan produktivitetsforbedre og veksle det til mindre arbejdstid, så er det ikke sikkert, at vi kan lave alle de samme forbedringer i den offentlige sektor.

Kl. 11:46

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Fru Christina Olumeko.

Kl. 11:46

Christina Olumeko (ALT):

Tak for talen til ordføreren. Jeg vil egentlig gerne lige anfægte den præmis om, at hovedansvaret for fleksibilitet på arbejdsmarkedet ligger hos arbejdsmarkedets parter. Jeg synes i den grad, at vi som den lovgivende magt og som Folketing og regeringen selv har et fælles ansvar sammen med arbejdsmarkedets parter, for vi laver jo strukturen for arbejdsmarkedet med f.eks. barselslovgivning og uddannelsesløftet, hvor man kan få dagpenge, hvis man videreuddanner sig og efteruddanner sig. Vi har su, som jo i mine øjne også er en fleksibilitetsordning, som gør det muligt at prioritere sine studier og have noget fleksibilitet, i forhold til hvor meget man skal arbejde. Der er masser af typer ydelser, som skaber fleksibilitet, og som kommer fra Folketinget. Så det er et fælles ansvar.

Det, jeg gerne vil spørge ordføreren til, er sammenhængen med regeringsgrundlaget. Regeringen har et mål om, at vi skal se en stigning i arbejdsudbuddet i den her valgperiode på 43.000 fuldtidsbeskæftigede. Kan ordføreren ikke godt se, at det også er i modstrid med at skabe mere fleksibilitet på arbejdsmarkedet?

Kl. 11:47

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 11:47

Jens Joel (S):

Jeg er ikke sikker på, at man kan gøre det sådan op, at der er en modsætning mellem det. Altså, hvis man investerer i arbejdsmiljø, kan man også få et højere arbejdsudbud. Det har jo ikke noget med fleksibiliteten at gøre. Så det er jo ikke altid sådan, at arbejdsudbud

og fleksibilitet er det samme. Og den diskussion kan vi jo sagtens have.

Når vi har diskuteret arbejdstid, har det været for at sige, at den diskussion, som eksempelvis Alternativet har rejst, nogle gange har lydt sådan, at vi alle sammen kunne arbejde mindre, uden at det ville have nogen konsekvens. Det er det, som vi i al beskedenhed prøver at anholde. Selvfølgelig har det også en konsekvens. Det er jo ikke det samme som, at vi ikke som kollektiv kan løfte den samme opgave, men skiftes, om man så må sige, i forhold til hvor belastningen er.

Det kan man godt diskutere, men jeg synes, det er bedre at forankre det i diskussionen med arbejdsmarkedets parter. Som hr. Sigurd Agersnap sagde før, er der stor forskel på faggrupperne, og der er stor forskel på, hvad det er for en fleksibilitet, man har, men også, hvordan man kan skabe fleksibilitet for lige præcis de her grupper. Det ved man altså bare mere om, når man sidder tættere på det, end hvis vi laver én lovgivning til alle.

Kl. 11:48

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Spørgeren.

Kl. 11:48

Christina Olumeko (ALT):

Jeg er sådan set enig med ordføreren i, at det selvfølgelig kan have konsekvenser, hvis alle på samme tid arbejder mindre. På samme vis – det håber jeg at ordføreren er enig i – har det også konsekvenser, når regeringen forestiller sig, at alle skal arbejde mere og længere. Det er jo det, vi har set de seneste år, også med den her regering. Det er det, man arbejder på med langt de fleste reformer. Det er et spørgsmål om, at folk skal arbejde mere og eksempelvis gå hurtigere i skole og blive længere på arbejdsmarkedet. Det har også betydning for fleksibiliteten.

Det, jeg gerne vil spørge ordføreren til, er, om ordføreren kunne se for sig, at man i Socialdemokratiet til at starte med sætter et mål for, hvor mange danskere der skal kunne opleve mere fleksibilitet de næste par år.

Kl. 11:49

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 11:49

Jens Joel (S):

Nu har ordføreren et par gange sagt det der med, at vi har forslag om, at man skal arbejde mere. Altså, det er jo rigtigt, at vi har en diskussion om pensionsalderen og levetiden og sådan noget, men der har vi jo faktisk lige præcis sagt, at vi ikke kan blive ved med i al evighed at følge den aftale, vi hidtil har haft, fordi der er for stor forskel på vores arbejdsliv. Derfor er vi nødt til at kigge på, hvordan vi kan lave en mere retfærdig pension. Det er jo et udtryk for, at selv om man måske i gennemsnit lever længere og kan arbejde længere, er der danskere, som ikke kan det, og det er man nødt til at have respekt for. Så det er jo et eksempel på, at vi også kigger på forskellene lønmodtagergrupperne imellem.

Kl. 11:49

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke yderligere korte bemærkninger. Vi går videre til den næste ordfører, og det er hr. Kim Valentin fra Venstre. Velkommen.

(Ordfører)

Kim Valentin (V):

Tak til formanden. Det er jo nogle gode spørgsmål, som Alternativet stiller, og det plejer Alternativet jo også at gøre, eller det er i hvert fald sjældent, I stiller nogle dårlige spørgsmål, sådan vil jeg også sige det.

Men spørgsmålet er, om det hele skal være lov. Det synes vi jo i Venstre ikke at det skal være, og slet ikke fordi vi jo har et arbejdsmarked, der fungerer med frivillige aftaler, og det skal vi beskytte. Det er også det, ministeren siger, og jeg er meget enig med ministeren i den betragtning, at vi skal beskytte det der med de frivillige aftaler, og at vi altså også så lidt som overhovedet muligt skal prøve at gå den anden vej. For det er jo også det, vi kalder den danske model, og meget af det her ligger i den forhandlingsret, der er derude, og den repræsentation, som arbejdstagerne har omkring bordet, og som arbejdsgiverne har omkring bordet, synes jeg det er vigtigt at passe på, så vi dér kan forhandle den her slags ting.

Så kommer der en gang imellem også nogle udfordringer med, at vi sætter nogle rammer for det, og det hører jeg også ordførerne sige i forbindelse med spørgsmål, og det er det jo også rigtigt at der gør. Der har vi i Venstre sagt, at vi, når det drejer sig om den måde, hvorpå vi kigger på arbejdsmarkedet fremadrettet, gerne vil have lagt det ind i en arbejdslivskommission, og det er jo lige præcis her, hvor vi spørger, hvad det er, der sker, når man føder et barn, og man bliver presset af arbejdslivet og fritidslivet og alt muligt andet, og hvordan man så skaber den fleksibilitet for sig selv, så det hele ikke går op i stress, og hvordan det sker på tværs af generationer. Det er nogle spørgsmål, som vi ikke kun skal besvare i Folketinget, men som vi selvfølgelig også skal have en afgørende indflydelse på, når vi sidder og taler om det. Men jeg er ikke sikker på, at det skal være en lov, og den der del om, hvor balancen i det ene ligger i forhold til det andet, tror jeg det er svært at styre, hvis det er os, der fra starten af går ind og siger, at vi laver en lov, og at I skal diskutere det inden for de her rammer.

Jeg tror, det, er bedre, at vi starter med at sige, at vi skal diskutere det her sammen omkring et bord, og at vi så skal finde ud af, hvor de forskellige ting egentlig ligger bedst. Jeg har selv været arbejdsgiver i 32 år, og jeg har set, hvordan vores arbejdsmarked har udviklet sig i løbet af de sidste 32 år. Arbejdstiden har jo ikke ændret sig, men arbejdsopgaverne og samfundet har ændret sig voldsomt over de sidste 32 år. Når vi f.eks. snakker stress, er jeg ret sikker på, at det, der stessedede dengang, var, når man hele tiden blev forstyrret af alt muligt andet på sit arbejdsplads, når arbejdsopgaverne hobede sig op, hvis de var for mange. Det var stress rigtig meget præget af i gamle dage, når man var på arbejdspladsen, det må jeg sige. I dag kan den stress, der findes i ens liv, gemme sig i alle mulige andre dele, og det er stadig en problemstilling på arbejdspladsen – og nu taler jeg ud fra det, som jeg har set igennem de her 32 år som arbejdsgiver – fordi arbejdspladsen jo er afhængig af, at der er et godt og sikkert fundament for, at den, man har ansat, kommer på arbejdet og har det godt og har lyst til at arbejde med de arbejdsopgaver, der bliver lagt foran vedkommende, og det er en opgave for arbejdspladsen. Men det er også i højere grad en opgave for arbejdstageren at vurdere, hvor mange ting man egentlig kan tage ind i sin hverdag og så stadig fungere på sin arbejdsplads. For mange ting tager man jo også med hjemmefra, og den balance skal man selvfølgelig prøve at finde ud af med sin arbejdsgiver, og nogle gange hjælper det så at gå ned i tid i et stykke tid, men det kan søreme også stresser den anden vej, hvis man går ned i tid og der stadig er de samme arbejdsopgaver og det i stedet for er noget hjemmefra, der stresser.

Så jeg tror, det er nogle helt andre elementer, der skal på banen, når vi kigger lidt frem i tiden og vi skal have lavet det her fleksible arbejdsmarked, og vi går i Venstre meget ind for, at vi skal have

Kl. 11:50

lavet et fleksibelt arbejdsmarked, fordi det øger muligheden for, at folk bliver længe på arbejdsmarkedet, at de ikke bliver syge, at de kan blive i deres fag, og at de har lyst til at videreudanne sig, og nu har jeg brugt min al min tid, men det er et spændende spørgsmål. Vi kan desværre ikke støtte det, men tak for at bringe det op.

Kl. 11:55

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 11:55

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen. Jeg synes, der var mange fine elementer i den. Jeg vil gerne spørge ind til den her kommission, som jeg kan forstå regeringen også som samlet enhed bakker op nu, efter at Venstre foreslog det på sommergruppemødet sidste år. Kan ordføreren fortælle lidt om, hvilken tidshorisont der er på det? Vi har jo ikke hørt til det siden. Hvornår bliver kommissionen nedsat eksempelvis? Og er det noget, vi forventer at vi i den her valgperiode skal til at forhandle om, når de kommer med deres forslag? For det er jo det, jeg antager er pointen med det – at vi skal forhandle, efter at en kommission er nedsat.

Kl. 11:56

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 11:56

Kim Valentin (V):

Det er jo Venstres politik. Det er derfor, jeg siger det. Jeg er jo ikke en del af regeringen, men mit parti er en del af regeringen, og mon ikke de sidder og drøfter på allerhøjeste niveau, hvad det er for nogle diskussioner, vi skal have i den her sammenhæng? Det vil jeg da næsten tro. Og på et eller andet tidspunkt kommer der vel en afklaring af, hvor den her diskussion kommer til at ligge henne. Men jeg kan ikke sige præcis, hvornår det kommer til at ske. Vi synes i Venstre, at det er vigtigt, så vi vil gerne prioritere den samtale.

Kl. 11:56

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 11:56

Christina Olumeko (ALT):

Jeg er glad for at høre, at Venstre synes, det er vigtigt. Det synes vi jo netop også i Alternativet. Derfor er vi glade for, at vi har debatten her i dag.

Det er jo tit sådan, når vi i partierne foreslår ekspertgrupper eller kommissioner, at vi også selv har nogle idéer på bordet, som vi gerne vil have tryktestet af andre mennesker. Så derfor er mit næste spørgsmål til ordføreren, om Venstre har nogle tanker, de kunne tænke sig at dele med offentligheden og i hvert fald bare med kollegaerne her i Folketingssalen. Hvilke idéer vil Venstre gerne have tryktestet, som kunne være med til at give danskerne mulighed for at sætte tempoet ned i løbet af livet?

Kl. 11:57

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 11:57

Kim Valentin (V):

Vi har jo et rettighedsbaseret system. Mange af rettighederne er tilkæmpet igennem årtier. En af de ting, som vi gerne vil drøfte, er, hvad der sker med de her rettigheder, når vi siger, at livsindkomsten

skal fordeles anderledes, altså at man skal have lov at arbejde lidt mindre, når man er ung og har børn, men til gengæld skal man arbejde noget mere på et senere tidspunkt, men måske ikke, når man er meget gammel; så skal man også have lov at arbejde lidt mindre. Hvad sker der dér? Det er en vigtig – og nu har jeg ikke mere tid igen, men det er en vigtig ting at diskutere.

Kl. 11:57

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren, og den diskussion må man så tage et andet sted, for tiden er gået. Tak til ordføreren, og vi går videre til den næste, og det er hr. Kim Edberg Andersen fra Danmarksdemokraterne. Velkommen.

Kl. 11:58

(Ordfører)

Kim Edberg Andersen (DD):

Tak for det, formand, og jeg skal undskyldte, at I må nøjes med mig i dag, men den ordfører, vi har på området, er desværre beskæftiget et andet sted. Hun er også udenrigsordfører, og jeg ved ikke, hvad der sker der, som kunne tage hendes tid, men hun er i hvert fald blevet optaget, så I må jo nøjes med mig, og det er jo med stor interesse, jeg har hørt debatten.

Danmarksdemokraterne køber præmissen om, at det er problematisk, at folk bliver syge af at gå på arbejde. Det gør vi. Det kunne så være formålstjenligt i forhold til at få en opbakning fra Danmarksdemokraterne, at man så havde vurderet, hvad det koster, hvis man bare skal holde orlov eller holde fri, hvem der skal betale det, og hvordan det bliver finansieret. For der er jo nogen, der skal betale regningen. For virkeligheden er jo, at man nu kan holde fri alt det, man vil, men at man så selv skal finansiere det, og jeg ved godt, at det rammer fuldstændig hen over hovederne henne på venstrefløjen og i Alternativet, at det skal finansieres, men det skal det.

For det starter jo herinde med, at vi er gode til at bruge danskerne penge til alt muligt. Vi har lavet en CO₂-afgift, vi har lavet en dieselaftgift og en kilometerafgift, og vi kommer til at plante hele Danmark til med skov, som også skal betales af nogen, og der er jo nogle, der skal arbejde for at betale det, og det er jo ikke os herinde i Folketinget, der kommer til at gøre det, men det er jo nok dem ude på arbejdsmarkedet. Så finansieringen er altid dejlig for Danmarksdemokraterne, hvis vi skal have en opbakning til det. Men præmissen om, at danskerne bliver syge af at gå på arbejde, skal vi forholde os til, og det skal vi have en løsning på.

Så er det jo også for fristende at sige, at man skal rose en socialdemokrat, når de endelig siger noget rigtigt, og det er rigtigt, at overenskomster er en god ting på arbejdsmarkedet. Men det kunne også have været formålstjenligt, at ordføreren fra Socialdemokraterne lige havde fortalt noget. Det er jo ikke ret lang tid siden, statsministeren var oppe at sige, at vi skal arbejde mere, og at vi skal blive noget længere ved samlebandet, og det er selvfølgelig svært at køre det ind i en debat, når man som socialdemokrat har lyst til at fortælle, at danskerne skal arbejde mere, og man er meget bekymret for det, men man kan jo have ændret mening, og det går jeg ud fra at man har gjort.

Når det så er sagt, er det problematisk, men vi skal også passe på med at bære mere ved til bålet. Danskerne bliver presset på deres liv i forskellige former. Man vælger at få børn, og så finder man ud af, at børn tager rigtig lang tid, og man har samtidig også et fuldtidsjob, og ja, så bliver det svært at få det til at gå op. Der er op til flere ordførere, der i dag har fortalt, at de har haft børn, og at det var stressende. Ja, det var det også for mange år siden, og det bliver det også for den næste generation og generationen derefter, og der er jo også noget, der handler om, at man tager et ansvar for de valg, man træffer i livet, for sådan er virkeligheden jo også.

Skal det her diskuteres? Ja, det skal det, men det skal nok ud i et bredere perspektiv. For vi skal have fundet en løsning på, at børnefamilier ikke kan få det til at hænge sammen. Det kan godt være, at vi skal finde ud af, at du kan få lov til ligesom at få en samlet pulje af timer, du skal levere til samfundet i løbet af dit liv for at få det til at hænge sammen, men held og lykke med at fortælle en på 18 år, at han skal lægge ca. 1 mio. timer i det, og at han så selv kan vælge, om han gør det som 18-årig, 20-årig, 25-årig eller 75-årig. Vi skal have det her til at hænge sammen, og jeg tror, det starter lidt herinde, altså at vi bliver mere spartanske med at bruge folks penge til alt muligt pjat. Tænk nu, hvis vi gav dem flere penge i lommen til at starte med, så kunne de nemlig lave en orlov, for så havde de råd til det. Det har de ikke lige nu, fordi de jo så skal betale en dieselaftgift, de skal betale mere for deres kød, og de skal betale mere for at få transporteret varerne rundt, og hvis regeringen vælger at tage folks penge ud af tegnebogen på dem, skal de jo putte nogle andre derind, og det bliver de jo så nødt til at gøre ved at gå endnu længere på arbejde. Se, det er sjovt, som tingene hænger sammen.

Så lad os nu tage det brede. I Danmarksdemokraterne støtter vi præmissen, og vi kan se, at det fra Alternativets side er velment, men vi mangler en finansiering. Men det er også problematisk, at vi bruger 50 mia. kr. af danskernes penge på, at folk er blevet syge af at gå på arbejde for at støtte det velfærdssamfund, vi har. Det er både økonomisk uansvarligt, men det er også uansvarligt over for de mennesker, det går ud over. For det er nemlig ikke noget, man skal tage let på, at vi slider folk ned, og ikke alle veje fører til Rom, men her fører mange veje det rigtige sted hen, og jeg tror, vi skal kigge bredt på det, og om det er differentieringen eller det er mindre skat, ved jeg ikke. Én ting er dog sikkert, og det er, at så længe vi bliver ved med at accelerere det med hensyn til, hvor hurtigt vi kan bruge danskernes penge, jo mere skal de arbejde, og alle de unge mennesker i dag, som Alternativets vælgere er en del af, kan jo bare se på, hvornår de skal pensioneres. For en grund til, at de skal pensioneres sent, er også, at vi her har så travlt med at bruge deres penge til at love danskerne det nye gode inden det næste valg, og det koster alt sammen penge, og det gør så, at vi alle sammen skal blive lidt længere på arbejdsmarkedet, og at vi, som statsministeren siger det, løser det hele, hvis bare vi bliver længere tid ved samlebandet. Spørgsmålet er så bare, om man skal være der konstant, fra man er 18 år, til man er 70 år. Det er vi også uenige i i Danmarksdemokraterne.

Så vi ser meget velvilligt på det, og vi håber, at vi i udvalgsarbejdet kommer nærmere på en løsning, og det er jo ikke noget, vi løser på én dag. Men debatten er vigtig, og vi er glade for, at Alternativet hele tiden tager den op.

Kl. 12:02

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeku.

Kl. 12:03

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen. Jeg synes, ordføreren var vidt omkring mange spændende perspektiver. Jeg skal bare lige forstå Danmarksdemokraternes position her. Det er jo helt rigtigt, som ordføreren siger, at der ikke er indlagt finansiering i forslaget her. Det er også, fordi vi ikke pålægger regeringen eller Folketinget specifikke forslag. Vi nævner nogle idéer i beslutningsforslaget, men hele pointen er, at vi gerne vil forhandle med regeringen og Danmarksdemokraterne samt alle andre partier om idéer, vi kan blive enige om. Derfor er der ikke finansiering i forslaget, fordi der ikke ligger noget specifikt. Så når nu Danmarksdemokraterne er enige i præmissen, kunne vi så ikke sammen med stemme for, så vi kan presse regeringen?

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 12:03 har et ansvar selv. Men det kræver jo, at vi ikke tager pengene op af pungen på dem først. Så det kunne være en start, hvis vi holdt op med bare at finde en ny afgift, hver gang vi vil finansiere en eller anden fantasiaftale herinde, eventuelt en CO₂-afgift som det eneste land i verden, og der ved vi alle sammen, at så får vi bare mælken fra Polen.

Kl. 12:06

Kim Edberg Andersen (DD):

Nu har jeg jo været begunstiget med at få lov til at sidde her, dengang vi fik at vide, at regeringen mente, at de ville have stemt afskaffelsen af store bededag igennem. Og vi fik at vide, at enten gjorde vi det, eller også var det bare ud ad døren. Det er jo virkeligheden. For at Alternativet skal få lov til at kunne forhandle sammen med Danmarksdemokraterne behøver vi ikke have et beslutningsforslag i Folketingssalen. Man er mere end velkommen til at komme over med fornuftige forslag; så tager vi dem sag for sag, og så kan vi presse regeringen ude på gangene eller i pressen. Vi havde ikke behovet ikke at komme herind, for vi ved jo godt, hvad svaret ville være, og det vidste Alternativet ret beset også. Alene fordi det er et beslutningsforslag ved vi, at det bliver stemt ned, uanset hvor godt det er. Så debatten og presset i forhold til at vi får gjort noget, kan vi løfte et andet sted.

Det er ikke for at sige, at det ikke er fuldstændig legitimt at tage den herind, men tager man den herind, kunne jeg godt tænke mig, at man havde fundet en finansiering, så man siger: Vi har en mistanke om, at det her orlov vil koste x antal milliarder; altså at hvis folk skal kunne differentiere i arbejdstid fra 20 til 25, så vil de koste x antal milliarder. Det er bare sådan for, at vi kan have en fingerspidsfølelse for, hvad det her render op i, for tingene skal finansieres et andet sted, og det kunne jo så eventuelt være ved at undgå at sætte alle mulige andre ting i værk, der koster penge.

Kl. 12:05

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Spørgeren.

Kl. 12:05

Christina Olumeko (ALT):

Ordføreren har jo helt ret i, at regeringen altid afviser beslutningsforslag, også hvor de kunne være enige. Jeg vil sige, at afvisningen her i dag er lidt mere af den kreative slags. Og så har jeg lige en kort kommentar i forhold til det med finansieringen: Jeg er egentlig ikke enig i, at det at skabe fleksibilitet for danskerne nødvendigvis koster penge. Jeg tror, at hvis Finansministeriet kunne regne på dynamiske effekter af f.eks. bedre sundhed og lavere stress, så kunne vi få et plus. Det kan de ikke i dag, og derfor vil det ligne et minus. Men det er jeg sådan set politisk uenig i. Det, jeg gerne vil spørge ordføreren for Danmarksdemokraterne om, er, om Danmarksdemokraterne har nogle idéer til fleksibilitet for danskerne, altså om Danmarksdemokraterne har nogle politiske forslag, der kunne skabe fleksibilitet for danskerne i hverdagen.

Kl. 12:05

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 12:05

Kim Edberg Andersen (DD):

Det helt åbenlyse er jo, at fleksibilitet også kan komme på andre måder. Nu er vi jo et blått parti, så vi går også ind for at sige, at tænk nu, hvis folk havde lov til at beholde nogle flere af deres penge selv, så de selv kunne vælge, og at det ikke var staten. Jeg kan godt se, at SF sidder helt på kanten af stolen og bliver forvirret, når jeg siger, at man jo faktisk godt kunne det; man kunne have pengene i sin egen tegnebog og så selv vælge til og fra. SF skal ikke blive bekymret. Vi lytter også gerne til SF's forslag, men vi mener, at mennesker også

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Hr. Kim Valentin.

Kl. 12:06

Kim Valentin (V):

Jeg talte ikke om økonomi i den her sag, og det var af den årsag, at det var en bred diskussion. Finansieringen kunne jo ligge hos private selv, hvis det var det, og sådan læste jeg sådan set forslaget, altså at det var en bred diskussion. Det synes jeg også er rimeligt, altså at vi engang imellem tager de her diskussioner. Og det er da rigtigt, at det hele ikke ender med lovforslag. Sådan er det jo også. Men det er jo ikke det samme som, at man skal ud i pressen for at få noget igennem. Det er det ikke. Nå, men jeg kunne godt tænke mig at høre, hvad Danmarksdemokraternes holdning er til det her område. Og så kan man sige: Okay, hvor kommer den fleksibilitet ind? Hvad er i og for sig Danmarksdemokraternes holdning til, hvilken fleksibilitet der skal være på arbejdsmarkedet?

Kl. 12:07

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 12:07

Kim Edberg Andersen (DD):

Nu kommer det til at lyde helt socialdemokratisk, men i Danmarksdemokraterne går vi jo ind for, at arbejdsgivere og arbejdstagere finder gode løsninger. Venstre er jo et vanskeligt sted lige nu, for de ved ikke rigtig, hvor de skal stå, og det er fair nok. Men lad da voksne mennesker sætte sig ved et bord og blive enige om tingene. Og at dele det med pressen bliver vi jo nødt til, for virkeligheden er, at hvis vi ikke er i pressen og kan lægge et pres der, får vi at vide af regeringen: Det er en bred regering, og vi ved bedst, så de skal i slet ikke bland jer i. Det er jo virkeligheden. Kan man nævne ét B-forslag, der er kommet igennem herinde, hr. Kim Valentin? Jeg kan ikke mindes det. Mit blev rettet til til et lovforslag, og det er forskellen. Men når man kommer med gode forslag, så må selv regeringen bide til bolle. Virkeligheden er, at man skal holde op med at finde på fabelagtig gode ting, man kan afgiftsbelægge danskerne med. For så tror jeg faktisk, at Venstre – i hvert fald Venstres bagland – vil være enige i, at det godt kan finansieres privat. Men det kan det jo ikke, hvis vi har tømt tegnebogen hos alle danskerne først, som Venstre er godt i gang med sammen med Socialdemokratiet lige nu.

Kl. 12:08

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Spørgeren.

Kl. 12:08

Kim Valentin (V):

Jeg prøvede jo at få en dialog. Men det er da rigtigt, at det bedste forsvar er et angreb. Jeg fik stadig ikke svar på mine spørgsmål; det må jeg jo sige. Hvad er i og for sig Danmarksdemokraternes holdning til det her spørgsmål? Det er jo det, vi står her for, så der må jo være en eller anden form for realpolitik nedenunder. Nu skyder jeg så lidt tilbage: Må vi ikke lige høre, hvad det i og for sig er, I mener her?

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 12:09

tages i mange stuer på mange arbejdspladser, og som det også er vigtigt at vi får taget i Folketingssalen. Jeg synes også, der er nogle ting, det er vigtigt at få styr på i den debat, og en af dem er, at vi tit snakker om arbejdsmarkedet, som om det er ét arbejdsmarked, og at vi har det samme arbejdsliv. Der er ikke ét arbejdsmarked, og vi har grundlæggende ikke det samme arbejdsliv.

Kl. 12:09

Kim Edberg Andersen (DD):

Er det ikke bekymrende, at Venstre så hurtigt kan glemme, hvad et parti, som egentlig er udsprunget af Venstre, egentlig mener? Vi mener jo, at det er noget, som folk skal have lov til at bestemme selv. Så kan de vælge sammen med en arbejdsplads i forhold til det, men det er jo noget, vi selv skal have råd til at vurdere. Det er ikke noget, staten skal ind og finansiere, og det er sådan, jeg læser forslaget, altså at det her kommer til at være statsfinansieret, og der er jeg faktisk enig med Alternativet. Det kan godt på den lange bane bliver noget, der går op og op, men når man lige skal løbe det i gang, indtil vi får en mindskning i stressen, så bliver det altså dyrt for samfundet. Og der er jeg ked af at høre, at Venstre er blevet så socialistisk, at de har svært ved at finde tilbage til rødderne. Vi skal nok hjælpe jer tilbage – det lover vi. Vi er villige til at se på det.

Kl. 12:09

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Tak. Hr. Jens Joel.

Kl. 12:09

Jens Joel (S):

Jeg skal bare gøre det meget kort og betrygge ordføreren og give ham den demokratiske selvtillid, at vi jo faktisk også på det her område, altså beskæftigelsesområdet, imødekom et forslag fra Danmarksdemokraterne – og nej, det var ikke et lovforslag. Det handlede om retspsykiatrien og hvordan man ligesom bliver behandlet, når man bliver idømt en straf. Der havde Danmarksdemokraterne en rigtig god pointe, og derfor er der nu forhandlinger i Beskæftigelsesministeriet om at gøre det til virkelighed. Så ordføreren kan stå med rank ryg og være tryk ved demokratiet. Det fungerer.

Kl. 12:10

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Kl. 12:10

Kim Edberg Andersen (DD):

Så har vi virkelig ramt den rigtigt. I Danmarksdemokraterne rammer vi normalvis nioghalvfems komma ni procent rigtigt, så der har vi jo ramt hundrede og ti procent rigtigt, når I bliver tvunget til at bide til bollen dér. Jeg anerkender, at det er sket én gang, i den tid jeg har været i Folketinget, altså at et B-forslag er kommet videre. Det kan være en start, for jeg har faktisk set rigtig mange gode B-forslag, ikke kun fra Danmarksdemokraterne, men også fra andre partier, hvor man nogle gange har tænkt: Hvorfor er regeringen ikke lige hoppet på den? Og så viser det sig, at så kommer der et lovforslag ganske kort efter, der nærmest på nær navnene for neden er enslydende; det er også fair nok. Men tusind tak; vi anerkender, at regeringen faktisk har taget ét B-forslag og gjort det til lov.

Kl. 12:11

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Der er ikke flere, der har tegnet sig ind til korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Sigurd Agersnap fra SF.

Kl. 12:11

(Ordfører)

Sigurd Agersnap (SF):

Tak, formand, og tak til Alternativet for at sætte fleksibiliteten i arbejdslivet på dagsordenen. Det er en vigtig debat og en debat, som

Der er i Danmark mange forskellige arbejdsmarkeder med vidt forskellige rettigheder. For en række akademikere bag hæve-sænkebordet er arbejdet ofte selvtilrettelagt. Man har en stor fleksibilitet, man kan flekse ind og ud, måske arbejde om aftenen, når børnene er puttet. Skal man til lægen i normal arbejdstid, kan man få det til at gå op. Skal man have lavet et pas, hvor der kun er åbent mellem 9 og 14, så kan man også få det til at gå op og arbejde på et andet tidspunkt. Den fleksibilitet har man ikke, hvis man er skemalagt. Hvis man har et job, hvor det er passet ind i et præcist skema, hvornår man skal være på arbejde, har man ikke de friheder.

Buschaufføren kan ikke tage fri, når man skal have ungerne til vaccination. Sosu'en kan ikke arbejde om aftenen, og sygeplejersken kan ikke nå det senere, som man ikke nåede i løbet af dagen. Dem, der ofte har de højeste lønninger, har ofte også den største fleksibilitet på de danske arbejdsmarkeder, og vores arbejdsmarked er opdelt, når det kommer til fleksibiliteten og i forhold til at få hverdagen til at gå op og til at finde den der balance, som er så svær, men også så afgørende, mellem arbejdsliv og familieliv, mellem ens fritid og ens arbejde. Og den skævhed i vores arbejdsmarkeder, er kun blevet accelereret efter coronapandemien.

I mange flere jobs har man fået hjemmearbejdsdage, og man har mulighed for at arbejde online. Det er godt for fleksibiliteten, men de rettigheder nyder man ikke dér, hvor man er skemalagt. Statsminister fru Mette Frederiksen sagde i Berlingske i 2023: Den nye valuta for dansk politik er arbejdsudbud. Det var bl.a. derfor, man afskaffede store bededag, altså for at hæve arbejdsudbuddet. Det er måske den valuta, meget politik drejer sig om, men jeg tror ikke, det er den valuta, danskerne går op i. Flexibilitet er den valuta, som er vigtigst for rigtig mange danskere, også når de vælger arbejde.

Vi ser det med de unge generationer på arbejdsmarkedet. Man kan snart ikke åbne et kursus-katalog uden at støde på et eller andet kursus i, hvordan man leder de unge på arbejdsmarkedet. Og det er, fordi mange unge kalder på større fleksibilitet. Den fleksibilitet er man nødt til at få ind i de fag, hvor vi mangler arbejdskraft, for at kunne tiltrække arbejdskraft i fremtiden.

Nogle vil så sige, og det har også været en del af debatten i dag: Er det her ikke et politisk anliggende? Det er det ikke alene. Det er noget, som arbejdsmarkedets parter har en hovedrolle i, og alt skal ske i dialog med arbejdsmarkedets parter, men det er også et politisk anliggende, og der er også dele, som vi skal håndtere politisk. Da Stauning i 1930'erne så, at dem med de højeste lønninger og de mest privilegerede jobs var begyndt at holde ferie, tage på badehotel ved Vesterhavet måske, så gennemførte han ferieloven. Det at holde fri skulle ikke være forbeholdt de få; det skulle være for de mange. Da man 1990'erne kunne se en skævhed i, hvem som afholdt barsel og havde mulighed for at holde barsel, og at det var alt efter indkomst, fordi man ikke fik løn under barsel, så gik man ind i fællesskab med arbejdsmarkedets parter og lavede en barselsfond.

På samme måde tror jeg, det er vigtigt, at vi også politisk er med til at hjælpe de næste udviklingsskridt i vores arbejdsliv på vej. Og jeg tror i høj grad, det er fleksibiliteten, det handler om. Vi har i SF foreslået en arbejdslivsforsikring, som kunne blive forankret i dagpengesystemet. I dagpengesystemet er vi rigtig godt forsikret, hvis der sker noget med os selv, men hvor vi ikke er så godt forsikret, hvis der sker noget med ens nærmeste. Hvis ens mor bliver syg med Alzheimers, ens søn skal udredes eller har skolevægring, eller hvis ens partner får en depression, så er der i dag ikke en god nok forsikring for at kunne gå ned i tid. Det er noget, man løser på nogle

arbejdspladser, men ikke på alle. Og hvor det er afgørende, at man har trygheden for, at man også tør at blive i arbejde og vende tilbage til arbejdet, så er det et problem, når man ikke har den tryghed, hvis der sker noget med ens nærmeste.

Vi har også foreslået en fond, som skulle kigge på at sikre flere barnets sygedage sammen med arbejdsmarkedets parter, så syge børn ikke bliver sendt i vuggestue og ikke smitter pædagoger eller de andre børn, fordi forældrene ikke har flere sygedage. Vi støtter derfor også den politiske opmærksomhed, der er med det her beslutningsforslag. Vi synes, det er godt at få løftet det ind i Folketingssalen. Vi er ikke enige i alle de forslag, der er oplistet i beslutningsforslaget, men vi er enige i intentionen. Jeg skulle hilse fra Enhedslisten og sige, at de desværre ikke kan være her i dag, men at de ikke støtter forslaget.

Kl. 12:16

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 12:16

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen, og også tak for at komme ind på nogle af de idéer, som SF bringer med til bordet. Det synes jeg er spændende også at lytte til. Jeg er fuldstændig enig i, at vi partier jo har forskellige idéer. Vi har nogle ting skrevet ned i beslutningsforslaget her, som er noget af vores politik, og SF har deres. Jeg tror sådan set, at vi godt, hvis vi satte os ned ved forhandlingsbordet, kunne finde noget fælles fodslag sammen.

Det, jeg gerne vil spørge ordføreren om, er, hvordan SF ser på sammenhængen i forhold til arbejdsudbudsreformer og specielt de reformer, vi har set de seneste år. Vi kunne også tage su-reformen fra den her valgperiode, som jo handler om at få unge mennesker til at arbejde mere, ved at man nedsætter su'en med et år og dermed også presser folk hurtigere igennem en uddannelse. Det synes jeg var lidt svært at få Socialdemokratiet til at indrømme jo skaber mindre fleksibilitet for unge mennesker. Men hvordan ser SF på det?

Kl. 12:17

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:17

Sigurd Agersnap (SF):

Jeg tror, jeg deler opfattelsen, jeg hører fra fru Christina Olumeko. De sidste 30 år har rigtig meget politik drejet sig om arbejdsudbud, og det har handlet om, at man kunne komme tidligere i arbejde, at man trak sig senere fra arbejdsmarkedet – det er den store luns, når vi snakker arbejdsudbud – eller at man har fået tilskyndelser til at arbejde mere enten ved skattelettelse eller ved en sænkning af overførselsindkomsterne. Så det er klart, at det politiske fokus har været på at få mere arbejdskraft ud af danskerne, noget ved tilskyndelser og andet ved tvang.

Jeg tror dog også, jeg deler den opfattelse, hr. Jens Joel prøvede at give udtryk for, hvis jeg forstod ham rigtigt, her på talerstolen, nemlig at der er nogle meget store potentialer for at øge arbejdsudbuddet, som vi ikke har taget højde for. Når vi ser, at 55.000, 56.000 mennesker hvert år rammes af stress, så er der jo et kæmpe arbejdsudbudspotentiale i at få nogle færre til at blive ramt af stress. Når vi ser, at så mange unge, 20.000 unge, ikke er i hverken job eller uddannelse, så er der et kæmpe potentiale der. Så jeg synes tit i arbejdsudbudsdiskussionen, at vi skruer på de samme gamle, ofte ret små knapper i stedet for at tage fat i de store potentialer.

Kl. 12:18

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Spørgeren.

Kl. 12:18

Christina Olumeko (ALT):

Det er jeg sådan set fuldstændig enig med ordføreren i og også i den pointe, som hr. Jens Joel var inde på. Jeg synes, at udfordringen dér er, at selv om vi alle sammen kan blive enige om, at forbedret sundhed jo også sætter sig på bundlinjen i forhold til et højere arbejdsudbud – altså, folk kan arbejde mere, fordi de ikke er syge – så er det ikke noget, vi kan regne på i Finansministeriet, fordi den type dynamiske effekter ikke er med, og det gør det rigtig, rigtig svært, når man skal forhandle, fordi det jo alligevel bliver et minus.

Derfor tror jeg, at vi som ordførere har brug for et vist politisk mod, måske det mod, vi også havde tilbage i tiden, da vi skabte velfærdssamfundet. For med regnemodellerne kommer det ikke til at blive et plus.

Kl. 12:19

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:19

Sigurd Agersnap (SF):

Det er jeg meget enig i. Altså, jeg synes, at vi også på venstrefløjen har været skyldige i at sige, at det er økonomernes skyld, at den her politik bliver gennemført. Det er det ikke. Det er i sidste ende et politisk ansvar, og så må man træffe en anden politisk beslutning.

Jeg vil så også sige, at Finansministeriets modeller heldigvis ikke er statiske, og jeg håber, at man snart begynder at anerkende nogle flere fagligheder, i forhold til hvad der er af potentialer, også for arbejdsudbud. For det er et meget snævert og ofte også et meget gammelt grundlag, man beregner de her arbejdsudbudseffekter på.

Kl. 12:19

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke yderligere korte bemærkninger, så tusind tak. Vi går videre til den næste, og det er fru Sólbjørg Jakobsen fra Liberal Alliance. Velkommen.

Kl. 12:19

(Ordfører)

Sólbjørg Jakobsen (LA):

Mange tak. Tak til Alternativet for forslaget. Det er et fedt emne. Jeg husker meget, meget tydeligt min allerførste politiske kampagne. Der havde jeg børn, der var noget yngre, end de er i dag, og det fyldte enormt meget for mig. Jeg syntes, det her var den vigtigste dagsorden. Jeg havde ligesom familierpolitikken og så beskæftigelsesområdet, for der arbejdede jeg til daglig, og det var bare fedt, og nu kan jeg så stå som beskæftigelsesordfører og snakke om familierpolitik. Det er superlækkert.

Der var bare ikke så mange, der gad at snakke om det dengang. Jeg ved, at vi er flere, der var i debatten, men det var ikke lige så varmt et emne, som det er i dag. Nu fylder det enormt meget i samfundsdebatten, det fylder også politisk, det fylder også blandt arbejdsgivere, og det fylder blandt lønmodtagere, og det er jo, fordi vi ikke har nok fleksibilitet. Så intentionen deler jeg fuldstændig med Alternativet, og som de andre heroppe også har sagt, er det noget, vi alle sammen er enige om skal gøres noget ved.

Når det kommer til det her forslag – nu har Alternativet ikke lagt sig fast på, hvad der skal være af forslag; der er faktisk bare budt op til dans – så er det jo meget langt fra de løsninger, vi i Liberal Alliance ser som løsningsforslag til de samme problematikker. Det

synes jeg også er helt fair, altså helt i orden – jeg ved ikke, om jeg må bruge det ord. Det er jo meget forskellige løsninger, vi har på de samme problemstillinger, og når man står på ideologisk helt forskellige standpunkter, giver det også mening.

Derfor tror jeg ikke, at en forhandling med alle Folketingets partier vil kunne sætte retningen for, hvor det er, man vil hen med mere fleksibilitet. Det er især, fordi mange af de forslag, som Alternativet og også andre i Folketinget har, griber ind i, hvad det er, vi ikke mener vi skal bestemme i Folketinget. Så det vil Folketingets partier efter Liberal Alliances bedste overbevisning ikke kunne aftale.

Vi har nogle andre forslag, vi gerne så blive til noget: At de første 7.000 kr. var skattefrie, ville skabe noget bedre til især dem med lavere indkomst. De ordninger, vi allerede har, skal kunne bruges fleksibelt, uanset hvordan man har indrettet sit liv, eksempelvis så pengene følger barnet, og den øremærkede barsel er et godt eksempel på noget, hvor vi også har lavet begrænsninger for familierne, og hvor man kunne sætte dem hundrede procent fri. Jeg snakker ikke kun om mor og far. Det kan være, at man har en bedstemor eller et eller andet – jeg ved det ikke; jeg er ikke ekspert i alle folks liv. Jeg synes, at man godt kan åbne op for og have blik for, at de ordninger, vi har, skal være så fleksible som muligt.

Jeg noterer mig også, hvordan arbejdsmarkedet indretter sig og også finder det her emne meget interessant, og hvordan det kan bruges til rekruttering. Jeg besøgte en techvirksomhed, en større techvirksomhed her i Danmark. De havde billeder hængende på væggene af alle deres medarbejdere, og jeg kunne ikke lade være med at bide mærke i, at det godt nok var mange kvinder, de havde ansat i en techvirksomhed. Det plejer man jo ikke at have. Så jeg spurgte lidt ind til, hvordan deres rekruttering er, fordi det for mange er lidt svært at skaffe kvinder i det fag.

Altså, de havde et godt arbejdsmiljø, og så var de ikke så optaget af, om det var barnets første, anden eller tredje sygedag. Man måtte gerne arbejde hjemme, og så havde de også en ekstra ferieuge, ud over hvad alle andre har, hvor man ikke havde ferie, men som de kaldte workcation – det var deres eget ord – og hvor man egentlig kunne sidde på Bali og arbejde, hvis det var det, man ville. Altså, de havde indrettet de her fleksible forhold, som gjorde, at uanset hvilken livsstil man havde valgt, også hvis man var en familie, så passede det meget bedre, og det gjorde bare, at de ikke havde problemer med at rekruttere i en branche, som er svær at rekruttere i.

Det synes jeg er meget sigende for, hvordan vi også som samfund udvikler os, og at alt ikke sker herinde. Det synes jeg også er godt. Jeg kan også høre, at når arbejdsmarkedets parter snakker om, hvad der skal forhandles om, så er der nogle andre ting end kun lønposen, der vejer tungt. Der er noget frihed, de vil have ind. De vil have fleksibilitet ind. Så en del af det her er, at vi sikrer fleksibilitet i de ordninger, vi laver i Folketinget, og så er der nogle ting, vi ikke blander os i fra Folketingets side, fordi der netop sker den her udvikling. Derfor stemmer vi ikke for det her forslag, men jeg vil egentlig altid synes, at det er en god anledning til at få drøftet, hvad det er, vi hver især vil på det her område. Så tak til Alternativet for det.

Kl. 12:24

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 12:24

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen, også med mange gode pointer, synes jeg, som jeg også er enig i. Jeg vil også gerne kvittere for mange af de forslag, som Liberal Alliance foreslog på deres sommergruppemøde sidste år. Dem fulgte vi med i med stor interesse fra Alternativets si-

de af. Selv om vi, som ordføreren også er inde på, jo står forskelligt og har nogle andre idéer, synes vi stadig, det var inspirerende.

Det, jeg gerne vil spørge lidt nærmere ind til, er det, ordføreren var inde på, med, at vi måske skulle starte med at kigge på de ydelser, vi allerede har, og gøre dem mere fleksible. Det, jeg gerne vil ind på her, er f.eks. sådan noget som dagpenge. Før i tiden var det en mere fleksibel ydelse. I dag har vi lavet rigtig, rigtig mange krav til den. Det er et meget, meget stort ressourceapparat, der ligger rundt omkring det. I Alternativet har vi foreslået, at man kunne arbejde med, at man i en periode, måske 3 måneder, de første 3 måneder af dagpengeperioden, ikke har nogen krav til f.eks. at søge jobs eller andet, og det dermed bliver en form for fleksibilitetsydelse. Kunne det være noget af det, som Liberal Alliance også kunne være nysgerrige på at kigge på, eller er det andre ydelser, I primært er interesseret i?

Kl. 12:25

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:25

Sølbjerg Jakobsen (LA):

Først og fremmest vil jeg sige tak. Jeg synes også, at vi nogle gange rammer nogle emner, hvor man både helt fra Alternativet og over til Liberal Alliance, uanset hvor forskellige man er, er enige om noget. Der plejer jeg at sige, at så er det ikke blåt eller rødt; så er det bare ren fornuft, og så er det noget, vi skal have håndteret.

I forhold til det konkrete forslag om dagpenge mener vi ikke i Liberal Alliance, at dagpengeperioden er til for at kunne tage orlov fra arbejdslivet, hvis man kan kalde det det. Vi har konkret et andet forslag, hvor vi siger, at hvis man vil trække sig ud af arbejdsmarkedet, fordi man passer børn i en periode, vil vi kunne sige, at pengene følger barnet på den måde, at den arbejdende forælder så får et beskæftigelsesfradrag, som svarer til, at man får den ydelse, som det offentlige alligevel ville have betalt, for at man sendte barnet af sted i eksempelvis en børnehaven.

Det er lidt samme problematik igen. Det er samme problematik, vi forsøger at løse, men med forskellige løsningsforslag, hvor jeg helst ikke ser, at pengene skal ind og ud igen igennem os politikere, men gerne bare må blive i borgernes lommer.

Kl. 12:26

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 12:26

Christina Olumeko (ALT):

Tak for svaret. Jeg synes, det er meget godt lige at få et indblik i, hvordan Liberal Alliance ser på det. Jeg havde også godt forudset, at vi måske så lidt forskelligt på det, men jeg synes stadig, at det her med, at ydelserne kan bruges mere fleksibelt, er en god pointe. Jeg synes nogle gange, at når vi i Folketinget taler om ydelser, bliver det alligevel med fokus på, at så skal det kun være, hvis barnet er syg eller man skal passe en pårørende; alligevel bliver det meget et fokus på, hvad politikerne synes man skal bruge tiden på. Der kan jeg bedre lide den tilgang, Liberal Alliance har.

Når Liberal Alliance ikke stemmer for det her forslag, hvordan forestiller Liberal Alliance sig så vi skal få presset regeringen til at give mere fleksibilitet til danskerne?

Kl. 12:27

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:27

Sólbjörg Jakobsen (LA):

Jeg er fuldstændig enig. Det er tit med krav om, altså til de ydelser, vi laver, at det helst skal indrette sig efter, hvad vi politikere synes er bedst, og det er jeg ikke så stor fan af.

Men i forhold til hvordan vi skal presse regeringen, vil jeg sige, at jeg synes, det her lidt er en ideologisk snak også. Hvad er det for en retning, vi kigger i, hvilket system vil vi gerne have, og hvilket samfund vil vi gerne have? Så jeg tror ikke, vi kan presse regeringen til at lave Alternativets familierpolitik eller Liberal Alliances familierpolitik, men man kan jo tage enkelte forslag hen ad vejen og sige, at det her en god idé, det kan vi se fra venstre og fra højre, og så indføre dem – eller forsøge at få dem på dagsordenen.

Kl. 12:27

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi går videre til den næste. Det er fru Karin Liltorp fra Moderaterne.

Kl. 12:28

(Ordfører)

Karin Liltorp (M):

Tak for det. Jeg kan istemme takkerne. Tak til Alternativet for at komme med dette forslag. Noget af det, jeg virkelig beundrer Alternativet for, er netop, at de hele tiden har fokus på det gode liv, for det er vel dybest set vores rolle som politikere at sikre et godt liv for så mange som muligt her i landet? Derfor glæder det mig også, at vi får mulighed for at snakke om det her i salen. På mange områder er vi jo ganske enige. Vi ønsker også, at man kan indrette sig fleksibelt. Dog støder vi lige her på et af de områder, hvor vi helt grundlæggende mener vi skal gøre det forskelligt. Vi ønsker nemlig ikke, at staten, altså os lovgivere, skal stikke næsen i alt, og ser i det store hele gerne, at staten bakker en lille smule og lader beslutningen komme tættere på dem, det drejer sig om.

Netop det her område er jo et af de områder, der allerede glimrer ved samtaler, der bygger på frivillighed og forhandling, også kendt som den danske model. At indføre lovpligtig ret til fleksibilitet som f.eks. ret til deltid uden vægtige begrundelser risikerer at underminere den frie forhandlingsproces og skabe ubalance mellem arbejds-giver og arbejdstager. Derudover kan det give nogle meget praktiske udfordringer for virksomhederne, som den enkelte virksomhed virkeligt kan synes er bøvlet at gennemføre. Som vi ser det, er det der med at tvinge nogen til fleksibilitet, ikke noget sådan helt naturligt fleksibelt i mine ører. Heldigvis står det jo i dag allerede virksomhederne frit for at indrette deres arbejdspladser, så de passer til deres medarbejdere, og vi ser jo flere eksempler på virksomheder, der tilbyder en 4-dagesarbejdsuge. Det andet glædelige er, at lige nu er det arbejdstagers marked, og måske er det sådan noget, der skal til, for at man får startet en samtale. For arbejdsgiveren ved godt, som det allerede er blevet nævnt, at den unge generation har nogle andre forventninger til arbejdspladsen, end vi andre havde, og hvis de vil have de bedste medarbejdere, bliver de jo også nødt til at indrette sig efter deres ønsker.

Vi favner dog i høj grad idéen om fleksibilitet. Det er bare sådan et godt ord. Vi har nemlig brug for mange flere deltidsstillinger og småjobs rundtomkring, men måske ikke af de helt samme grunde, som Alternativet ser det. Jeg ser netop et kæmpestort potentiale i at få den store gruppe, der er uden for arbejdsmarkedet, med ind, for det er 20 pct. af befolkningen, det drejer sig om at vi har efterladt på perronen, fordi de ikke passer ind i en 37-timerskabelon. Heldigvis er det en dagsorden, som mange virksomheder allerede har taget til sig. Jeg kan nævne Danfoss, og jeg kunne også nævne mange andre, der netop har sørget for en masse stillinger på under 37 timer, som netop passer til dem, der bare ikke helt kan arbejde fuld tid. Den

model elsker jeg også, fordi de personer, der kommer ind her, jo netop kan være med til at aflaste arbejdsstyrken generelt. Det har jo i sig selv en kæmpe stor værdi, at de kommer ud på arbejdsmarkedet og netop føler, at de er til gavn for samfundet og ikke bare bliver efterladt på overførselsindkomst. Den dagsorden og den fleksibilitet håber jeg også at Alternativet og alle jer andre selvfølgelig har lyst til at være med til at arbejde meget aktivt for, for den er også så vigtig, hvis de reformer, vi har lavet og er ved at udarbejde – her tænker jeg både kontanthjælpsreformen, det gør det muligt at tjene op til 5.000 kr. om måneden, og den beskæftigelsesreform, der kommer – skal blive en succes. Hvis de skal blive en succes, kræver det jo netop, at vi skaber alle de her arbejdspladser, som mangler, til dem, der i dag står uden for arbejdsmarkedet.

Nu har vi flere gange hørt Alternativet snakke om det her med, at vi kan nedbringe stress ved at nedsætte arbejdstiden, men det argument køber jeg ikke helt. Der er ikke en lineær sammenhæng mellem antal timer, man arbejder, og hvor stresset man bliver. Vi mangler faktisk stadig væk forskning i, hvorfor vi får stress, og hvordan man behandler det, for stress handler om meget andet end arbejdstiden. Det handler om mangel på mening og om uklare mål, så måske skulle vi hellere snakke om, hvordan vi skaber et samfund, hvor så mange som muligt har lyst til at stå op om morgenen og helst for at gå på arbejde, for der ligger rigtig mange arbejdsopgaver og venter.

Nu vil jeg også gerne sige noget meget kort og kedeligt om økonomi; det er jo allerede blevet sagt. Hvis der er ret til orlov, er der jo nogen, der skal betale det. Det kan blive en stor udgift for staten, og selvfølgelig skal det finansieres. Igen med den liberale tankegang, jeg har, vil jeg sige, at alle jo i dag er fri til at lave en opsparing selv og holde orlov, hvis det passer ind i deres liv.

Så det er et stort ja tak til, at vi snakker mere om, hvad der skaber det gode liv. Vi har brug for at få det op i helikopteren og have de her mere filosofiske samtaler, men vi stemmer nej til Alternativets konkrete forslag.

Kl. 12:32

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 12:32

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen, og også tak for at rose Alternativet for vores fokus på det gode liv. Det synes jeg netop også er pointen med Alternativet som politisk parti. Jeg vil også gerne kvittere for, at ordføreren selv, synes jeg, har det fokus og også har nogle visionære idéer, som jeg også en gang imellem er inspireret af.

Jeg må indrømme, at ordføreren lige trykkede på en knap inde i mig, da den danske model blev nævnt som et argument for ikke at kunne støtte sådan en type forslag som det her. Det er, fordi jeg grundlæggende synes, at det argument tit bliver brugt, når det er om politik, man ikke så godt selv kan lide. For det er jo sådan, at regeringen og vi politikere blander os i arbejdsmarkedet, helt vildt meget. Jeg har nævnt su og barsel før som eksempler, og der er uddannelsesløftet, men vi ser jo også det modsatte. Nu nævnte ordføreren, at ret til deltid kunne være et brud på den danske model, men vi har jo set det modsatte med ret til fuldtid for sosu-hjælpere og -assistenter i forbindelse med en trepartsforhandling, som regeringen indførte. Så vi blander os jo rigtig meget.

Skal det forstås sådan, at Moderaterne gerne ser, at regeringen slet ikke blander sig, heller ikke når det handler om, at arbejdsudbuddet skal hæves?

Kl. 12:34

Kl. 12:36

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Karin Liltorp (M):

Nej, det er jo vores rolle som politikere. Det er jo at gå ind og blande os. Men i det store og hele tror jeg principielt vi står på, at vi skal blande os så lidt som muligt, og især når vi allerede ser, at vi har nogle ordninger, der fungerer derude, og som er baseret på frivillighed. Det er jo den retning, vi generelt gerne ser vi går i.

Selvfølgelig ser jeg også forslaget ud fra arbejdsgivers synspunkt. Jeg kommer fra det private erhvervsliv og ved, hvor bøvl det nogle gange kan være, hvis man skal indrette sig efter alle mulige regler, der ikke lige passer på den virksomhed, man har. Men samtidig har jeg set mange eksempler, hvor det virker derude, selv om det bliver sagt: Du kan ikke få deltid. Lige så snart du siger, at ved du hvad, så finder jeg et nyt job, så kan man alligevel godt finde ud af det der med deltid. Så der er jo også nogle problemer, der bliver rejst herinde, og som jeg har set godt kan løses i praksis ude på arbejdsmarkedet.

Kl. 12:34

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Spørgeren.

Christina Olumeko (ALT):

Vi er i hvert fald fuldstændig enige med ordføreren i, at vi har brug for arbejdsmarkedets parter, også i den her dialog, ligesom vi jo i alle andre politiske aftaler taler med interessenter på området. Så der er Moderaterne og Alternativet fuldstændig enige.

Jeg vil gerne slutte af med et spørgsmål, der handler om Moderaternes egen politik på området. Jeg har spurgt andre partier ind til det, og jeg synes, at SF og Liberal Alliance var rigtig gode til at komme med deres idéer. Hvor ser ordføreren og Moderaterne selv, at man kunne gribe ind for at skabe fleksibilitet i arbejdslivet?

Kl. 12:35

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):
Ordføreren.

Karin Liltorp (M):

Et af de steder, man kan skabe fleksibilitet er i forhold til iværksættere. Nu kan det godt lyde, som om jeg kommer på afveje, men vi er jo i høj grad et lønmodtagerland. Vi støtter meget op om, at der er flere, der bliver iværksættere. Det var min egen grund til at sige: Jeg er træt af en arbejdsgiver, der skal bestemme, hvornår jeg skal holde ferie, og hvornår jeg skal have orlov. Jeg kan godt lide tanken om, at vi får flere til at blive selvstændige, og at der på den måde ikke er nogen, der skal diktere, hvordan vi arbejder.

Men vi fifler med forskellige forslag i Moderaterne. Dem vil jeg jo ligesom ikke tage forskud på her i salen, men vi er optaget af dagsordenen. Det handler bl.a. om ret til børns sygedage osv., og hvordan man kunne fordele dem og gøre det så fleksibelt som muligt.

Kl. 12:35

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke yderligere korte bemærkninger. Vi går videre til den næste, og det er fru Dina Raabjerg fra Det Konservative Folkeparti. Velkommen.

(Ordfører)

Dina Raabjerg (KF):

Tak, formand. Forslaget her starter med at konstatere, at vores arbejdsmarked er indrettet efter en traditionel model, hvor fuldtidsarbejde over en lang årrække er normen, og hvor fleksibilitet i høj grad er forbeholdt borgere med høje indtægter eller stærke forhandlingspositioner på arbejdspladsen. Og der foreslås en række ting, der skal give mere fleksibilitet, såsom ret til deltidsarbejde, opsparing til perioder med dagpenge uden rådighed på arbejdsmarkedet osv. Der står også, at eksisterende orlovsordninger og muligheder for deltidsarbejde er utilstrækkelige, fordi de ikke er tilpasset individuelle behov og vores systemer, og stress indgår også i forslaget.

Som vi ser det, er forslaget her en direkte indblanding i den danske model, hvilket også har været nævnt tidligere. Forslaget er også et opgør med, at dagpenge er en ydelse lavet til folk, der mister deres arbejde og ikke kan forsørge sig selv i en periode. Forslaget lægger op til, som jeg læser det, massive offentlige udgifter uden finansieringsforslag, og endelig forholder forslaget sig ikke til, at vi har et arbejdsmarked med en ekstremt lav arbejdsløshed og mangel på arbejdskraft. Det gør det desværre umuligt for os at bakke op som et økonomisk ansvarligt parti.

Lidt afhængigt af hvad vi tæller med, f.eks. su, har vi mellem 750.000 og 1 million offentligt forsørgede under 67 år i Danmark. Det er cirka hver fjerde i arbejdsstyrken. Vi har mulighed for 1 års orlov til barsel, omsorgsorlov, orlov til pasning af alvorligt syge børn, orlov og plejevederlag for at passe døende familiemedlemmer og sorgorlov. Vi giver tabt arbejdsfortjeneste ved skolevægning og ved pasning af voksne med særlige behov osv. I det offentlige har vi derudover mange overenskomster med mulighed for orlov til uddannelse med fuld løn. Vi har et af verdens bedste velfærdssystemer og den suverænt største og dyreste offentlige sektor i verden i skarp konkurrence med Norge, og det er ikke gratis. Derfor har mange familier svært ved at leve på bare én indtægt, og det er, fordi vi betaler verdens højeste skat med afgifter på snart taget alt for at finansiere det.

Når vi taler deltidsarbejde, siger Danmarks Statistik, at vi har 775.000 deltidsansatte i Danmark. FH arbejder på, at fuld tid skal være normen, og de oplyser, at 25.000 deltidsansatte ønsker at komme på fuld tid. Beslutningsforslaget nævner indkomst som en unfair faktor i mulighederne for fleksibilitet. Ifølge Statens Institut for Folkesundhed rapporterer personer med kort uddannelse markant lavere stress sammenlignet med dem, der har længere uddannelse og bedre lønninger. En analyse fra FH fra december 2023 viser, at unge fædre er markant mere stressede end mødre. Og en branche som it, som har nogle af de højeste indkomster i det her land, er også i top omkring arbejdsrelateret stress. Så jeg mener ikke, der er ret mange af præmisserne i beslutningsforslaget, der holder.

Men vi anerkender, at der er fart på i en børnefamilie, når begge forældre har udearbejde på fuld tid og måske endda lang transport på arbejde, som jeg altid selv har haft. Og vi har helt generelt et samfund med højt tempo, så der er behov for mere fleksibilitet. Men i modsætning til Alternativet ser vi imidlertid hellere, at staten lader familierne beholde nogle af deres egne penge for at kunne sætte tempoet ned, end at vi skal betale endnu mere og arbejde endnu hårdere for at få råd til at finansiere det via staten. Vi vil også hellere, at der blev givet mere plads til arbejdsmarkedets parter til at se på det her. Vi har selv forsøgt at få genindført muligheden for, at ægtefæller kan overføre ubrugte fradrag fra den ene til den anden, så man ikke bliver straffet for, at en ægtefælle drosler ned, eller at man kan tjene penge ved siden af hjemmepasning osv. Så det er ikke, fordi vi ikke anerkender det. Men vi kan desværre ikke støtte beslutningsforslaget, som det er beskrevet her.

Kl. 12:41

Kl. 12:43

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 12:41

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for talen. Måske er det også det parti, som indtil videre har været mest uenig i beslutningsforslaget, og det synes jeg sådan set også er rimeligt nok. Jeg kunne kommentere på meget, men jeg vil hellere lige tage fat i det her med den danske model, som jeg også gjorde før. Jeg synes, det er ærgerligt, at det bliver brugt som argument imod det her beslutningsforslag.

Vi blander os i den danske model hele tiden. Jeg synes faktisk, at man på mange måder kunne kalde det en myte, at den danske model skulle være isoleret fra Folketinget. Vi har indført masser af lovgivning, der påvirker arbejdsmarkedet. Jeg nævnte en masse eksempler før, og jeg kunne blive ved. Der er barsel, su, uddannelsesløftet, ret til fuld tid for sosu-medhjælpere og -assistenter osv. osv. De sidste 30 år har regeringen brugt trepartsforhandlingerne til at få folk til at arbejde mere og længere, så vi blander os i den grad i den danske model.

Det, jeg gerne vil spørge ordføreren til, er, om ordføreren ikke anerkender, at den danske model ikke har specielt meget at gøre med det her forslag, men handler om, at vi gør noget fra Folketingets side for at skabe nogle andre rammer for netop den danske model.

Kl. 12:42

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:42

Dina Raabjerg (KF):

Jeg er ikke helt sikker på, at jeg fangede spørgsmålet, men jeg skal prøve at svare alligevel. Altså, vi tror, det er en rigtig god idé, at arbejdsmarkedets parter selv finder ud af, hvordan man løser behovet for fleksibilitet, også fordi rammerne på den ene arbejdsplads er forskellige fra rammerne på den anden arbejdsplads. Der er nogle steder, hvor det er meget nemmere at lave fleksibilitet, i forhold til at folk kommer og går på forskellige tidspunkter, bare opgaverne bliver løst. Og så er der andre steder, hvor det ligger lidt mere fast og der er behov for nogle andre typer fleksibilitet. Der er det ikke særlig hensigtsmæssigt, hvis Folketinget går ind og trækker nogle modeller ned over hovedet på arbejdsmarkedet. Det ville vi være rigtig kede af.

Kl. 12:43

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 12:43

Christina Olumeko (ALT):

Det er jo sådan set en legitim holdning fra Det Konservative Folkeparti, men skal det forstås sådan, at De Konservative sådan set ikke ønsker, at vi fra Folketingets side blander os mere i arbejdsmarkedet end det, vi gør i dag? Ønsker man ikke fra ordførerens side overhovedet at bringe nogen fleksibilitetsforslag til forhandlingsbordet i de forhandlinger, hvor det kunne give mening? Det kunne jeg høre på andre partier at man sådan set gerne vil. Men ser Konservative virkelig, at den her problemstilling, som ordføreren er inde på, bare skal isoleres til arbejdsmarkedets parter, og at vi her fra Folketinget så ikke skal blande os i det længere?

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:43

Dina Raabjerg (KF):

Jeg nævnte jo selv nogle eksempler på noget, hvor vi har forsøgt at gøre rammerne bedre for børnefamilierne i forhold til nogle ting, som egentlig ikke handler så meget om at blande sig i rammerne, som arbejdsmarkedets parter normalt aftaler. Så jeg anerkender, at der er ting, vi kan gøre, men vi ville være meget kede af at blande os for meget i det, som arbejdsmarkedets parter normalt aftaler, og vi vil være meget tilbageholdende med at støtte forslag, der koster på bundlinjen.

Kl. 12:44

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke yderligere bemærkninger. Vi går videre til den næste, og det er hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti. Velkommen.

Kl. 12:44

(Ordfører)

Nick Zimmermann (DF):

Tak for det. I Dansk Folkeparti har vi altid kæmpet for en politik, der giver danskerne en bedre hverdag, og det handler både om at passe på vores familier og vores ældre og vores arbejdsmarked. Derfor kan vi sådan set kun støtte op om intentionen bag det her forslag om at skabe et mere fleksibelt arbejdsmarked, hvor vi giver danskerne mulighed for at få livet og hverdagen til at hænge bedre sammen. Vi er især optaget af, hvordan vi sikrer bedre vilkår for børnefamilier og for vores seniorer – det er to grupper, der i dag ofte bliver overset, og det kan vi selvfølgelig ikke acceptere. Danmark skal være et land, hvor vi giver plads til både børn og bedsteforældre, og hvor vi anerkender, at livet ikke altid kan passes ind i en arbejdsuge på 37 timer.

For os i Dansk Folkeparti er det centralt, at vi giver børnefamilierne bedre muligheder for at få hverdagen til at fungere. Vi ved, at små børn kræver tid og nærvær, og derfor skal vi gøre det lettere for forældre at tage færre arbejdstimer i de år, hvor behovet er størst. Det er heller ikke rimeligt, at danske forældre skal løbe sig selv halvt ihjel mellem arbejde, institution og indkøb. Det skaber stress, der går ud over både familielivet og arbejdstiden, og derfor støtter vi også forslaget om at skabe bedre muligheder for orlov og for nedsat arbejdstid, når børnene er små. Vi er selvfølgelig også godt klar over, at det ikke må ske på en måde, der skader hverken arbejdsgiverne eller belaster økonomien unødvendigt. Vi ønsker løsninger, der er realistiske, men som også både respekterer familierne og arbejdsmarkedet.

Når vi taler om fleksibilitet på arbejdsmarkedet, kan vi selvfølgelig heller ikke ignorere vores seniorer. Rigtig mange seniorer ønsker jo at blive på arbejdsmarkedet, men kan måske ikke altid arbejde på fuld tid eller i samme tempo som tidligere. Og hvorfor skulle de også det? Efter et langt arbejdsliv fortjener man fleksibilitet og respekt for de vilkår, der følger med alderen. Vi vil gøre det lettere for vores seniorer at gå ned i tid uden at blive straffet økonomisk, og vi skal give dem mulighed for at tage orlov, når helbredet eller familien kræver det. Og vi skal sikre, at arbejdsmarkedet også har plads til dem, der har mange års erfaring, men måske ikke længere kan løfte de tungeste opgaver eller være på arbejdspladsen allerlængst tid. Derfor har vi jo også tidligere eksempelvis foreslået ordningen bedstes første sygedag.

I Dansk Folkeparti mener vi, at politik skal handle om at gøre livet bedre for danskerne. Det her handler ikke om hverken abstrakte

visioner eller luftige drømme; det handler sådan set om at skabe konkrete forbedringer for dem, der hver dag knokler for at få hverdagen til at hænge sammen. Vi ønsker i Dansk Folkeparti et Danmark, hvor børnefamilierne har tid til børnene, og hvor bedsteforældrene har mulighed for at træde til, når de små er syge, og hvor vores seniorer kan blive på arbejdsmarkedet på deres egne vilkår. Derfor bakker vi i Dansk Folkeparti op om det her forslag, og vi ser frem til, at vi måske forhåbentlig på et tidspunkt skulle være så heldige, at der rent faktisk kommer nogle forhandlinger. Dem vil vi så gå ind til med klare prioriteter, nemlig familierne og seniorerne. Tak.

Kl. 12:47

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til fru Christina Olumeko.

Kl. 12:47

Christina Olumeko (ALT):

Tak til ordføreren for en fin tale, og også tak for at komme ind på Dansk Folkepartis politiske forslag på det her område. Jeg synes, at flere af dem er inspirerende. Og tak for opbakningen til beslutningsforslaget. Jeg vil gerne spørge ordføreren til det argument, der er oppe, omkring danske model, og at det er ikke er noget, vi blander os i fra Folketingets side, at vi ingen holdninger til sådan noget som arbejdstid har, og at arbejdsmiljø måske åbenbart også kunne være noget, vi ikke blander os i. Jeg har det personligt sådan, at hvis vi ikke blandede os i den danske model, tror jeg faktisk, vi ikke ville have et Beskæftigelsesministerium, for jeg kan ikke rigtig se, hvad Beskæftigelsesministeriet skulle lave, hvis ikke vi havde en holdning til arbejdsmarkedet og lavede rammer herfra, som arbejdsmarkedet opererer under. Men hvordan ser ordføreren på det? Er det rigtigt at Folketinget ikke blander sig overhovedet i det danske arbejdsmarked?

Kl. 12:48

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:48

Nick Zimmermann (DF):

Det er i hvert fald ikke rigtigt, at regeringen ikke blander sig i det danske arbejdsmarked. Det tror jeg bare man kunne se, da de afskaffede store bededag. Men jeg må omvendt også sige, at det helt klart er Dansk Folkepartis holdning, at vi skal have arbejdsmarkedets parter med i en diskussion netop om, hvordan vi gør hele arbejdsmarkedet mere tilgængeligt både for børnefamilier og for seniorer. I sin tid, da vi i Dansk Folkeparti foreslog det her med bedstes første sygedag, var det også en del af vores beslutningsforslag, at det netop var intentionen bag det, at Folketingets partier selvfølgelig skulle inviteres med i forhandlingerne om det, men også både fagbevægelsen og arbejdsmarkedets parter osv. og arbejdsgivere og arbejdstagere. Så vi synes, det er rigtig vigtigt, at de også kommer med.

Kl. 12:49

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Spørgeren.

Kl. 12:49

Christina Olumeko (ALT):

Fra Alternativets side er vi fuldstændig enige i, at arbejdsmarkedets parter skal involveres i det her spørgsmål også, ligesom vi jo på andre områder også involverer interessenterne. Nu kan vi høre fra regeringen, at de vil stemme imod det her forslag; de synes, det er dårlig timing. Jeg synes personligt, det måske er lidt mere i den kreative ende af afvisninger af beslutningsforslag her i Folketingssalen.

Tror ordføreren på, at vi i den her valgperiode kommer til at se noget fra regeringen, der kommer til at skabe fleksibilitet for danskerne?

Kl. 12:49

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Ordføreren.

Kl. 12:49

Nick Zimmermann (DF):

Absolut ikke i forhold til hele arbejdsmarkedet eller i forhold til vores seniorer. Så tror jeg, allerede det var sket. Altså, det er jo noget, der har været talt om i lang tid her i huset, at der skulle laves nogle forbedringer for vores seniorer, men jeg tror ikke, der kommer til at blive flyttet så meget som et komma for vores seniorer på arbejdsmarkedet med den regering, som vi har nu, desværre. Der er ellers rigtig meget, der ligger lige til højrebænet i forhold til at indrette et arbejdsmarked, der fungerer. Jeg var selv ansat inde på Skejby Sygehus under coronanedlukningen, hvor man jo netop gav både læger og sygeplejersker og sosu'er, der ellers var gået på pension, mulighed for at komme tilbage under andre arbejdsforhold. Den løsning kunne man jo sådan set bare implementere på, jeg var lige ved at sige 5 minutter.

Kl. 12:50

Første næstformand (Leif Lahn Jensen):

Tak til ordføreren. Der er ikke yderligere korte bemærkninger, så vi går videre til den næste, og det er fru Samira Nawa fra Radikale Venstre. Velkommen.

Kl. 12:50

(Ordfører)

Samira Nawa (RV):

Tak. Der har været en god debat her i Folketingssalen, og når jeg kommer på så sent, kan jeg jo heller ikke lade være med at forholde mig til nogle af de argumenter og diskussioner, der har været. En af de ting, der har været bragt op, er i forhold til den danske model og os politikeres mulighed for at blande os i at vedtage lovgivning vedrørende arbejdstid og arbejdsmiljø. Der tror jeg altså, at Alternativets ordfører har misforstået noget. Jeg har i hvert fald ikke hørt nogen kollegaer heroppefra sige, at det ikke er noget, vi politikere må blande os i. Det er mere timingen, tidspunktet, hvor vi er i nogle overenskomstforhandlinger – altså, der er et tidspunkt for overenskomstforhandlinger på det private arbejdsmarked, og det har vi i Radikale Venstre også fuld respekt for at regeringen tager højde for og at ministeren også tager højde for i sin besvarelse.

Noget andet, der også har været en lille ordveksling om, er finansieringssiden. I lighed med hr. Kim Edberg Andersen mener vi i Radikale Venstre, at når man lægger et forslag op på den her måde til diskussion, kan det godt være, det ikke er de meget konkrete, specifikke tiltag, der bliver lagt op til, men i overskriften lægger beslutningsforslaget jo op til, at der skal være bedre muligheder for orlov og mere nedsat arbejdstid. Så skylder man også at anvise finansiering, og hvordan man ser på det, særlig fordi vi i hvert fald fra Radikale Venstres side kan se, hvordan regningerne hober sig op. Der er mange partier i det her Folketing, som har travlt med at foreslå udgiftsdrivende forslag for milliarder af kroner. En af de diskussioner, vi har haft i den her kreds af ordførere, handler jo om pensionsalderen, og jeg er faktisk ikke helt skarp på, hvor Alternativet står på det, men har man et ønske om at stoppe stigningen i pensionsalderen ved 70 år, så skal man jo også lige finde finansiering på 70 mia. kr. årligt, og så kan man lægge alle sine øvrige ønsker oveni.

Betyder det så, at Radikale Venstre ikke synes, der skal kigges på fleksibilitet på arbejdsmarkedet? Næh, det gør det ikke, men vi har måske en anden tilgang til det end forslagsstillerne her, som jo bl.a. i det udspil, som de selv henviser til, har lagt op til et opgør med

dagpenge, sådan som vi kender det. Den holdning deler vi ikke i Radikale Venstre. Nej, vi ser egentlig hellere, at man kigger på nogle af de ydelser, som hjælper børnefamilier, pressede børnefamilier i dagligdagen og giver et fradrag for at gøre brug af de ydelser. Derfor er vi rigtig glade for, at vi fik hævet servicefradraget med sidste finanslov – servicefradraget, som man jo kan bruge på bl.a. børnepasning og rengøring i hjemmet.

Med den seneste finanslov kom der så også en indførelse af skolemad, og det handler jo bl.a. om at give børn et sundt og nærende måltid mad i skolen, men også om at frigive noget tid i familierne derhjemme.

Dertil er vi i meget optaget af arbejdsmiljø, både det fysiske og det psykiske arbejdsmiljø. Det, vi tror på i Radikale Venstre, er, at man over sin samlede tid på arbejdsmarkedet skal ind i flere forskellige brancher. Man kan ikke holde sig til – det er i hvert fald færre og færre – at være i den samme branche i 40-50 år. Vi ser i dag et arbejdsmarked, hvor man i højere grad skal skifte spor, og det kræver også, at man bliver rustet til det ved en uddannelse, og det mener vi jo skal være noget, man kan optjene ret til i løbet af sin tid på arbejdsmarkedet med en egentlig uddannelseskonto, så man så kan trække sig fra sit arbejde i noget tid, opkvalificere sig og skifte spor. Det tror jeg sådan set også er en god måde, hvis man er i et fysisk hårdt arbejde i nogle af sine yngre år, altså så at få skiftet spor på et senere tidspunkt.

Det er nogle af de forslag, vi har i Radikale Venstre. Konklusionen er, at vi ikke kan bakke op om Alternativets beslutningsforslag, som det ligger her. Tak.

Kl. 12:55

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra fru Christina Olumeko.

Kl. 12:55

Christina Olumeko (ALT):

Tak for talen. Jeg vil lige rette ordføreren i forhold til det med den danske model. Det var en kommentar, jeg kom med, fordi Det Konservative Folkeparti fik sagt, at forslaget her ville være et brud på den danske model. Det er jeg sådan set uenig i – det mener jeg ikke at det vil være. Det vil være i forlængelse af anden beskæftigelsespolitik, vi laver i Folketinget.

Jeg synes egentlig, det er ærgerligt, at Radikale Venstre ikke kan støtte forslaget her, for jeg synes faktisk, det minder meget om det forslag, som Radikale Venstre stillede i sidste samling, nemlig B 58, som også handlede om forhandlinger, men bare på et andet område. Regeringen skulle indkalde til forhandlinger, og der skulle skabes frisættelse for kommunerne, når det gjaldt den grønne omstilling. Det støttede vi, fordi vi synes, det er en god idé, at der kommer forhandlinger. Der var også en række konkrete forslag, vi ikke nødvendigvis var enige i.

Lige her havde jeg gerne set, at Radikale Venstre støttede de andre partier, der støtter det her, for det er bare et spørgsmål om at indkalde til forhandlinger – man behøver ikke at være enig med Alternativet i de konkrete forslag.

Kl. 12:56

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 12:56

Samira Nawa (RV):

Jeg er ikke et sekund i tvivl om, at Alternativet gerne havde set, at Radikale og andre partier støttede forslaget, men det er nu engang Radikale Venstre, der fastlægger Radikale Venstres politik, og vi kan ikke støtte det af de årsager, som jeg listede op.

Det betyder ikke, at vi ikke ønsker mere fleksibilitet på arbejdsmarkedet. Vi har bare en anden tilgang til det end det, der ligger i nogle af de forslag, som Alternativet har skrevet ind her, og som også fremgår af Alternativets udspil.

Kl. 12:57

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Fru Christina Olumeko.

Kl. 12:57

Christina Olumeko (ALT):

I forhold til det med pension vil jeg bare oplyse ordføreren om, at vi i Alternativet har sagt til regeringen, at vi vil stemme imod forslaget her i februar, så længe der ikke er fleksibilitet på arbejdsmarkedet. Det er sådan, vi ser det.

Jeg vil gerne spørge ordføreren til det med uddannelseskontoen. Det er noget af det, vi har kigget lidt på i Alternativet, og vores tidsopsparringsmodel er også til dels inspireret af det. Kan ordføreren ikke uddybe, hvordan den konto skal fungere, men også, hvordan Radikale Venstre gerne ser den finansieret?

Kl. 12:57

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 12:57

Samira Nawa (RV):

Hvis man stemmer imod en stigning i pensionsalderen, skal der i givet fald findes det milliardbeløb, der skal bruges til finansieringen.

Men ja, jeg tænker sådan set også, at Alternativets tidsopsparringsmodel og Radikale Venstres tanker om en uddannelseskonto kan minde meget om hinanden. Det, vi er ret meget ret optaget af, er, at den tid, man sparer op, bliver brugt på at dygtiggøre sig, videreud-danne sig og tilegne sig nogle nye kompetencer, så man måske kan fungere i en anden stilling på sin arbejdsplads eller fungere i en helt anden branche, i en helt anden stilling. Det er en lille afvigelse fra Alternativets forslag, hvor man, som jeg læser det, f.eks. også kan bruge den tid på orlov.

Kl. 12:58

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Vi kan gå videre til den næste, og det bliver så ordføreren for forslagsstillerne, og det er fru Christina Olumeko. Værsgo.

Kl. 12:58

(Ordfører for forslagsstillerne)

Christina Olumeko (ALT):

Først og fremmest vil jeg gerne takke for debatten og specielt sige tak til de partier, der kom med nogle meget konkrete forslag her på talerstolen i forhold til at kunne skabe mere fleksibilitet for danskerne på arbejdsmarkedet. Jeg tror, vi er mange partier, som kan mærke, at vi lever i en tid, hvor vi kigger på vores liv og indser, at tid er vores mest dyrebare ressource. Det får os til at stille det spørgsmål, der handler om, hvordan vi kan finde balance mellem at arbejde, tage os af vores nærmeste og stadig have tid til at leve. For mens teknologiske fremskridt og automatisering har givet os mulighed for at arbejde smartere og hurtigere, er det stadig rigtig svært for mange at finde tid til de ting, der giver dem værdi. Det er tid til at være sammen med dem, vi holder af, tid til at passe på os selv og vores egen sundhed og tid til at udvikle os personligt og professionelt.

Jeg synes, debatten om arbejdstid, pension og fleksibilitet for alvor har vist, hvordan vores gamle arbejdsmarked knirker under vægten af en ny virkelighed. Vi husker nok også alle sammen, da statsministeren, og jeg citerer, sagde, at vi alle skulle blive lidt læn-

gere ved samlebandet, fordi russerne ikke går hjem kl. 16.00. Jeg ved godt, at statsministerens siden da har uddybet sin udtalelse og bortforklaret den, men jeg synes nu alligevel, at den afslører en dybereliggende tankegang hos regeringen og hos mange andre partier, nemlig at antallet af arbejdstimer er målet for vores samfunds styrke og vores værdi.

Men det er en fejlslutning. Vores arbejdsmarkedspolitik er skabt i en anden tid, nemlig i industrisamfundet, hvor arbejdet var tungt og manuelt, og hvor flere timer betød mere produktion, men sådan er det ikke længere. I dag lever vi i en anden tid, hvor teknologien har forandret den måde, vi arbejder på. På fabrikker, på kontorer og i den offentlige sektor løser vi opgaver både hurtigere og bedre. Vores produktivitet er vokset enormt, men alligevel er vores arbejdstid ikke fulgt med. Faktisk var, sidste gang vi sat arbejdstiden ned i Danmark, i 1990, og det var, før internettet var opfundet.

Jeg tror, at det for rigtig mange danskere er svært at finde en balance mellem arbejde og privatliv. Familielivet, omsorgen for ældre og børn og behovet for selvudvikling fylder i stigende grad, men de nuværende strukturer, også de strukturer, vi har besluttet i Folketinget, gør det rigtig svært at imødekomme de behov. Arbejdslivet er stadig struktureret omkring det gamle ideal om, at arbejdet er det, der gør os til dem, vi er, og det, vi skal dedikere os til den største del af vores liv. Vi er konstant på arbejde.

Meget af det kan være forbundet med det stressniveau, vi i Danmark ser er skyhøjt. Næsten hver tredje dansker oplever et højt stressniveau. Det koster ikke kun på det individuelle plan. Det koster også på den økonomiske bundlinje i form af 55 mia. kr., hvilket en analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd har vist. Høje stressniveauer betyder flere sygedage, det betyder længere tid på hospitalerne, og det betyder, at vores sundhedssystem og arbejdsmarked kommer til at betale prisen. Det er ikke et bæredygtigt samfund, men det kan ændres. Vi kan skabe et samfund, der giver plads til menneskers liv, og det er der mange måder at gøre på.

Jeg er rigtig ked af, at regeringen afviser at invitere til forhandlinger om lige netop det. For vi har mange idéer i Alternativet, og jeg kan også høre, at rigtig mange andre partier har idéer. Noget af det, vi har foreslået i Alternativet, er at indføre en model, hvor det bliver muligt at spare op til at kunne sætte tempoet ned i løbet af livet eller skifte karriere eller i det hele taget bare bruge tid på det, som også tæller, når livet kræver det. Vi har udarbejdet et konkret forslag i form af ny universel ydelse, som vi kalder en tidsopsparring. Tidsopsparringen skal gøre det lettere for folk at sætte tempoet ned uden at skulle frygte for økonomisk usikkerhed. Det er ikke kun fleksibelt, men også retfærdigt.

Samtidig kunne vi også genindføre retten til orlov i forbindelse med uddannelse, børnepasning eller sabbat. Tager vi sabbatordningen, er det en ordning, vi havde tilbage i 1990'erne under Poul Nyrup Rasmussen, som gjorde det muligt for danskerne at tage en pause fra arbejdsmarkedet i en kort periode for f.eks. at videreuddanne sig, forfølge et nyt mål eller blot tage sig af deres børn. Det var smart.

Kl. 13:03

Men vores nuværende system tillader ikke det her på en fleksibel måde. Med en rettighed til orlov, uddannelse eller sabbatår kan vi give mennesker muligheden for at udforske deres potentiale, uden at de skal frygte for deres privatøkonomi eller deres karriere. Vi kan også tænke nyt omkring arbejdsdagen. I Holland har man indført retten til at gå fra fuldtid til deltid, medmindre stærke forretningsmæssige argumenter taler imod det. Det er en succes i Holland, og det er en idé, vi også kunne tage til os herhjemme. For det handler ikke kun om arbejdstid. Det handler også om at give mennesker muligheden for at vælge, hvordan de vil bruge deres tid. Det handler om frihed – frihed til at vælge en livsrytme, der passer til den enkelte.

Jeg ved godt, at for nogle af partierne her lyder Alternativets forslag for radikale, men det er de altså ikke. Det at have muligheden for at sætte tempoet ned er en naturlig udvikling af vores samfund. Det er allerede under forandring. Teknologien har gjort det muligt for os at arbejde smartere og ikke hårdere, så lad os nu udnytte den mulighed. Vi har set, hvordan trivsel og produktivitet kan gå hånd i hånd, når vi tør gentænke den måde, vi arbejder på.

Lad os ikke glemme, at den måde, vi indretter vores arbejdsmarked på, ikke kun har betydning for os som individer. Det handler også om at få direkte indflydelse på vores samfundsudvikling. Når vi skaber et arbejdsmarked, der giver plads til, at folk kan udvikle sig, tage ansvar og passe på sig selv og deres familier, så får vi et mere robust samfund. Det handler ikke bare om økonomisk vækst. Det handler om menneskelig vækst, om at skabe en bæredygtig fremtid, hvor vi værdsætter mennesker som hele mennesker og ikke kun som tandhjul i en maskine. Flexibilitet er ikke et spørgsmål om bekvemmelighed. Det er et spørgsmål om retfærdighed, lighed og bæredygtighed. Det er fremtidens bæredygtige samfund. Tak.

Kl. 13:05

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er en enkelt kort bemærkning, og den er fra fru Dina Raabjerg.

Kl. 13:05

Dina Raabjerg (KF):

Tak. Ordføreren sagde tidligere, at Konservative havde sagt, at det var et brud på den danske model. Nu har jeg kigget igen i min tale, og jeg sagde, at det var en *indblanding* i den danske model – bare lige for at præcisere det. Men jeg har faktisk et spørgsmål. Jeg husker, at min gamle samfundsfaglærer sagde: Der bliver bud efter jer med den demografi, vi kigger ind i. Og jeg har tit tænkt, at han glemte at sige: Men I skal knokle jer ihjel. For det er ligesom det, vi kigger ind i: Jo færre der er, des færre er der også til at løse opgaverne. Og hvis vi skal have mulighed for at få dagpenge uden at lave noget og uden krav om en deltidsbeskæftigelse, så kommer vi jo til at trække endnu flere ud af arbejdsmarkedet. Så hvordan tænker Alternativet at man skal dække det gab, så resten ikke skal knokle sig ihjel?

Kl. 13:06

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:06

Christina Olumeko (ALT):

Først vil jeg gerne takke for rettelserne. Det må have været mig, der hørte forkert, i så fald. Men tak for det. Jeg er fuldstændig enig med ordføreren i, at det er en indblanding i den danske model ligesom så meget andet, vi laver her i Folketinget. I forhold til ordførerens spørgsmål er det korte svar jo, at vi har gjort det før. Igennem hele 1900-tallet har vi sat arbejdstiden ned. Vi har også igennem hele 1900-tallet fra Folketingets side blandet os i den danske model, som ordføreren var inde på, og vi har indført diverse lovgivninger; dagpenge er en indblanding i den danske model ligesom kontanthjælp, su, dagpenge under uddannelse osv. Og det har jo virket dengang. Jeg synes, at når vi kigger på verden, må vi bare konstatere, at det ikke er antallet af arbejdstimer, eller hvor meget man knokler, der har skabt rige samfund og samfund, der trives. Tværtimod kan vi faktisk se det modsatte. Så det korte svar er, at vi skal gøre det, vi har gjort før, og gøre det en gang til.

Kl. 13:07

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Fru Dina Raabjerg.

Dina Raabjerg (KF):

Tak for svaret, som dog faktisk ikke besvarede mit spørgsmål. For det gik jo på: Når vi er færre, der er på arbejdsmarkedet, og vi bliver en mindre og mindre arbejdsstyrke, men har det samme antal opgaver, og når man nu kommer med et forslag, der trækker endnu flere ud, hvordan tænker Alternativet så at man skal dække det gab?

Kl. 13:07

Kl. 13:08

Den fg. formand (Erling Bonnesen):
Ordføreren.

Kl. 13:08

Christina Olumeko (ALT):

Det er nok i virkeligheden her, hvor vi i Alternativet ikke anerkender præmissen. For når vi investerer i vores sundhed, investerer i fleksibilitet og investerer i trivsel, jamen så giver det et plus på den anden side. Det kan være, at der er nogle, der får lyst til at arbejde efter pensionsalderen. Det kan være, at der er nogle, der får lyst til at arbejde længere på et tidspunkt, fordi de havde mulighed for at tage en tænkepause sidste år. Alle de her elementer er med til at skabe, tror jeg, et arbejdsmarked, der hænger sammen. Og så kan det godt være, at vi ikke kan få det til at passe ind i Finansministeriets regnemodeller – de har svært ved at regne på de dynamiske effekter ved de her tiltag. Det er derfor, jeg siger, at kigger på fortiden og kigger vi på 1990, hvor vi sidst satte arbejdstiden ned, så hænger Danmarks stadig sammen, altså både nu og dengang.

Kl. 13:08

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

8) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 61:

Forslag til folketingsbeslutning om at tillade det statslige og kommunale redningsberedskab samt det regionale sundhedsberedskab at foretage udrykningskørsel i forbindelse med uddannelses- og øvelsesaktiviteter.

Af Mike Villa Fonseca (UFG).

(Fremsættelse 14.11.2024).

Kl. 13:09

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Jeg kan forstå, at hr. Mike Villa Fonseca gerne vil motivere, så ordet er til rådighed. Værsgo.

Kl. 13:09

Begrundelse

(Forslagsstiller)

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det til formanden, og tak til Folketingets partier og medlemmer, for at vi i dag behandler beslutningsforslag B 61, som er vigtigt

for danskerne, vores beredskab og de mennesker, der hver dag sætter deres liv på spil for at beskytte os. Det handler om trafiksikkerheden, og det handler i særdeleshed om muligheden for at kunne træne det mandskab, der beskytter og redder borgerne i kritiske øjeblikke. Forestil jer et øjeblik, at I er midt i en situation, en livstruende situation, at hjælpen er på vej, at føreren af udrykningskøretøjet er ny og aldrig har haft muligheden for at øve udrykningskørsel under realistiske forhold, vedkommende har måske lært det teoretiske, måske kørt på lukket bane, og andre har ingen af delene, men at nu er det virkelighed. Med sirene og blå blink skal vedkommende navigere igennem trafikken i potentielt farlige situationer. Er det rimeligt, at vi beder vedkommende om at klare denne opgave uden træning, øvelse og undervisning? Selvfølgelig er det ikke det, men sådan er virkeligheden i dag.

Lovgivningen tillader i dag kun, at politiet kan træne udrykning med blå blink og sirener. De andre rednings- og sundhedsberedskaber har ikke samme mulighed. Det mener jeg er uprofessionelt. Mit forslag skal medvirke til at træne de professionelle aktører bedre og øge trafiksikkerheden. Det skal sikre lighed mellem beredskabsaktører og forebygge ulykker samt præcisere vores beredskabsplaner. Vi ønsker at sikre, at de statslige og kommunale redningsberedskaber samt de regionale sundhedsberedskaber får samme muligheder for træning og øvelse under realistiske forhold på lige fod med politiet, samt at det indføres, at man minimum en gang hvert år gennemfører undervisning for også at kunne følge med i den bekendtgørelse, som nogle gange bliver ændret, på udrykningsområdet. Det vil få stor betydning for ankomst- og køretiden for udrykningskørsel, og dertil vil udrykningskørsel under faktiske forhold skabe større tryk- heds med retvisende fremkørselstid i beredskabsplaner, nødplaner og risikodimensioneringer.

Jeg håber, at Folketinget vil tage imod forslaget med velvilje og støtte det til gavn for både dem, som kører udrykningskørsel, og borgerne i Danmark. Derfor vil jeg selvfølgelig gerne opfordre jer kraftigt til at støtte forslaget. Jeg ser meget frem til debatten. Tak for ordet, formand.

Kl. 13:11

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det, tak til forslagsstilleren.

Så er forhandlingen åbnet. Den første, der får ordet, er transportministeren. Værsgo.

Kl. 13:12

Forhandling**Transportministeren (Thomas Danielsen):**

Tak for det, formand, og tak til forslagsstilleren for at løfte denne debat, som jeg egentlig tror udspringer af, at vi har nogle særlige regler i forhold til politiets øvelseskørsel, som ikke er tilsvarende for øvrige kørsler med blå blink. Der er jo en væsentlig forskel, når nu vi taler om politiets kørsler, hvor det jo altså særlig er eftersættelse, der trænes på offentlig vej, og så at sammenligne det med kørsler helt ned til at være fører et fejeblad, der skal ned på motorvejen og hjælpe med at bortskaffe forulykkede biler.

Når man ser på, hvad der egentlig er af ulykker i forhold til udrykningskørsler generelt, vil jeg nok sige, at vi med forslaget, som jo i sig selv naturligvis er sympatisk, for der er jo en god vilje bag forslaget, men min klare vurdering er, at man forsøger at løse noget, som ikke er et reelt problem og under alle omstændigheder et meget begrænset problem, for der er ikke ret mange eksempler på ulykker. Hvis vi tager selv de mindste personskader med i statistikken, er det jo ganske, ganske få, der er om året inden for samtlige typer af udrykningskørsler. Derfor mener jeg, at forslaget er uproportionalt i forhold til det problem, man ønsker at løse med forslaget. Det er

uproportionalt i min optik, fordi man vil sidestille meget vanskelig kørsel, som eftersættelseskørsel f.eks. er, med som sagt en slags servicekørsel med at bistå arbejdet med at rydde op efter en ulykke på motorvejen.

Begge opgaver er utrolig vigtige og også alt, hvad der er derimellem, men det, der lægger særlig til grund for min bekymring er jo, at vi i Danmark har en enormt stor respekt for det blå blink i trafikken, og det betyder også, at når vi i Danmark ser et blå blink, holder vi resolut til side. Hvis det bliver fifty-fifty, om der er tale om, om de mon er ude og øve sig igen, eller om det er en alvorlig situation, er min bekymring, at respekten for det blå blink vil blive udvandet. Jeg er meget optaget af, at vi opretholder respekten for det blå blink. Der har også været en forsøgsordning før min tid, hvor Færdselsstyrelsen skulle kunne anvende det blå blink til at lave vejsidekontrol af lastbiler, hvilket jeg også har frataget dem muligheden for. Og det er jo alt sammen, fordi jeg ikke ønsker at kompromittere respekten for det blå blink; den er afgørende vigtig i de her til tider kritiske situationer. Derfor, når vi gør regnebrættet op, og til trods for at forslaget er sympatisk, kan regeringen ikke støtte forslaget.

Kl. 13:15

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:15

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til ministeren for talen. Der var mange ting. Jeg blev faktisk lidt ked af det, hvis ministeren mener, at en ambulance, der kører til et hjertestop, eller en brandbil, der kører til en bygningsbrand eller et færdselsuheld, er en service. Det synes jeg lige jeg vil korrigere lidt.

Har ministeriet lavet en analyse på det her område, eller kunne ministeriet og ministeren være interesseret i måske at prøve at analysere det her område en lille smule?

I forhold til det her med respekten må jeg bare lige sige – jeg ved godt, at det ikke lige er det, det her beslutningsforslag handler om – med hensyn til de grønne blink, som ministeren er i gang med implementere, hvor 150.000 skal til at køre med nogle grønne opmærksomhedslygter, at jeg synes, det klinger en lille smule hult i forhold til respekten for blå blink. Man kan jo godt tænke sig lidt om, når man skal træne og øve og ikke tænke: Vi gør det lige i myldretrafikken, eller når det regner meget. Men har ministeren og ministeriet lavet en analyse på det her område, og i tilfældet af at ministeriet har det, vil ministeren så dele det med Folketinget? Tak.

Kl. 13:16

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Så er det ministeren.

Kl. 13:16

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Jeg har ikke på noget tidspunkt kaldt hverken udrykningskørsel til brand eller ambulancekørsel for servicekørsel. Det, jeg ligesom gjorde klart, var, at ordføreren med sit forslag sidestiller alt lige fra eftersættelseskørsel til, hvad man måske ville kunne kalde servicekørsel, når det handler om oprydning efter en ulykke. Det er et meget stort spænd, hvor man så siger, at enhver, der foretager sig et eller andet derimellem, skal årligt ud at køre øvelseskørsel på offentlig vej. Selvfølgelig er det vigtigt, at man dygtiggør sig, uddanner sig osv., hvilket man jo også gør på forskellig vis til forskellige typer udrykninger alt efter behov og alt efter, hvem der bestiller arbejdet, og jeg synes egentlig, at det er meget klogt, at de ting hænger sammen.

Så nævner ordføreren jo andre farver blink, og om det ville kompromittere respekten for det blå blink. Nej, det kan jeg ikke se nogen

grund til. At et gult opmærksomhedsblink skulle betyde, at man lige pludselig ikke ville have respekt for et blå blink, eller at et grønt opmærksomhedsblink skulle betyde, at man ikke ville have respekt for et udrykningsblink, hænger ikke sammen. Det, der er vigtigt, er, at når man ser et udrykningskøretøj, der kører udrykningskørsel, så skal man holde til side og vige og gøre plads, og det skal man være sikker på, og det er, fordi det altså også er nødvendigt for at opretholde respekten for det blå blink.

Kl. 13:18

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:18

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Jeg synes bare, at ministeren indledningsvis snakkede om servicekørsel. Og hvis det er sådan, at det beslutningsforslag kommer til at ramme dem, er det ikke det, der er hensigten. Så det må vi eventuelt prøve at arbejde videre med og korrigere i udvalget. Men det handler jo om at sikre, at transporten kommer ordentlig frem. Det at komme sikkert frem er det, det forslag handler om, og jeg er ikke bekymret for, at det her vil udvande respekten. Tværtimod med røde blink og grønne blink – det har næsten lige været jul – minder det lidt om et juletræ.

Men jeg synes ikke, jeg fik svar på, om ministeren og ministeriet havde lavet en analyse på området, for ministeren sagde, at det ikke var en udfordring. Jeg mener, det er en udfordring, hvis det er, at dem, der kører udrykningskørsel, ikke er klædt godt nok på til at komme til undsætning. Tak.

Kl. 13:19

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ministeren.

Kl. 13:19

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Jeg synes, det er ret klart. Hvis der kommer et blå blink, er det udrykningskørsel, og så skal man holde til side. Det er netop for sikre respekten for det blå blink. Men ordføreren kan godt negligere, at jeg agter at lave et rødt blink for Færdselsstyrelsen, men det er jo netop, fordi jeg ikke mener, at Færdselsstyrelsen kan køre rundt med et blå blink, som folk så kan sætte spørgsmålstegn ved: Er det her en politimyndighed, eller er det udrykningskørsel, eller hvad foregår der her? Det er en vejsidekontrol. Derfor mener jeg, det er vigtigt, man adskiller tingene.

Når man kigger på ulykkestallene, synes jeg egentlig, det siger sig selv, at der ikke er et tungtvejende problem. Det er meget, meget få ulykker, vi taler om. Jeg tror, at det var ti personskadeulykker i den seneste opgørelse, hvor man tager samtlige typer personskader med på et helt år.

Kl. 13:20

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Manege tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger, og vi siger tak til ministeren. Så kan vi gå videre i ordførerrækken, og den første er Socialdemokratiets ordfører, og det er hr. Thomas Jensen. Værsgo.

Kl. 13:20

(Ordfører)

Thomas Jensen (S):

Tak, formand. Beslutningsforslagets intentioner er klart positive, nemlig at øge færdselssikkerheden for førere og for øvrige trafikanter, når der køres udrykninger.

I dag er det sådan, at der årligt køres 40.000 udrykninger i Danmark, som genererer ca. 130 uheld, der involverer udrykningskøretøjer, og heraf er der 117 ulykker, der er med materiel skade, og så er der desværre også 17 personskadeulykker. Spørgsmålet er, om forslaget kan medføre, at man i bestræbelserne på at øge færdselssikkerheden kan komme til at mindske selv samme færdselssikkerhed ved at lade træningen foregå på offentlig vej.

I dag er det sådan, at beredskabet træner udrykninger på lukkede baner, f.eks. er det hjemme hos mig i Silkeborg på Jyllandsringen, og hvis der foretages udrykninger på offentlig vej blandt andre trafikanter, kan det selvfølgelig øge færdighederne. Men samtidig kan antallet af ulykker potentielt stige, fordi der er flere udrykninger.

Jeg mener ikke, at vi skal have beredskabet ud at træne på de offentlige veje – det tror jeg i sig selv vil medføre flere ulykker med udrykningskøretøjer – og derfor mener jeg, at træningen fortsat skal foregå på lukkede baner, så færdighederne bliver trænet og ulykkestallet holdes nede. Socialdemokratiet kan ikke støtte forslaget.

Kl. 13:21

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det, og der kom her et ønske om en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:21

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til ordføreren fra Socialdemokratiet. Jeg troede faktisk, at man i Socialdemokratiet var nogle, der gik meget op i sikkerhed og retfærdige arbejdsvilkår og en styrkelse af beredskabet, men det fornemmer jeg ikke rigtig her. Jeg kunne godt høre ministeren før tale om, hvad et menneskeliv er værd. Jeg synes altså, det er rimelig meget værd, både i forhold til et enkelt menneske eller en personskade for den sags skyld, så jeg synes, at problemet er der.

Men hvor står Socialdemokratiet i forhold til alt det her med kørsler med grønne blink og sådan noget, som også er på vej? For det har altså en sammenhæng med det, selv om beslutningsforslaget handler om kørsler med blå blink. Men når vi både har kørsler med røde og lige om lidt også grønne blink ude i trafikken, hvad tænker ordføreren om forvirringen blandt borgerne? For det er rigtigt nok, at man skal vige for kørsler med blå blink, men når der lige pludselig kommer alle mulige former for kørsler med blink ude i trafikken, tænker ordføreren, at trafikikkerheden af den grund bliver bedre eller dårligere? Tak.

Kl. 13:22

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:22

Thomas Jensen (S):

I Socialdemokratiet går vi generelt højt op i færdselssikkerhed. Jeg har selv den ære at være næstformand i Færdselssikkerhedskommissionen, og det er et meget, meget spændende og vigtigt arbejde, hvor vi samarbejder på tværs af partier sammen med dygtige folk udefra, som har stor viden omkring færdselssikkerhed.

Nu er det grønne blink, synes jeg jo, ikke en del af det her, men Socialdemokratiet har sammen med de øvrige regeringspartier støttet, at det bliver indført, og det er jo også gerne sådan, at når man laver nye tiltag, skal trafikanterne også vænne sig til, at der lige pludselig er nogle nye signaler i trafikken. Så lad os tage bestik af, hvordan trafikanterne forholder sig til de grønne blink, og på længere sigt må vi jo så se, om der er noget, vi skal ændre på det.

Kl. 13:23

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:23

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Jeg vil også lige korrigere noget, som ordføreren sagde i sin tale. For det er jo ikke alle, som nødvendigvis kommer til Silkeborg på en træning. Jeg er jo eksempelvis selv brandmand, og jeg har aldrig nogen sinde haft træning, hverken på en lukket eller en åben bane, overhovedet ikke, og det er altså virkeligheden.

Så jeg bruger et par sæt nøgler, og afsti afsted med dig, Mike, blå blink og babu derudad i et udrykningskøretøj, og det er altså ikke nogle små brandbiler eller andre udrykningskøretøjer. Mener ordføreren, at det er sikkert, at jeg f.eks. ikke har haft nogen træning eller øvelse? Tak.

Kl. 13:24

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:24

Thomas Jensen (S):

Det må jo være en afvejning hos dem, der pålægger ordføreren at stå for det og at forestå sådan en kørsel, om de vurderer, at ordføreren så har færdighederne til det. Men ellers er det generelt min opfattelse, at der bliver kørt øvelser af nogle af dem, der kører rigtig, rigtig mange udrykninger, og at det er med til at sikre, at de får nogle bedre færdigheder til at køre på en måde, som almindelige bilister ikke lige er rustede til. Så jeg håber da på, at man tager oplæringsopgaven alvorligt hos de folk, der skal føre bilerne.

Kl. 13:24

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til ordføreren, og vi kan gå videre til Venstres ordfører, og det er hr. Peter Juel-Jensen. Værsgo.

Kl. 13:24

(Ordfører)

Peter Juel-Jensen (V):

Tak for det, formand, og tak til hr. Mike Villa Fonseca for at rejse den her debat. Det er jo ikke den første debat, som hr. Mike Villa Fonseca har rejst, som har til formål at passe på vores beredskab, og tusind tak for det. For det er nogle, der gør noget på vores alle sammens vegne, og dem skal vi selvfølgelig hjælpe og understøtte alt det, vi kan.

I bund og grund går forslaget fra hr. Mike Villa Fonseca ud på at pålægge regeringen at tilvejebringe den nødvendige lovhjemmel, der skal sikre, at de statslige og kommunale redningsberedskaber kan træne og øve udrykningskørsel på lige fod med politiet, og at man som minimum én gang hvert år skal gennemføre undervisning i udrykningskørsel. Jeg er enig i, at vi skal sikre vores udrykningsberedskab de bedst mulige forhold, men at sidestille udrykningskørsel fra vores beredskab med den eftersættelseskørsel, som politiet foretager i øvelsesøjemed, vil give grobund for flere farlige trafiksituationer.

Heldigvis har vi på trods af et relativt højt antal udrykningskørsler få uheld, og det fortæller mig, at det træningssetup, som man allerede i dag har i vores beredskab, virker. Så derfor ser Venstre ikke nogen grund til at ændre på de eksisterende forhold, og vi kan dermed ikke støtte forslaget.

Kl. 13:26

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:26

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Og også tak til ordføreren for anerkendelsen. Det er jo ikke sådan, at brandbilen eller ambulancen skal til at køre alle mulige andre bilister af vejen. Det er jo ikke det, det handler om; det handler om, at vi skal styrke de her beredskabsplaner og dimensioneringsbekendtgørelsen, så vi er sikre på, at den udrykningskørsel, der er, når det virkelig brænder på, er retvisende.

Det er jo lidt ligesom at tage kørekort. Der har man lige noget teori, og man er lige lidt på en kørebane – og så kommer man ud at køre i det virkelige liv. Det burde jo være nogenlunde det samme, når der er tale om udrykningskørsel: at man ikke bare har et kørekort, får et sæt nøgler og kører af sted.

Hvad mener ordføreren umiddelbart om det med træning og øvelse eller undervisning? Det kunne være, at vi kunne finde en løsning i forbindelse med det her lovforslag, i hvert fald at man måske indførte undervisning en gang om året. Så er der i hvert fald undervisning med, til når ministeren ændrer bekendtgørelsen, så dem, der har udrykningskørsel, også ved, hvordan de skal køre. Tak.

Kl. 13:27

Den fg. formand (Erling Bonnesen):
Ordføreren.

Kl. 13:27

Peter Juel-Jensen (V):

Som beredskabsordfører – den kasket har jeg også, ud over min kasket som transportordfører – ved jeg jo, at når det statslige beredskab uddanner deres køreere inden for brand- og redningstjenesten, så bliver de altså godt og grundigt instrueret i, hvordan de skal agere, samt at de også øver det under lukkede forhold. Og jeg kan se, at på trods af at vi har relativt mange udrykningskørsler med blåt blink fra vores redningstjeneste, sker der meget, meget få uheld. Det tager jeg ned, som om den instruktion, den undervisning, den vejledning, vi allerede har i dag, virker.

Men selvfølgelig vil der opstå situationer, hvor der kan ske uheld og vil ske uheld, når der kommer nogle blæsende igennem et kryds, hvor der er rødt lys, dog med blåt blink på taget. Så det vil skabe nogle farlige situationer, og derfor skal vi altså også sikre, at den befolkning, som beredskabet er sat i verden til for at hjælpe, altid tager det blå blink alvorligt. Og derfor skal vi jo kun bruge det, når der er rigtig god grund til det. Jeg mener blot, at der er forskel på politiets eftersættelseskørsel og en udrykning ved brand- og redningstjenesten.

Kl. 13:28

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til ordføreren. Vi går videre til Danmarksdemokraternes ordfører, og det er hr. Kenneth Fredslund Petersen. Værsgo.

Kl. 13:28

(Ordfører)

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Tak, formand. Med beslutningsforslaget, som er fremsat af hr. Mike Villa Fonseca, pålægges regeringen i løbet af folketingssamlingen 2024-25 at tilvejebringe den nødvendige lovhjælp. Det skal sikre, at det statslige og kommunale redningsberedskab og det regionale sundhedsberedskab får mulighed for at foretage træning og øvelser med udrykningskørsel på lige fod med politiet, og at de minimum en gang hvert år skal gennemføre undervisning i udrykningskørsel.

Vi synes faktisk, det er et rigtig godt forslag. Nu har jeg hørt lidt argumenter om, at der er rigtig mange udrykninger og ikke ret mange ulykker. Spørgsmålet kunne jo være, om nogle af disse

ulykker kunne have været undgået, hvis man havde haft den nødvendige træning. Danmarksdemokraterne mener, at det er fornuftigt, at personer ansat i beredskabet får mulighed for at træne og øve sig i at udføre udrykningskørsel. I tilfælde af et uheld vil der ofte være behov for f.eks. brandmænd og beredskabsfolk i tillæg til politiet, og derfor er der behov for at få grundlaget på plads, så ansatte i beredskabet kan udføre træning og øvelse i udrykningskørsel på lige fod med politiet.

Når der køres udrykningskørsel, er der behov for skærpet opmærksomhed. Det kræver øvelse og et ret godt overblik at køre udrykningskørsel, hvilket ikke er noget, vi bør tage chancer med. Derfor mener vi, at det giver god mening at sikre uddannelse under realistiske forhold, og det vil ligeledes være med til at sikre, at beredskabet kommer sikkert og hurtigere frem til åstedet.

Helt generelt set skal vi jo have en debat om det her i udvalget, og så kan det være, vi skal tale lidt om, i hvilke tilfælde man kører ren fejebakke. Det er måske ikke sikkert, at det er nødvendigt til en havareret bil, men i forhold til brandkørsel og lignende er det måske. Hvis mit hus brænder, vil jeg i hvert fald gerne have, at de skynder sig en lille smule, også uden at de påfører ulykker på mennesker eller materiel. Vi bruger ret store indsatser på at undgå det i den almindelige trafik, for ethvert menneskeliv har værdi.

Så Danmarksdemokraterne stemmer for forslaget i udgangspunktet.

Kl. 13:31

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er et par korte bemærkninger, og den første kommer fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:31

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til Danmarksdemokraterne for faktisk at forstå forslaget og for at forstå, at det ikke handler om et fejblad, som skal ud at køre. Det handler om det kommunale beredskab og det statslige; der er lidt forskel på de statslige og de kommunale – selvfølgelig er der det. Så jeg vil bare herfra tilkendegive, at jeg er glad for, at ordføreren og Danmarksdemokraterne faktisk har forstået forslaget.

Så vil jeg måske bare lige spørge lidt ind til de her grønne blink. Jeg skal nævne dem lidt her nede fra salen af også. Jeg har også kaldt ministeren i samråd om det, og selv om det er det her beslutningsforslag, er der altså lidt en sammenhængskraft i det, når vi lige pludselig får de her røde og grønne blik. Hvad tænker ordføreren og Danmarksdemokraterne om det?

Så ser jeg frem til udvalgsarbejdet med ordføreren. Jeg vil bare lige høre en lille smule omkring det, altså hvad ordføreren tænker om det. Tak.

Kl. 13:31

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:31

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

I forhold til de grønne blink har vi jo, som transportministeren har fremlagt det, en lidt speciel situation, vi skal have talt igennem. Umiddelbart er vi i Danmarksdemokraterne lidt kede af det der med hjerteløberne i hvert fald. Jeg har allerede fået tilsendt et hav af billeder af det, som jeg gætter på er unge mænd, der har forklædt deres biler med streamers og stafferinger, så de nu halvvejs ligner en politibil, og så står der: Hold afstand – hjerteløber. Jeg kunne frygte, at det kunne gå hen og blive lidt en tendens, hvor der kommer til at køre en masse biler rundt med folk, der så lige kan kyle et grønt lys på, når de skal køre ud. Jeg er bange for, at dem i bilen kommer efter

dem, der er løbet derud. Jeg mener faktisk, at Hjerteforeningen ikke synes, at det er en helt god idé.

Dermed ikke sagt, at der kan være behov for et eller andet i forhold til kystberedskabsfolk og frivillige brandfolk. Umiddelbart tænker jeg, at det ville være bedre at give dem en licens eller et kort, de kan vise politiet i givet fald, for det er jo et problem med politiet mere, end det er et problem med at komme frem. Så det bliver en spændende diskussion.

Kl. 13:32

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca frafalder. Så er den næste hr. Thomas Jensen.

Kl. 13:33

Thomas Jensen (S):

Tak til ordføreren. Jeg kunne godt tænke mig at høre, hvor mange udrykninger ordføreren regner med det vil medføre, hvis man tillader det her ved, at man skal ud at køre på offentlig vej blandt andre trafikanter, hårde som bløde trafikanter, og om sådan et stigende antal udrykninger så ikke også ud fra ordførerens betragtninger umiddelbart også vil føre til flere færdselsulykker.

Kl. 13:33

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:33

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Det kan jeg ikke afvise. Jeg kan have en ret stor forhåbning om, at når man er ude at køre udrykningskørsel som træning, er det træning, og så kommer man ikke og skyder det hele af for fuld knald – så øver man sig. Målet må jo være med øvelsen, at man lærer at håndtere et køretøj, hvor man faktisk i nogle tilfælde kører stærkt og skal observere rigtig skarpt, når man passerer eventuelle røde lys osv. Så min forventning er, at med den rette træning kunne vi måske begrænse de antal ulykker, der kommer i dag, men der er jo ingen, der kan afvise, at der kan være risiko for, at der sker en ulykke eller to ekstra, når man har x antal flere tusinde øvelseskørsler.

Kl. 13:34

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Thomas Jensen.

Kl. 13:34

Thomas Jensen (S):

Altså, der er ca. 40.000 beredskabsudrykninger i Danmark om året. Hvor mange beredskabsudrykninger vil Danmarksdemokraterne gerne have? Det er mit spørgsmål. Ordføreren må prøve at kvantificere sit svar, for det vil komme til at fylde meget i trafikken, hvis alle skal ud at øve sig på offentlig vej. Har ordføreren ikke tillid til, at man også godt kan træne færdighederne på lukkede baner, hvor man ikke kan komme til at udgøre en trussel for færdselssikkerheden?

Kl. 13:34

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:34

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

I forhold til de skarpe situationer ønsker jeg så få udrykningskørsler som overhovedet muligt, for det er jo altid opstået på grund af en eller anden uheldig ting. Men i forhold til det der med øvelse, at køre stærkt og at overskride både den ene og den anden lov, rødtlyskørsel osv., mener jeg helt afgjort, det vil give mening at have en træning i det. Det kræver, at man er opmærksom, har en meget skærpet opmærksomhed, så jeg tror faktisk på, at det med den rette træning,

til trods for at der vil blive flere kørsler, kan gavne noget på den lange bane.

Vi skal have sorteret i, hvem der skal have lov. Det skal ikke være fejebakker, der kører stille og roligt ud. Der skal være en skillelinje, og det skal vi have diskuteret i udvalgsarbejdet.

Kl. 13:35

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Så er der en kort bemærkning til hr. Peter Have.

Kl. 13:35

Peter Have (M):

Tak for det. Jeg skal lige høre hr. Kenneth Fredslund Petersen om, om man i det her ja til at stemme for det her forslag, har gjort sig nogle tanker om, hvor store økonomiske omkostninger det vil bibringe med alle de her træningskørsler, de skal til at lave, eller er det bare sådan lidt: Jamen det skal vi gøre, fordi vi synes, det er sjovt?

Som min kollega sagde for et øjeblik siden, er der ikke ret mange ulykker i forbindelse med de udrykningskørsler, vi har. De er så proportionalt små, og hvis vi så lige pludselig hæver det med måske det dobbelte bare i træning, kan det ikke undgås, at der kommer flere ulykker og dermed flere personskader. Det må da gøre indtryk på ordføreren, at der er et problem, i forhold til hvor mange udrykningskørsler der bliver kørt med et meget lille antal uheld, og så også, hvad det proportionalt kommer til at koste at få alle de her mennesker til at køre de her udrykningskørsler under uddannelse.

Kl. 13:36

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:36

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

I forhold til antallet af kørsler, og hvis man siger, der kommer 50 pct. flere kørsler – jeg mener, at ordføreren for Socialdemokratiet nævnte 134 ulykker, tror jeg det var – vil der teoretisk og proportionalt komme måske 60 ulykker mere. Der er det min forventning, at med den rette træning og øvelse vil der derimod være et fald. Teoretisk set vil det give flere, hvis man kører lige så ringe, efter man har trænet, som før man har trænet.

Kl. 13:37

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Peter Have.

Kl. 13:37

Peter Have (M):

Men man træner jo ude i det civile, så der kommer man jo ud helt grøn. Ligesom hr. Mike Villa Fonseca siger at man gør, kommer man ud. Det gør man jo så også dér, og så bliver det bare sådan. Det er jo først, når du har været ude at have et x antal udrykningskørsler, at du oparbejder en rutine. Er ordføreren slet ikke opmærksom på, at det ikke kan undgås?

Med hensyn til de 40.000 er det, så vidt jeg husker, kun kommunale redningsberedskaber, der udgør 40.000, og så er der alt det andet ved siden af. Så det er et kæmpe antal udrykningskørsler, vi har, og som udløser de her få ulykker. Det må jo påvirke det en smule, at det så proportionalt bliver mange flere.

Kl. 13:37

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:37

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Som jeg også sagde i mit indlæg, skal vi jo have sorteret i beredskabskørslerne. For hvis alt det, der er ved siden af, er fejebakken, der kører ud og henter en havareret bil, skal den ikke underlægges det samme, hvis det er det eneste, man laver. Mekanikere, der ligger og kører ud, har ikke behov for at lære det, for de skal jo ikke komme med fuld udrykning for at komme ud at hente en havareret bil. Om det så er de 40.000, der er udrykningskørsel, og som er berettiget, er jo det, vi skal finde ud af i udvalgsarbejdet.

Jeg er helt enig med jer i, at det ikke skal være det, der ikke giver mening. Det skal være så få som muligt, men hvad angår brandvæsenet, der rykker ud, vil jeg i hvert fald gerne have, at de skynder sig, hvis det er mit hus, der brænder, eller min bil, eller hvad det er.

Kl. 13:38

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det, og så er der ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Vi kan gå videre til den næste i ordførerrækken, og det er SF's ordfører, hr. Mads Olsen. Værsgo.

Kl. 13:38

(Ordfører)

Mads Olsen (SF):

Tak for ordet. Med det her forslag vil forslagsstilleren gøre to ting. For det første skal regeringen sørge for, at det statslige og kommunale redningsberedskab samt det regionale sundhedsberedskab får mulighed for at foretage træning og øvelse af udrykningskørsel på lige fod med politiet. Det synes vi i SF giver god mening, altså at man kan få trænet sin udrykningskørsel, så længe det selvfølgelig sker under sikre forhold. Det virker fornuftigt, at det, første gang man kører udrykningskørsel, ikke sker midt på Køge Bugt Motorvejen midt i myldretiden. Det er måske meget godt, at man får noget træning først eller i hvert fald får mulighed for det. Og det bringer mig videre til det næste.

For det andet skal de, dvs. alle chauffører i sundheds- og redningsberedskabet, minimum én gang hvert år gennemføre undervisning i udrykningskørsel. Det synes vi i SF ikke er så god en idé, for det første fordi det er uklart, hvad det vil koste, og for det andet fordi det bliver lidt for meget detailregulering til vores smag.

Som forslaget er nu, vil vi i SF derfor stemme gult til det. Men vi synes faktisk, at den første del er en god idé. Så hvis man kan splitte det op eller gøre noget tredje, vil vi være åbne over for at stemme for. Tak for ordet.

Kl. 13:40

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er en kort bemærkning, og den er fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:40

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til hr. Mads Olsen fra SF. Det er bare lige i forhold til det her økonomispørgsmål, for mange i beredskabet i dag er jo frivillige, så mange af dem gør det faktisk gratis. Peter Have korrigerede det godt nok lidt med de her 40.000 udrykninger. Så er der selvfølgelig en lille smule for de statslige. Det er godt nok ikke ret mange af de statslige, vi har. Men i forhold til økonomien er der mange af dem, der gør det frivilligt, og nogle af dem gør det på deltid. Og jeg ved, at der er rigtig mange i branchen, som gerne både vil passe på sig selv, men også passe på de andre trafikanter i forhold til sikkerheden. Så det er jo dem, det i særdeleshed handler om.

Det sidste med undervisning kan vi jo så kigge videre på i udvalgsbehandlingen, men jeg fornemmer også godt, at vi har en regering, som måske er lidt modvillig over for det. Men jeg synes måske, det er godt, at vi i hvert fald har debatten her og lige har lidt. Men i forhold til økonomien er det meget, meget minimalt, og det mener jeg altså godt vi kan finde, også i samarbejde med SF, til at indføre det her. Tak.

Kl. 13:41

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:41

Mads Olsen (SF):

Når jeg læser det her, tænker jeg, at når der står, at der ved uddannelses- og øvelsesaktiviteter skal være en form for instruktører eller en anden certificeret underviser, der sidder ved siden af – det er i hvert fald sådan, jeg læser forslaget her – tror jeg, at der vil være noget økonomi i det, som vil være rart at få belyst også, hvis det skal gælde både de store organisationer, men også de helt små organisationer. Der vil der også være forskel på, om det er rimeligt, at den erfarne chauffører, der altså ikke kører brandkørsel og ikke kører ambulancekørsel, men er vant til de her andre former for kørsel, som ligger i den lidt mildere ende, i forhold til hvad man kommer ud for, skal bruge en lørdag eller en lørdag formiddag på at få trænet det en gang om året for tiende gang i streg. Det kan jeg måske godt være lidt i tvivl om, og måske om det faktisk får folk til at fravælge det i stedet for.

Kl. 13:42

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:42

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Så kan det være, jeg skal prøve at adressere lidt mere, hvad jeg mener med undervisning, for det er derfor, jeg har sagt undervisning og ikke øvelse. Undervisning kan også være, at man sidder på skolebænken foran en tavle og bliver gjort opmærksom på, hvordan bekendtgørelsen om udrykningskørsel er. Hvornår er det, man skal vige? Bare fordi man f.eks. kører udrykning med blå blink og sirener, skal man jo ikke nødvendigvis bare brage ud ved et rødt trafiksignal. Så der er også bare noget i hele tiden at holde det ved lige. Én ting er at kunne det fra starten af, men man skal også holde det ved lige, og det er derfor, jeg godt kunne tænke mig, at undervisning var en del af forslaget også.

Kl. 13:42

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:42

Mads Olsen (SF):

Jeg er glad for lige at få det præciseret af hr. Mike Villa Fonseca. Ordføreren har jo langt mere erfaring med det her, end jeg har, men fra min side af synes vi i SF bare ikke, at der nødvendigvis er en grund til, at man skal ud at gøre det mindst en gang om året. Vi synes i stedet for, at man skal give dem den her mulighed, og så må man derude lokalt ligesom bestemme: Har vi brug for at få undervisning i det her en gang til, og under hvilke forhold skal det være? Skal det være på skolebænken, skal det være ude i praksis, og skal der være instruktør med osv.? Så at have lidt mere ansvar ude lokalt synes vi ville være en god idé. Men mange tak for forslaget og for uddybningen.

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Så er der ikke flere korte bemærkninger. Vi siger tak til ordføreren. Så kan vi gå videre til Liberal Alliances ordfører, og det er hr. Jens Meilvang. Værsgo.

(Ordfører)

Jens Meilvang (LA):

Mange tak til formanden, og også tak til Mike Villa Fonseca for at fremsætte det her gode forslag. Som andre ordførere har været inde på, handler forslaget om at tillade statslige og kommunale redningsberedskaber samt det regionale sundhedsberedskab at foretage udrykningskørsel i forbindelse med uddannelse og øvelsesaktivitet. Jeg synes sådan set, at det lyder som et godt forslag. Jeg tænker, at når en ambulance kører udrykning til et hjertestop eller en brandbil til en brand i en beboelsesejendom, så er det mindst lige så vigtigt, at de kan gøre det forsvarligt, som når politiet kører udrykning for at køre ud at anholde en røver eller noget i den stil. Derfor synes vi faktisk, at forslaget er godt, og vi vil gerne støtte op om, at de får den her mulighed.

Vi vil dog gerne – jeg tror, det var det samme som SF – have pilleret det her ud med, at det som minimum skal gennemføres en gang om året, da vi ikke sådan synes, at vi her fra Folketinget lige kan stå og kloge os på, om det er det præcise tal, og der bliver måske også noget økonomi i det, hvis vi sådan tvinger noget uddannelse ned over nogen ude i kommunerne og ude i regionerne. Så derfor synes vi, at ja, man skal have lov til at bruge det, altså som en del af sin uddannelse og efteruddannelse have lov til at bruge blinket på offentlige veje, men lige præcis hvor tit og ofte det skal være, vil jeg altså ikke kloge mig på.

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren, og så kan vi gå videre til Moderaternes ordfører, og det er hr. Peter Have. Værsgo.

(Ordfører)

Peter Have (M):

Tak for det, formand. Tak til Mike Villa Fonseca for at lave beslutningsforslaget. I Moderaterne anerkender vi fuldt ud vigtigheden af sikkerhed og kompetencer, når det gælder udrykningskørsel. Det handler om liv og død, ikke kun for dem, som hjælper til, men også for dem, der sidder bag rattet, og de øvrige trafikanter. Vi respekterer derfor intentionerne bag forslaget og ønsket om at styrke sikkerheden for både udrykningspersonale og offentligheden, men vi vil først forholde os til de realiteter og konsekvenser, som forslaget medfører.

For det første er det vigtigt at understrege, at de nuværende regler allerede giver mulighed for at gennemføre træning i udrykningskørsel, dog under kontrollerede forhold som på lukkede baner. For politiet er der som tidligere nævnt en særlig undtagelse, fordi deres opgaver ofte involverer eftersættelser, som kræver kørsel i ekstremt udfordrende og uforudsigelige situationer.

For det andet viser ulykkesstatistikker, at vi faktisk har en relativt lav ulykkesrate blandt udrykningskøretøjer i forhold til det enorme antal årlige udrykninger. Det indikerer, at den nuværende praksis fungerer tilfredsstillende og der ikke er et akut behov for ændringer i reglerne.

For det tredje skal vi overveje den øgede risiko i forhold til færdselssikkerheden, som vil opstå, hvis flere aktører får tilladelse til at øve udrykningskørsel på offentlig vej. Det kan medføre farlige

Kl. 13:43

situationer for både førerne af udrykningskøretøjer og de øvrige trafikanter, og det vil være vanskeligt at retfærdiggøre denne risiko for borgerne.

Endelig indebærer forslaget krav om formel uddannelse og certificering af førere af udrykningskøretøjer. Mens det lyder tillokkende, må vi erkende, at en sådan ordning vil medføre øget administration og betydelige økonomiske omkostninger. Det er midler, der kunne have været anvendt til andre initiativer, der direkte forbedrer sikkerheden og effektiviteten i vores beredskab.

Af disse grunde vil vi i Moderaterne stemme nej til forslaget. Det er ikke en beslutning, vi træffer med lethed, men af hensyn til færdselssikkerheden, de eksisterende træningsmuligheder og behovet for at sikre, at vores ressourcer anvendes bedst muligt. Vi er dog åbne for at deltage i en fremadrettet dialog om, hvordan vi kan forbedre de nuværende uddannelsesmuligheder og støtte vores beredskaber på en måde, der skaber maksimal sikkerhed uden at bringe unødvendige risici ind i trafikken. Tak for ordet, formand.

Kl. 13:47

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:47

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til Moderaternes ordfører, hr. Peter Have, for talen. Jeg kunne bare godt tænke mig spørge ordføreren: Hvor meget er en persons liv værd? Det kan godt være, at ordføreren præciserer nogle statistikker osv., men der er jo forskel. Det er det, vi kommer til at arbejde med. Man skal jo ikke træne eller øve midt i myldretidstrafikken, eller når det regner. Man kan jo gøre det forskellige steder, hvor der ikke er så tæt trafik osv., så vi sikrer, at der er mere træning og øvelse, uden at gå på kompromis med trafikikkerheden. Så hvilke initiativer tænker ordføreren at vi kan tage for at sikre udrykningskørsel, så eksempelvis det her ene menneske ikke kommer til skade, hverken i form af personskade eller i værste tilfælde: at personen afgår ved døden? Tak.

Kl. 13:48

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:48

Peter Have (M):

Tak for spørgsmålet. Ét menneskeliv er ét for meget. Sådan er det. Det kan vi ikke diskutere. Men der er jo bare den her risiko ved udrykningskørsel, som vi nu engang ser, og statistikkerne lyver ikke. Jeg tænker, at når man er derude i f.eks. en brandbil, der skal køres – og der kan ordføreren korrigerer mig, fordi ordføreren er brandmand – så sætter man jo ikke en eller anden grøn brandmand til at køre udrykningskørsel. Der tænker jeg, at man nok kommer til at være sådan et føl i en periode sammen med en, der har lang og god erfaring med udrykningskørsel, og at man ikke bare lige sætter sådan en på. Måske kan vi styrke det, så man, hvad kan man sige, bedre kan redegøre for, at man ude på de her brandstationer og i forbindelse med ambulancekørsel skal have et føl med i en periode, og at man skal igennem så og så mange udrykningskørsler, før man kan få lov til selv at køre udrykningskørsel.

Kl. 13:49

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:49

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Det er ikke helt sådan, det fungerer i virkeligheden. Det er det gode ved, at folk kommer fra det virkelige liv herind på Christiansborg. Tilfældet er jo, at jeg har oplevet, at jeg har fået et sæt nøgler, og at jeg så skulle køre udrykningskørsel, og det har mange af mine kolleger rundtomkring også, både frivillige og deltids- og fuldtidsfolk. Fuldtidsfolkene er jo mere rutinerede i det. Men det er jo sådan, det er ude i virkeligheden. Så det er ikke helt rigtigt. Man får et sæt nøgler, og så er det babu-babu. Selvfølgelig er der opmærksomhed på det. Der er ofte nogle, der kan sidde ved siden af og hjælpe lidt osv. Men det er jo lige præcis det, som det her beslutningsforslag skal styrke, så det er sådan, at man i ro og orden kan tage en god sidemakker med ud at træne under realistiske forhold. Så kunne man lige prøve det, ikke i myldretidstrafikken og ikke, når det regner, men man kan måske køre ud et sted, hvor der ikke er så meget trafik, og sætte lidt blå blink på og lige prøve at træde lidt på speederen og nærme sig et lyssignal; hvad skal man lige gøre her osv.? Men det var ikke helt rigtigt, i forhold til hvordan det fungerer ud i det virkelige liv. Det var bare en korrigerende til ordføreren. Men tak for talen.

Kl. 13:50

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:50

Peter Have (M):

Tak. Jeg vil gerne bare lige sige, at jeg jo er helt med på, at når vi kommer til udvalgsarbejdet, kan vi sætte os ned og snakke om, hvordan vi så kan lave den her øvelse, og om vi kan få de her ting tænkt ind i det ude hos beredskaberne. Det er jeg helt med på.

Kl. 13:50

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi siger tak til ordføreren. Så kan vi gå videre til Det Konservative Folkepartis ordfører, og det er fru Mai Mercado. Værsgo.

Kl. 13:51

(Ordfører)

Mai Mercado (KF):

Tak for det, formand. Hr. Mike Villa Fonseca, uden for grupperne, har fremsat et beslutningsforslag, som har til formål at gøre det muligt for eksempelvis ambulancer og brandbiler at kunne træne udrykning på lige fod med politiet. I Det Konservative Folkeparti er vi overvejende positive over for at give beredskaber, som kører udrykningskørsel, mulighed for virkelighedsnær træning på offentlig vej. I dag er det kun politiet, som har mulighed herfor. I Det Konservative Folkeparti er vi ikke bekendt med, hvorfor der er den forskel, og vi vil ikke afvise, at der kunne ligge et godt argument gemt, men vi er i så fald ikke bekendt med det. Hvis brandbiler og ambulancer får mulighed for at træne på offentlig vej, må det intuitivt forventes, og det er også derfor, vi i udgangspunktet er positive, at træning kan bibringe erfaring og forbedre færdigheder, som vil komme til gavn, når en tilspidset situation påkræver det.

Forslagets anden del er vi ikke så begejstrede for. Det er godt, at der kan blive givet mulighed for træning, men så vidt vi ved, er der allerede i dag afsat penge ude i regioner og kommuner til træning. Derfor finder vi det også lidt firkantet, at der hvert år skal afsættes tid for alle til træning. Det må være ude lokalt, at man kan vurdere behovet og vurdere, hvad træningstiden skal bruges på.

Så grundlæggende hælder vi til et ja, men vi har også taget bestik af debatten i dag. Derfor kommer vi også til at stille en række

spørgsmål undervejs i udvalgsbehandlingen. Vi vil bl.a. spørge om, om der er gode argumenter, som taler imod, og hvad ulykkestallet for træningskørsel i politiet er i dag. Egentlig, når man haft den debat i dag, kunne det jo være, at forslagsstilleren skulle bede udvalget om at kunne enes om en beretning, sådan at der er en række af de ting, som flere ordførere egentlig har efterlyst svar på, som kunne blive belyst, og så kunne man måske komme videre ad den vej. Tak for ordet.

Kl. 13:53

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:53

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til ordføreren fra Det Konservative Folkeparti for talen. Det er rigtigt nok, at vi kan arbejde videre med det i udvalget, og det ser jeg også frem til. Hvad angår indberetning, går der ikke noget af mig, for for mig handler det om, at vi skal styrke udrykningskørsel i vores samfund. Som loven også er i dag, er der 12 lovpligtige øvelser, og der kunne det – i hvert fald med det faste forslag i forhold til at tillade realistisk udrykningskørsel – være noget, man inkorporerer i de her 12 årlige øvelser, når man har dem ude på fuldtidsstationerne eller deltidsstationerne eller stationerne for de frivillige. Så det er en del af pakken. Så jeg er glad for, at ordføreren for Konservative er imødekomende over for det faste, og så må vi prøve at snakke sammen i udvalget. Jeg tager meget gerne imod forslag også fra ordføreren, i forhold til hvordan vi kan gøre det i forbindelse med udrykningskørsel.

Et hurtigt spørgsmål: Hvad tænker ordføreren i forhold til de her grønne blink? Det er, som om det glider lige lidt hurtigt herinde, så hvordan tænker ordføreren det kommer til at påvirke trafikikkerheden i forhold til de blå blink? Tak.

Kl. 13:54

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 13:54

Mai Mercado (KF):

Det er jo svært at spørge om. For os i Det Konservative Folkeparti er færdselssikkerheden ganske vigtig og ganske afgørende. Egentlig er det lige før, det nærmest kunne være et modargument imod forslagsstillerens forslag, for nu kommer der jo grønne blink. Der er også røde blink. Det kunne godt være, at man skulle indfase det først, inden man så begynder faktisk at give mulighed for, at flere kan køre træningskørsel i virkelighedsnære omgivelser på vej og lignende. Men jeg synes egentlig bare, at det taler ind i, at der er en række spørgsmål, som man er nødt til at stille, herunder hvor mange flere man forventer vil være i en ulykkesituation, også hvor mange man forventer vil skulle ud at træne på virkelighedsnær kørsel.

Så jeg synes egentlig, det er ret afgørende at få svar på alle de spørgsmål, inden man bare går i gang med at give mulighed for, at beredskaberne kan træne virkelighedsnært på vej på lige fod med politiet. Så endnu en gang vil jeg sige, at jeg synes, det ville kunne give mening med en fælles beretning.

Kl. 13:55

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 13:55

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det. Men der er vel forskel på, om man er uddannet brandmand, eller om man er civil. Jeg ved godt, at det her med grønne

blink er noget, ministeriet og ministeren kan køre af sig selv, fordi det er en bekendtgørelse, og det har ministeren lovhjemmel til. Men tænker ordføreren slet ikke, at hvis der kommer 150.000 flere hjerte-løbere, som har et grønt opmærksomhedsblink – ikke nødvendigvis fordi de har nogle særrettigheder, der bliver bare gjort opmærksom på dem – at det kommer til at have betydning for trafikikkerheden? Det er jo rigtig nok, at det taler ind i det, men forskellen her er, om man er professionel og uddannet, eller om man er civil. Hvad tænker ordføreren i forhold til det? Tak.

Kl. 13:56

Den fg. formand (Erling Bonnesen):
Ordføreren.

Kl. 13:56

Mai Mercado (KF):

Jeg startede faktisk med at gå herop og være sådan overordnet positiv, men nu er jeg faktisk på vej til at blive lidt mere negativ over for forslaget. Vi skal jo i hvert fald ikke kompromittere færdselssikkerheden, så når man på et tidspunkt får flere, som kommer til at køre udrykning med grønne blink, skal man da i hvert fald lige overveje, hvordan man skulle sætte en forsøgsordning eller en ordning i gang med træningskørsel for andre typer af beredskaber, som altså ikke er politiet. Så det kunne godt være, hr. Mike Villa Fonseca, at man måske skulle holde hesten og så se, hvordan det egentlig går med de grønne blink, før man begynder på træningskørsel virkelighedsnært for ambulance- og brandberedskab.

Kl. 13:57

Den fg. formand (Erling Bonnesen):
Så er det hr. Kenneth Fredslund Petersen.

Kl. 13:57

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Tak. Det var lige i forhold til fru Mai Mercado og det grønne blink. Det grønne blink har intet med udrykningskørsel at gøre. Det er bare lige for at få fjernet den misforståelse. Det betyder sådan set bare, at du sætter et eller andet julelys på dit tag, så omgivelserne kan se, at du er lidt speciel, men du skal køre fuldstændig ligesom alle andre borgere. Så det grønne blink er bare et større diskotek, der kommer til at køre rundt i Danmark på må og få uden nogen som helst rettigheder af nogen art. Det har intet med udrykningskørsel at gøre. Jeg håber, det var en misforståelse. Det ville jeg lige prøve at afklare. Tak.

Kl. 13:57

Den fg. formand (Erling Bonnesen):
Ordføreren.

Kl. 13:57

Mai Mercado (KF):

Så vil jeg sige tak for at ordføreren deler den oplysning. Tak.

Kl. 13:57

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Kenneth Fredslund Petersen? Han frafalder. Så siger vi mange tak. Der er ikke flere korte bemærkninger. Tak til ordføreren. Vi går videre til Enhedslistens ordfører. Hun er der ikke, så går vi videre til Dansk Folkepartis ordfører, og det er hr. Nick Zimmermann. Værsgo.

Kl. 13:58

(Ordfører)

Nick Zimmermann (DF):

Tusind tak for det. Når vi diskuterer noget så vigtigt som vores redningsberedskab og deres muligheder for at udføre deres arbejde

bedst muligt, er det jo afgørende, at vi træffer beslutninger, der er gennemtænkte og nødvendige. Vores redningsberedskab, sundhedsberedskab og militær udfører hvert dag en utrolig vigtig indsats, og vi har naturligvis en forpligtigelse til at sikre, at de har de bedste forudsætninger for at gøre deres arbejde både sikkert og hurtigt og effektivt.

Men netop fordi vi skal tage deres behov og seriøst og alvorligt, må vi spørge os selv, hvorfor vi i dag behandler et forslag, som ikke er blevet efterspurgt af hverken militæret, beredskabet eller sundhedsberedskabet. Det fremgår jo tydeligt, at hverken vores redningsberedskab, sundhedsberedskab eller militær nemlig har rejst et behov for at træne udrykningskørsel på offentlige veje i forbindelse med deres uddannelse eller øvelser. Og faktisk har vi allerede i dag gode muligheder for træning, ofte på lukkede baner, hvor man kan øve sig måske uden at risikere noget for andre trafikanters sikkerhed. Desuden viser statistikken jo, at antallet af ulykker med udrykningskøretøjer er lavt, hvilket tyder på, at den eksisterende træning er tilstrækkelig.

Så hvorfor er det, der bliver fremsat et forslag, der forsøger at løse et problem, som i virkeligheden ikke eksisterer? Det undrer vi os i hvert fald over i Dansk Folkeparti, altså at man ønsker at indføre nye regler og muligheder, som ikke er blevet efterspurgt af dem, der skal bruge dem, og som heller ikke synes nødvendige, når man ser på, hvordan tingene fungerer i dag.

I Dansk Folkeparti tager vi opgaven med at styrke vores beredskab og sikkerhed alvorligt. Men vi vil ikke træffe beslutninger for beslutningernes skyld; vi vil træffe beslutninger, der er nødvendige, velbegrundede og efterspurgt af dem, det rent faktisk handler om. Derfor stiller vi os også undrende over for det her forslag. Men vi er selvfølgelig klar til både at diskutere og undersøge behovet nærmere, men indtil videre ser vi ikke, at det løser et konkret problem, og derfor kan vi desværre ikke bakke op om det her beslutningsforslag. Tak.

Kl. 14:00

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Så er der en kort bemærkning fra hr. Mike Villa Fonseca.

Kl. 14:00

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak for det, og tak til hr. Nick Zimmermann for talen. Det er noget, brancheorganisationen spørger om. Så sent som da udrykningsbekendtgørelsen blev revideret her i sommers, var der høringssvar, som bl.a. kom fra nogle – og jeg ved ikke, om ordføreren er bekendt med dem, for så kan ordføreren måske gå hen og læse dem – så det er et ønske fra branchen. Det er også et ønske fra de mange brandstationer rundtomkring både i Jylland, på Fyn og også på Sjælland for den sags skyld, så det er et ønske. Udfordringen er bare, at talerøret ikke er så stort for mange af de her folk.

Men nogle, der har talt, er brancheorganisationen, bl.a. i et høringssvar til transportministeren, hvor de ønsker det her. At det så ikke er blevet efterkommet af ministeren og ministeriet, er lidt ærgerligt, og det er også derfor, at beslutningsforslaget er fremsat bl.a. Det ikke noget, hvor jeg bare lige er stået op og har tænkt: Det er et godt beslutningsforslag. Jeg mener, at et liv, ti liv – jeg er ligeglad med, hvor mange liv det er – er vigtige. Det synes jeg er vigtigt at vi prøver at gøre noget ved. Så jeg synes, der er et problem. Tak.

Kl. 14:01

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:01

Nick Zimmermann (DF):

Jeg vil sige, at jeg godt nok er med så langt, at jeg har forståelse for, at ordføreren mener, det er vigtigt, for ellers havde man formodentlig ikke fremsat det her beslutningsforslag. Men jeg kan bare konstatere, at hverken brancheorganisationer, lokale brandstationer, talsmænd for brandstationer eller nogen som helst andre er kommet med det her ønske. Så er det muligt, der har været et høringsvar på et eller andet tidspunkt. Men det er klart, at hvis den samlede branche kommer med et ønske, bliver de jo altid lyttet til herinde. Men jeg vil nok anbefale branchen at vælge et andet talerør end ordføreren.

Kl. 14:01

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Har hr. Mike Villa Fonseca yderligere en kort bemærkning? Nej, han frafalder. Så er der ikke flere korte bemærkninger, og vi siger tak til ordføreren. Jeg kan ikke lige se, at ordførerne fra Radikale Venstre eller Alternativet er til stede. Så er der ikke flere i ordførerrækken, så vi kan gå videre til forslagsstilleren, og det er hr. Mike Villa Fonseca. Værsgo.

Kl. 14:02

(Forslagsstiller)

Mike Villa Fonseca (UFG):

Tak til formanden for det. Det gik lige lidt hurtigt, men det burde jeg jo have vidst, for jeg skulle hilse fra Alternativet og Enhedslisten og sige, at de støtter beslutningsforslaget. Så jeg burde have vidst, at det var mig lige om lidt.

Jeg er glad for, at vi har debatten, for jeg synes, det er vigtigt – ellers ville jeg ikke have fremsat beslutningsforslaget. Jeg kommer nok også til her i min tale at gentage nogle af de ting, som jeg kom ind på indledningsvis i forbindelse med beslutningsforslaget.

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for åbenheden, og jeg glæder mig også til at arbejde videre med det i udvalget. Måske kunne vi lande en beretning; måske kunne ministeren være åben over for det. For jeg håber da trods alt, at vi alle sammen synes, at udrykningskørsel og risikoen for, at der er nogen, der kommer til skade i forbindelse med en udrykningskørsel, eller at en udrykningskørsel fører til skade på andre, er noget, vi skal tage alvorligt. Det fornemmer jeg trods alt, at vi alle sammen er enige om.

For når nødssituationerne opstår, er hvert sekund vigtigt ude i det virkelige liv. Men en effektiv udrykningskørsel er ikke blot et spørgsmål om hurtighed; det handler jo også i særdeles høj grad om sikkerhed, både for dem, der kører udrykningskørsel, men også for de andre trafikanter, når det gælder trafiksikkerhed. I de værste tilfælde har der jo desværre været nogle episoder, hvor udrykningskørslen er blevet hindret og ikke har kunnet komme frem.

Af den chauffør, der manøvrerer et udrykningskøretøj gennem trafikken med blå blink og sirener, kræves der erfaring, færdigheder og ro i pressede situationer, og det er derfor, jeg har fremsat det her beslutningsforslag, for det kan være med til at styrke de nyttilkomne brandfolk eller de nye i beredskabet. Desværre forhindrer vores regler, som de er i dag, at centrale beredskabsaktører som brandvæsenet og sundhedsberedskabet kan træne og øve denne vigtige opgave under realistiske betingelser, hvilket jo også vil have stor betydning for både ankomsttiden og køretiden. Dertil vil træning i udrykningskørsel under realistiske forhold skabe en større tryghed og en retvisende billede i beredskabsplanen, hvad angår fremkørsel. Det har vi ikke snakket meget om i debatten, men det handler det her også om, altså at vi sikrer, at det i forbindelse med kritiske situationer er det reelle tidsforbrug, som gør sig gældende i nødplaner og risikobaserede dimensioneringer.

Jeg synes, at udfordringen er åbenlys. Det kan jeg godt fornemme at der er nogle der måske ikke helt synes, men så synes jeg måske

alligevel, at jeg hører, at nogle er enige, men så er de det måske ikke alligevel. For som reglerne er indrettet i dag, er det kun politiet, som har mulighed for at træne udrykningskørsel. De har selvfølgelig nogle andre arbejdsopgaver som f.eks. eftersættelse, og det anerkender jeg også, så der er selvfølgelig en forskel, men der er altså et behov her.

Lad mig komme med et eksempel. Ved et færdselsuheld er der et både behov for, at der kommer en brandbil, der er behov for, at der kommer noget politi og sørger for, at brandvæsenet og ambulancen ikke bliver påkørt derude, og så er der også behov for ambulancen til at stabilisere patienterne ude ved færdselsuheldet. Jeg er overbevist om, at der er en ulighed, og det mener jeg hverken er hensigtsmæssigt eller rimeligt over for beredskabet.

Indledningsvis bad jeg jer jo om at forestille jer at være nyanset i redningsberedskabet – jeg ved ikke, om I har prøvet at reflektere lidt over det – og efter en kort instruktion at blive sat bag rattet og få det her sæt nøgler til at køre et udrykningskøretøj. Man vil altså som ansat i beredskabet gerne selv komme sikkert hjem, og man vil også gerne sikre, at man ikke gør skade på andre, men man vil selvfølgelig også rigtig gerne komme effektivt frem til et ulykkessted. Det er altså ikke ansvarligt. Det udsætter jo både chaufføren, medtrafikanterne og de nødstedte borgere for unødvendig risiko.

Vi har desværre oplevet tragiske ulykker, som taler deres tydelige sprog – det mener jeg helt bestemt at de gør. De fleste har hørt om ulykker, og det kan godt være, at nogle siger, at det ikke er så mange, og at problemet derfor måske ikke er så stort, men jeg synes, det er stort nok i sig selv, hvis jeg mister en kollega – det må jeg bare ærligt anerkende – og det kan skade og føre til dødsfald, og i værste fald forhindrer det er jo, at hjælpen overhovedet kommer frem, og det synes jeg bare ikke er acceptabelt. Men noget, som til gengæld er simpelt, er at tilstrækkelig træning og vedligeholdelse mindsker risikoen for fejl.

Så jeg forstår de bekymringer, der er blevet rejst, med hensyn til om den her form for træning vil skabe mere kaos i trafikken, og det bringer mig lidt tilbage til det der med de grønne blink og alt muligt andet. Jeg synes, der sker meget på området, og det er selvfølgelig også glædeligt, for jeg kan godt se argumenterne for, at det måske kunne være positivt, men når branchen i hvert fald i forhold til de grønne blink siger nej tak, synes jeg måske også, det er på tide, at man lytter til det.

Kl. 14:07

Vil det føre til flere uheld? Der er mit svar meget klart og tydeligt, at med den rette planlægning og koordinering på det her område kan vi selvfølgelig undgå det. Lad mig nævne et konkret eksempel med politiet, som jo allerede har mulighed for det i dag. De skulle lave træning og øvelse. Det gjorde de så i øsregn. Det er nok ikke så smart at køre 160, 180 km/t. i øsregn. Det er nok ikke der, man skal træne og øve, og det samme gør sig jo gældende for beredskabet. Så træning skal naturligvis ske under kontrollerede forhold, og sikkerheden for andre trafikanter skal altid være førsteprioriteten.

Så er der det med øgede omkostninger og implementering, og at træning og øvelse vil kræve nogle ressourcer. Det er meget lidt – jeg hører så på nogle af de andre ordførere, at det her med undervisning nok er noget, vi lige skal strege ud, men at så kunne vi måske arbejde videre med det andet i udvalget, og det er jeg meget åben over for – og jeg synes ikke, det kan måle sig med de gevinster, der kunne være i forhold til at sikre, at der ikke kommer personskader, eller at folk ikke kommer ud for en kedelig situation på området.

Som jeg nævnte indledningsvis, handler det først og fremmest om trafiksikkerheden, men når det er muligt at træne udrykningskørsel under realistiske forhold, mindskes risikoen for ulykker. For noget, vi heller ikke har snakket om, er, at man har erfaring med det i udlandet, og at det, man jo kan se hos dem, der træner og har øvet det her, er, at det har været med til at nedbringe antallet af

ulykker i trafikken. Så der er jo nogle argumenter, som faktisk også lidt står i forslaget, men som vi ikke rigtig har debatteret, og nogle lande har allerede positive erfaringer med, at man træner og øver udrykningskørsel under realistiske forhold.

Vi taler om en indsats, som kan redde liv, ikke bare på ulykkessteder, men også på vej dertil. Træning, øvelse og undervisning under realistiske forhold vil gøre det muligt at teste og forbedre de her beredskabsplaner og fremkørselsmønstre. Det er altså ret vigtigt, at man nogenlunde har en idé om, hvor lang tid det tager for Hovedstadens Beredskab at komme herfra og over til Børsen, og det kunne være rart, at man vidste det på forhånd, så de var helt sikre på, hvornår og hvor hurtigt de kunne være fremme. Når vi tillader dette, vil det skabe et mere effektivt og pålideligt beredskab, der er bedre forberedt på de uforudsete situationer.

Men jeg har lyttet til debatten, og jeg er glad for dem, der tilslutter sig beslutningsforslaget, og håber selvfølgelig også, hvad angår dem, der hverken er for eller imod, at vi kan arbejde videre med det i udvalget. Det ser jeg meget frem til og er jeg meget åben for, og så glæder jeg mig også til, at vi skal have et samråd med ministeren omkring de grønne blink, for det synes jeg også er en meget vigtig debat, som vi ikke bare skal lade flyve forbi os alle sammen herinde i Folketinget. Så tak til ministeren, og tak til ordførerne, og jeg ser frem til udvalgsbehandlingen. Tak for det, formand.

Kl. 14:10

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak. Der er et par korte bemærkninger. Den første er fra hr. Peter Juel-Jensen.

Kl. 14:10

Peter Juel-Jensen (V):

Tak, og igen tak for at rejse den her diskussion, som på alle måder er nyttig, også selv om jeg ikke helt deler ordførerens tilgang til det. Der er lige et par ting, som jeg lige har behov for at få opklaret. Det første er, at ordføreren på et tidspunkt sagde i forhandlingen her, at ordføreren som ung og nyudnævnt brandmand fik nøglerne i hånden: Værsgo at køre. Det forstår jeg på den måde, at ordføreren ikke var uddannet til at køre udrykningskørsel på forhånd. Er det korrekt forstået? Det er det ene spørgsmål. Det andet spørgsmål handler om, at jeg under forberedelse til min ordførertale sad og kiggede på, hvor mange uheld der har været både hos redningsberedskabet, men også hos politiet. De gange, hvor der er opstået uheld, kan jeg se, at det som regel ikke er udrykningskøretøjet eller politibilen, der har forårsaget uheldet; det har været, fordi andre trafikanter ikke har været opmærksomme. Er det ordførerens overbevisning, at vi får reduceret antallet, som gudskelov er lille, ved at uddanne brandmændene og redningsberedskabet, når det er andre trafikanter, som i bund og grund ikke er opmærksomme i trafikken?

Kl. 14:11

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:11

Mike Villa Fonseca (UFG):

Det kan være, jeg skal starte bagfra. I forhold til opmærksomheden er det møgfrustrerende, når folk sidder f.eks. med deres telefoner, hvilket jo i forvejen er ulovligt, og man så kommer kørende i et udrykningskøretøj, og vedkommende ikke ser det, og så kører man selvfølgelig frem i krydset eksempelvis, og så kører man i udrykningskørsel ind i vedkommende, fordi vedkommende også var uopmærksom på måske at skulle vige for udrykningskøretøjet. Så det anerkender jeg.

I forhold til det andet var jeg uddannet. Nu handler det ikke er mig; jeg har også mange andre eksempler fra andre rundtomkring i

det danske kongerige, hvor de har gennemført brandmandsuddannelsen, og så får de et sæt nøgler, og så er det ellers bare derudad. Så det er noget, der sker ude i virkeligheden, som det er i dag, også både for frivillige og folk på deltid. Selvfølgelig er der altid nogle af de mere erfarne kolleger, som gerne vil passe på de her nyttilkomne i beredskaberne. Men det er en udfordring, mener jeg. Og branchen ønsker det, og med den undersøgelse, vi har lavet og arbejdet med, er det, at man kan se, at der er nogle positive erfaringer med det i udlandet. Tak.

Kl. 14:13

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Peter Juel-Jensen.

Kl. 14:13

Peter Juel-Jensen (V):

Som en, som mener, at han kender Beredskabsstyrelsen rimelig godt og dermed også værnepligtsuddannelsen, glæder jeg mig over, at det i værnepligtsuddannelsen, når man bliver uddannet til at køre i Beredskabsstyrelsen, så i hvert fald indgår som en stor del af det at skulle være kører, også under udrykning i Beredskabsstyrelsen. Men jeg forstår ordførerens svar således, at vi nu pålægger redningsberedskabet, at de skal ud at øve sig noget mere og køre med udrykning, fordi andre i trafikken ikke er opmærksomme.

Kl. 14:13

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:13

Mike Villa Fonseca (UFG):

Nej, det var ikke sådan; det er i hvert fald ikke sådan, jeg forestiller mig det. Det handler om at øge deres kompetencer og erfaringer i forhold til at kunne være bedre rustet til det. Der er også forskel på, om man kører i en brandbil eller en ambulance eller et politikøretøj, for et politikøretøj kan altså køre væsentlig hurtigere, end en brandbil f.eks. kan gøre. Så der er jo også nogle omstændigheder der, der gør sig gældende i forhold til det. Men der er jo en forskel i forhold til at køre frem mod et kryds og skulle have ansvaret – selv om folk har ret til at vige, har man jo stadig ansvaret for at skulle køre udrykningskørsel ansvarligt i forhold til trafikikkerheden.

Kl. 14:14

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Så er det hr. Peter Have.

Kl. 14:14

Peter Have (M):

Tak for det. For mig lød det, som om det er sådan ret tilfældigt, at en ny brandmand bare får et sæt nøgler i hånden og får at vide: Nu skal du ud at køre brandbil med udrykning. Altså, anerkender ordføreren ikke, at der ude på de her brandstationer er nogle superdygtige ledere, som jo udmærket godt ved, hvem de kan tillade sig at give den her nøgle til? Så hvis der er seks nye brandmænd, der skal ud til en indsats, vælger han den, som han ud fra den tid, han har haft sammen med de her personer, mener kan, og siger: Okay, jeg føler, at du er kompetent, at du er en meget dygtig medarbejder, som har fokus på de ting, som vi ved du skal have fokus på, og derfor tør jeg godt overlade dig nøglerne.

Så siger ordføreren ikke omvendt, at den kompetence har man ikke ude blandt lederne på de danske redningsstationer?

Kl. 14:15

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:15

Kl. 14:18

Mike Villa Fonseca (UFG):

Jeg har stor tillid til de forskellige ledere på de forskellige stationer, men virkeligheden er også bare, at man kan risikere, at dem, der møder ind på en frivillig station eller en deltidsstation, måske alle sammen er de nyuddannede på stationen. Så er det lidt svært for eventuelle ledere at give den til den, der er mest erfaren, hvis der er tale om nye, og det er jo, fordi der også er udfordringer med fastholdelse og rekruttering i beredskabet; det er så en anden dialog. Men det er jo også et scenarie, man kan være ude for.

Så er det måske bedre, hvis man på forhånd havde trænet og øvet det her, så alle de seks, der nu mødte ind, var lidt bedre rustet og var med til at højne niveauet – så lederen ikke nødvendigvis burde være bekymret for, hvem det lige er, der møder frem på stationen, da man har sikret sig, at alle dem, der møder frem, er godt rustet til at foretage udrykningskørsel.

Det kunne jo godt være, man også skulle kigge lidt mere på det i forhold til Beredskabsstyrelsen. Jeg synes altid, det er godt med et godt samarbejde, altså i forhold til det, hr. Peter Juel-Jensen nævnte før, om, at man skal klæde dem i de kommunale bedre på. Og det er jo da også det, der er en del af forslaget her. Tak.

Kl. 14:16

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Peter Have.

Kl. 14:16

Peter Have (M):

Det glæder mig jo lidt. Jeg vil også tilkendegive, at jeg er klar til at kigge på alle de her problemstillinger i udvalgsarbejdet, også om der måske skulle laves en eller anden ordning, hvor man kommer til at få noget træning, men på et lukket område. Jeg mener nemlig ikke, at det at komme ud i virkelighedsnær udrykning som ny og som helt grøn ikke øger antallet af ulykker.

Så vi kan måske et eller andet sted mødes om, at vi kan kigge ind i at lave det her på lukkede baner, sådan som det er nu, og hvor der er mulighed for at få nogle 3-dages kurser efterfulgt af 1 dags opfølgende kursus, altså kigge i den retning, inden vi sender ambulancer og brandbiler ud at køre udrykningskørsel på lige fod med politiet.

Kl. 14:17

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:17

Mike Villa Fonseca (UFG):

Det er jeg meget åben over for, og jeg er også glad for, at ordføreren er imødekommende. Men der også lidt forskel på det, for ambulancer gør jo det her på lukkede baner osv. – det var også det, jeg nævnte indledningsvis i min tale – men det gør de ikke nødvendigvis i beredskaberne. I styrelsen har de lidt mere fokus på det, som hr. Peter Juel-Jensen også nævnte, men ikke så meget i de kommunale.

Så jeg er meget åben over for, at der sikres mere undervisning i lovgivningen, så man er klædt godt på til det, men også, at man øver sig på lukkede baner. Men der er forskel på det. Det er jo lidt, ligesom når man skal tage kørekort, hvor man starter med teorien, kører lidt på en lukket bane – kravlegården, som man kalder det – og så ude i det virkelige liv. Sådan en model kunne jeg sagtens være åben over for.

Kl. 14:17

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Så er det hr. Kenneth Fredslund Petersen.

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Tak. Det er lige lidt i forbindelse med hr. Peter Juel-Jensens relevante spørgsmål, i forhold til at det er andre, der er kørt ind i udrykningskøretøjet. Jeg har selv haft en lang karriere som eksportchauffør, taxachauffør osv., og jeg er altså nødt til lige at gøre opmærksom på, at det, man lærer, når man får et kørekort, er at overholde reglerne, altså at køre efter reglerne, og når du kører udrykningskørsel, så kører du på en lidt anden måde. Og bare det der med at kunne forudse, hvad der kan ske i god tid, er jeg overbevist om er en god øvelse at have fået, altså at man kan se, at en person ikke lige er opmærksom på en.

Jeg har ikke selv kørt udrykningskørsel, men jeg tænker, at det må være en anderledes oplevelse at køre udrykningskørsel og skulle tænke for de andre. Det skal man for øvrigt også ofte i dag, har jeg lagt mærke til, men det skal man især i sådan en situation. Jeg forstår hr. Peter Juel-Jensens spørgsmål, men jeg vil påstå, at der er forskel. Tak.

Kl. 14:19

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ordføreren.

Kl. 14:19

Mike Villa Fonseca (UFG):

Jeg er jo meget enig med ordføreren i det, for det er rigtigt nok, at det er lige præcis det, det handler om: at det sker under lidt mere rolige forhold. Der er altså forskel på, om det er en skarp situation, eller om man lige kan tage det i ro og mag med en erfaren kollega, ligesom de eksempelvis også gør det i politiet, hvor de tager ud og prøver at træne udrykningskørsel og der så kan sidde en ved siden af og sige, hvad man lige skal være opmærksom på.

Det er jo også derfor, vi skal have debatten. For det er jo også vigtigt for dem, at de ligesom lærer de her ting, og hvad der er af faresignaler. Én ting er, at man skal være opmærksom på sig selv, men man skal bare også være opmærksom på andre. For selv om man kan køre udrykningskørsel, og man skal jo hurtigt frem, skal man jo ikke nødvendigvis ikke selv komme frem eller risikere, at der er nogle andre i trafikken, som er uopmærksomme. Og de signaler lærer man kun ved at træne og øve under realistiske forhold; det lærer du ikke på en lukket bane. Så det er jeg meget enig i.

Kl. 14:19

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Hr. Kenneth Fredslund Petersen frafalder. Så siger vi mange tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger.

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

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Transportudvalget. Og hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

9) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 78:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal selvbestemmelse over partybussers kørsel i byområder.

Af Mads Olsen (SF) og Carl Valentin (SF).
(Fremsættelse 15.11.2024).

Kl. 14:20

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Jeg kan forstå, at man gerne vil begrunde forslaget. Så det er der hermed mulighed for. Værsgo.

Kl. 14:20

Begrundelse

(Ordfører for forslagsstillerne)

Mads Olsen (SF):

Tak for ordet. I sommeren 2024 kunne TV 2 afsløre, hvordan mange partybusser i København forurener på et niveau, der går ud over det, som professionelt måleudstyr kan måle. Der blev i den forbindelse foretaget målinger fra ti partybussers udstødning. Målingerne på fire ud af de ti partybusser nåede op på 500.000 ultrafine partikler pr. kubikcentimeter. Det er det højeste, det her professionelle måleudstyr overhovedet kan måle. Bare for at sætte det i perspektiv svarer det til, at de her partybusser sviner mindst 67 gange mere end den værste bybus. Det er jo helt vildt, for vi har nogle meget gamle busser, som udleder miljøskaadelige partikler i et omfang, jeg ikke havde troet muligt. Det er, på trods af at det altså kørte med det her partikelfilter. Der er tydeligvis noget, der ikke fungerer her.

Jeg vil bare lige knytte en kort kommentar til et spørgsmål, som nogle ordførere har stillet mig, nemlig spørgsmålet om det, der står i beslutningsforslaget om sikkerhedssele. Da vi i sin tid skrev det her forslag, var vi under opfattelsen af, at partybusser slet ikke skulle have seler i bussen, og det er det, formuleringen ligesom henviser til. Så er der så nogle, der spørger, om vi gerne vil have, at partybusserne i fremtiden skal være på den måde, at man skal sidde ned med en sikkerhedssele fastspændt over sig og feste videre dér. Det er ikke det, vi lægger op til, for det ville jo ødelægge partybusfænomenet. Vi skriver også senere i forslaget, at det ikke er vores intention at udrydde partybuserhvervet. Det hensyn skal regeringens lovforslag ligesom inddrage.

Jeg håber ikke, at det, vi diskuterer i dag, er, om partybusser skal forbydes eller ej. Det kan man godt diskutere, men jeg synes, det er mere relevant at have en diskussion om, hvad vi gør lige nu og her, hvor vi har nogle meget gamle busser og meget usikre busser, som forurener i meget stor grad, uden at de normale foranstaltninger, man kan tage med partikelfiltre, øjensynligt gør noget som helst ved det.

Det var min begrundelse. Mange tak for ordet, og jeg ser frem til debatten med mine gode kollegaer her i dag.

Kl. 14:22

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Mange tak for det. Så er vi i gang, og forhandlingen er nu åbnet. Den første, der får ordet, er transportministeren. Værsgo.

Kl. 14:23

Forhandling

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Tak for det, formand. Det er det andet beslutningsforslag i træk, hvor I gør alt, hvad I kan, for at jeg skal implementere en masse nyt bureaukrati og nye regler for en lang række bureaukrater. Det gælder fra det første forslag, som egentlig handlede om, hvordan vi kan

skabe mere bureaukrati og bøvl omkring noget, som egentlig ikke er noget problem i forhold til personskader fra udrykning, for der er stort set ikke nogen personskader, men vi vil godt lave noget bureaukrati og bøvl alligevel, til nu, hvor vi skal revidere en busdefinition, som ikke findes. Det, der er svært, er, at ordføreren, hr. Mads Olsen, slutter sin motivation rigtigt nok af med at sige, at vi bare har nogle meget gamle busser, der forurener meget. Det er jeg fuldstændig enig i, men ordføreren nævnte jo ikke, at det var partybusser, for det har ikke noget med sagen at gøre.

Det, som er mit spørgsmål her, er, om vi virkelig vil til at lave en ny definition i Danmark af gamle busser, som der så også skal holdes fest i, og som skal være partybusser? Det er jo det, der står i beslutningsforslaget. Der står: Kommunerne skal have mere selvbestemmelse over, om partybusserne må køre inden for kommunens grænser. Det er jo ikke gamle busser, som må køre inden for miljøzoner eller et eller andet, som er reguleret, som er styret, og derfor er det her, på trods af at jeg egentlig finder debatten fuldstændig relevant og sympatisk, et godt eksempel på, at vi kan gøre det helt enormt unødigt bureaukratisk. Først skal vi jo i salen blive enige om, hvad en partybus er. Er en partybus en bus, hvor man hører musik, er det en bus, hvor man drikker alkohol, eller er det en bus, der er irriterende, fordi man gør begge dele? Så vi har ikke nogen definition af en partybus. Derfor har vi 12.000 busser i Danmark, som man nu skal forholde sig til om er partybusser, og det skal gøres, ud fra hvilken definition vi nu beslutter os for her i Folketinget. Er det på grund af alkoholen, musikken, eller hvad er det, der gør, at det bliver til definitionen af en partybus?

Det drejer sig altså om 12.000 busser, men der er jo som sagt ikke nogen definition. Vi kan så gætte på, hvor mange busser vi har, og der er det ene bud lige så godt som det andet, men vi kunne f.eks. sige, at der måske er 30 eller 50 i Danmark, og jeg mener, at det alene dér er lidt uproportionalt med et nyt regelsæt med ny lovgivning, som skal sikre mere bureaukrati på grund af en særdeles lille bitte gruppe busser.

Man kan også stille spørgsmålet, at når det så er sådan, at det er kommunerne, der lige pludselig skal have ansvaret for det her, skal de her busvognmænd så forholde sig til, om de betragter deres bus som en partybus eller ej – og der skal nok også være nogen, der skal kontrollere, om de nu også betragter deres bus som det rigtige eller ej. Det kan også være, at busvognmanden skal til studenterkørsel eller noget andet og skal køre fra Korsør til Middelfart, og så skal de have fat i Odense Kommune, for må de godt køre igennem Odense Kommune med deres partybus, eller skal de køre uden om Odense Kommune?

Jeg synes, at diskussionen skulle gå væk fra de her partybusser. Hvis ikke man er irriteret på partybusserne eller den høje musik, eller hvad det er, man vil regulere, men det er forureningen, så synes jeg, vi skulle løfte barren og involvere miljøministeren, og så tale om miljøzonestovgivning og udstødningsskader fra gamle busser, og hvad det er, vi vil tillade i Danmark generelt. Jeg finder det helt skævt, at vi skal til at skabe bureaukrati ude i samtlige landets kommuner, og at de skal til at forholde sig til samtlige landets busser, altså om det er nogen, de vil have kørende eller ej. I øvrigt skal virksomhederne det samme. Derfor tror jeg, at man skal beslutte sig for, hvad det er, vi vil diskutere her. Er det de der 30 busser, der spiller høj musik, og hvori der bliver indtaget alkohol, eller hvad er det, der er det reelle problem? Eller er det, som ordføreren slutter af med at sige, det, at vi har flere meget gamle busser, som forurener meget, der er problemet? Jamen så er det dem, man må se på helt generelt. Men det har selvfølgelig den konsekvens, at det ikke kun rammer de irriterende busser, som spiller høj musik, for det rammer også efterskolebussen, som måske er fra en efterskole, som har en gammel bus til at holde i en garage, men de har den, fordi efterskolen ligger på landet og de gerne vil kunne køre eleverne ind

i den lokale svømmehal, eller hvad ved jeg, og ellers har de stort set ikke noget kørselsbehov.

Så hver gang, vi finder på, at der skal reguleres, har det konsekvenser for virksomhederne, for kommunerne og den offentlige myndighed generelt, og derfor vil min anbefaling bare være at gøre det så simpelt og ubureaukratisk som muligt for ikke at kvæle os selv og virksomheder i bureaukrati. Så jeg synes, vi skal prøve at stille ind på, hvad det er for en diskussion, vi skal have her. Er det nogle busser, altså de irriterende busser, vi taler om, i visse folks opfattelse, eller er det en forureningsudfordring, vi skal diskutere? Tak.

Kl. 14:28

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Tak for det. Der er en kort bemærkning fra hr. Mads Olsen.

Kl. 14:28

Mads Olsen (SF):

Tak for talen, hr. minister. Jeg er ikke sikker på, at det er det rigtige værktøj bare at sige til miljøministeren: Nu må du tage dig af det, hr. Magnus Heunicke, for det er jo dine miljøzoner. For fakta er jo, at de også sagtens kan køre i Roskilde, hvis det er det, så det er jo et fænomen, der går på tværs af miljøzonestrøktningen. Så jeg vil egentlig bare gerne spørge Venstre om en ting. Det her er jo nogle busser, som udleder mere, end vi kan måle, og som forurener 67 gange mere end den værste gamle fossile bybus, vi har. Hvor meget vil Venstre ligesom gøre for at få noget renere luft til de borgere, der cykler gennem Københavns, Odenses eller Aarhus' gader? Stopper det ligesom ved, at man skal sætte sig ned og lave noget lovgivning, altså at så vil man ikke gøre det, fordi det er for meget at kræve? Eller hvad vil Venstre helt konkret gøre for at få noget mere ren luft ud til os alle sammen?

Kl. 14:29

Den fg. formand (Erling Bonnesen):

Ministeren.

Kl. 14:29

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Jeg gør jo netop ordføreren opmærksom på, at det sådan set er en sympatisk debat. Men for cyklisten, som en bus kører forbi, er forureningen jo lige stor, om det er en partybus eller det er en gammel bus. Så mit spørgsmål er: Hvorfor i alverden har man i overskriften skrevet, at det handler om partybusser, hvis nu det er luftforurening, man vil diskutere? Og det er derfor, vi bliver nødt til at være lidt mere skarpe på, hvad det er, vi vil forbyde. I øvrigt vil jeg sige, at hvis det handler om luftforurening, hvorfor er det så kun de der måske 30 busser ud af de 12.000 busser i Danmark, som laver problematisk luftforurening, mens de øvrige busser, der er gamle, laver uproblematisk luftforurening? Jeg kan simpelt hen ikke forstå pointen i beslutningsforslaget. Det er også derfor, at vi fra regeringens side ikke kan støtte det. Men jeg bifalder selvfølgelig enhver debat om luftforurening, enhver debat om nulemissionsbusser og enhver debat om røggasgrænser osv.

Kl. 14:30

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Spørgeren for sin anden korte bemærkning. Værsgo.

Kl. 14:30

Mads Olsen (SF):

Man kan også tale det her op i et lidt større billede. For faktum er jo, som ministeren siger, at det her jo ikke på nuværende tidspunkt bliver reguleret i loven via sin egen kategori, men at det bare er busser fra før 1999, mener jeg det er, der kan køre de her partybuskørsler.

På den måde kan man også sige, at hvis vi ikke gør noget, forsvinder fænomenet jo af sig selv om 10-15-20 år, for så vil der ikke er flere gamle busser fra før 1999 at opdrive. Så derfor vil jeg spørge: Hvis man tager de langsigtede briller på, vil ministeren så fremsætte et lovforslag, der kan fremtidssikre partybusserhvervet, eller er man tilfreds med bare at lade det dø i det stille?

Kl. 14:31

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Ministeren.

Kl. 14:31

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Altså, nu kan vi jo godt lade, som om politik er underholdning, og så bare kalde ting alt muligt. Men der er ikke noget, der hedder en partybus, i juridisk forstand. Derfor startede jeg også med at spørge ordføreren: Hvad betragter ordføreren som en partybus? Altså, vi kan jo ikke have en oplyst diskussion, hvis hvert parti bare må definere, hvad en partybus er, når der ikke er nogen definition af en partybus. Og hvis det er luftforurening, man vil diskutere, jamen så lad os da diskutere luftforurening, uanset om man så hører musik i bussen eller ej, eller uanset om der er et fadølsanker i bussen eller ej. Så det er derfor, at vi bliver nødt til at være enige om præmissen, inden vi diskuterer spørgsmålet.

Kl. 14:32

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak. Så er det fru Leila Stockmarr, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 14:32

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det. Jeg kunne egentlig godt tænke mig at tage udgangspunkt i en konkret situation, som jo er noget af det, der har givet anledning til den her debat. Jeg tænker også, det er baggrunden, som der også står i beslutningsforslaget, for det, SF rejser. Det er jo særlig i det indre København, at det er et stort problem, at partybusserne, helt konkret de busser, hvor der primært kommer unge ind, både skaber øget partikelforurening, men vel også er en kilde til meget stor gene i forhold til støj, og det er et problem for de folk, der bor i København. Vi har en konkret situation, hvor der endda er en konservativ borgmester, der godt kunne tænke sig at gøre noget ved problemet for at hjælpe de borgere, der bor i det indre København.

Ville det ikke være rimeligt, også principielt set, at den borgmester og det byråd, som københavnernes har valgt, ville have mulighed for at hjælpe de borgere med at kunne afhjælpe problemerne ved at regulere? Man må alligevel antage, at de københavnske borgmestre kender både deres byer og deres borgere bedre, end mange af os, der sidder herinde, gør.

Kl. 14:33

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Ministeren.

Kl. 14:33

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Jo, men vi har en ressortfordeling, hvor miljøspørgsmål bliver reguleret i et ministerium, færdselssikkerhedsmæssige spørgsmål i et andet, og så har vi et Justitsministerium, som regulerer noget tredje. Derfor bliver jeg nødt til at finde ud af, hvad problemet for ordføreren er. Ellers kan vi jo diskutere i hver sin retning her.

Der er nogle, der synes, det er irriterende, at folk løber ud af en bus, hvis de har indtaget alkohol, og tisser i vejkanterne. Jamen så er det justitsministerens område, vi er inde på, for man må ikke urinere på gaden. Det er noget, som nogle irriteres over. Ordføreren nævner nu også høj musik – altså at det er støjende busser med fest

i – og så er det et andet problem, hvis vi skal diskutere. Og er det luftforurening, er det en tredje problemstilling, vi skal diskutere. Så min pointe er sådan set, at jeg er med på at diskutere hvad som helst. Jeg bliver bare nødt til at finde ud af, hvad det er, som ordføreren ønsker jeg skal forholde mig til.

Kl. 14:34

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Spørgeren for den anden kort bemærkning.

Kl. 14:34

Leila Stockmarr (EL):

Sådan som jeg kan læse det i et fagligt notat fra Københavns Kommune, handler det jo om, at partybusserne, og det er jo et begreb, de selv bruger, bliver reguleret af færdselsloven, hvilket falder under ministerens ressort. Det er jo nok derfor, antager jeg, at SF også har fremsat forslaget i regi af transportområdet, for det er noget, der vil kunne løses igennem ny regulering i forhold til Færdselsstyrelsen.

Derfor vil jeg gerne spørge igen: Hvad er ministerens principielle modstand mod, at kommunerne skal få mulighed for bedre at kunne løse de problemer, de oplever, såfremt der skulle være nogle med partybusser? Det står jo også kommuner frit for ikke at gøre noget.

Kl. 14:34

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak! Ministeren.

Kl. 14:34

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Der er ikke noget, der hedder partybus. Det kan da godt være, at der er nogle, der kalder det for partybusser, men i lovens forstand er der ikke noget, der hedder en partybus, og derfor bliver ordføreren jo nødt til at fortælle mig, hvad det er for nogle busser, der skal reguleres, for så kan vi tage en snak om det.

Der er nogle partybusser, som er gamle, og det er der nogle der er sure over. Der er andre partybusser, hvor man sidder i sådan en hestekosofa, hvor der er fadølsanlæg og et bord i midten, som man kan køre på skiferie eller på firmaudflugt i. Min pointe er, at det da godt kan være, at man er irriteret over nogle, der spiller høj musik, men så det er jo ligemeget, om den høje musik er ud af en bus eller bil, og så skal vi jo finde ud af at drøfte det. Men det her er jo at skyde med spredehagl, og det bliver vi nødt til at være enige om hvordan vi diskuterer.

Kl. 14:35

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak! Tak til ministeren. (*Transportministeren* (Thomas Danielsen): Undskyld, formand). Der er ikke flere korte bemærkninger. Vi går videre i ordførerrækken. Nu er det hr. Thomas Jensen, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 14:35

(Ordfører)

Thomas Jensen (S):

Tak, formand. Man må sige, at SF går målrettet efter at stoppe festen fuldstændig for dem, der godt kan lide at køre i en partybus. SF stopper også festen for de nyudklækkede studenter, som gerne vil tage partybussen i brug som studentervogn. SF kunne lige så godt have været fuldstændig ærlige og kræve et forbud mod de såkaldte partybusser generelt og dermed også mod studenterkørsel i partybusser.

Jeg har den holdning, at ser man et problem, skal man prøve at bruge de nugældende regler, og så skal man også bruge dialogen, inden man tyer til ny lovgivning og forbud. Jeg kan sagtens se udfordringerne med de her såkaldte partybusser. De støjer i byerne,

trafiksikkerheden for brugerne er ikke helt i top, og da det ofte er gamle busser, som anvendes som partybusser, skal vi selvfølgelig også sørge for, at busserne er udstyret med de rette filtre, så forureningen holdes nede.

Spørgsmålet er, hvor stort et problem, det er, og om det er noget, vi skal lovgive os ud af. Som jeg er oplyst, er der ca. 30-35 af de her såkaldte partybusser, og der er i den nuværende lovgivning ikke en kategori for partybusser, som ministeren også lige har været inde på. Det er dog ofte sådan, at det er busser, som er fra før oktober 1999, for dermed er der ikke noget krav om at anvende seler i busserne, og det giver mulighed for, at de festglade folk så kan stå op og gå rundt i bussen, mens de fester.

Skulle vi følge SF's ønske om at give kommunerne denne ønskede hjemmel, skulle vi enten oprette af en helt ny centralt administreret godkendelseskategori for partybusser, som kommunerne kunne regulere efter, eller også kunne vi give kommunerne medbestemmelse over godkendelsen af alle busser i Danmark, og jeg synes, at ingen af delene er at foretrække. Det vil enten føre til mere centralt bureaukrati eller omfattende og tungt bureaukrati for landets kommuner, hvis de skulle medvirke til at godkende de ca. 12.000 busser, vi har. Det tror jeg er en opgave, som kommunerne gerne vil være foruden.

Jeg synes, at de kommuner, der har partybusser i deres gader, skal tage dialogen med partybusselskaberne og finde gode lokale løsninger på de problemer, der er, og så skal Færdselsstyrelsen selvfølgelig fortsat tage ud at kontrollere, om busserne lever op til miljøkravene. Socialdemokratiet kan ikke støtte forslaget.

Kl. 14:38

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til hr. Mads Olsen, Socialistisk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 14:38

Mads Olsen (SF):

Tak for ordet. Jamen det er klart, at vi i SF ikke vil stoppe det nationalt herindefra. Det er derfor, vi også skriver i beslutningsforslaget, at det skal udformes på en måde, så vi ikke udrydder partybusserhvervet. Der er vi jo på linje med Socialdemokratiet. Men anerkender ordføreren ikke, at hvis vi slet ikke foretager os noget herindefra, er det jo det samme som lige så stille at give dødsstødet til det her erhverv? For faktum er jo, at det er busser, der er fra før 1999, og der må jo siges at være et rimelig begrænset marked for de her busser, der også forsvinder lige så stille og roligt. Om 20 år eller 10 år for den sags skyld vil der ikke være flere busser fra før 1999, og så vil festen for alvor være ovre. Så skulle vi ikke tage det lidt i opløbet, og, hvis vi gerne vil have festen fortsætter, komme med noget, der kunne sikre, at det også sker?

Kl. 14:39

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ordføreren.

Kl. 14:39

Thomas Jensen (S):

Som sagt støtter vi ikke forslaget fra Socialdemokratiets side. Jeg synes, at Københavns og Frederiksberg Kommuner skal gå ind og prøve at få nogle aftaler med de her udbydere af partybusser, og så skal Færdselsstyrelsen fortsætte med at kontrollere, om miljøkravene overholdes. Når jeg siger dialog, er det sådan noget med, at det, jeg har lyttet mig frem til, er, at de kører rundt nogle steder, og passageerne vælter ud over cykelstierne til gene for cyklister, og der larmes i gaderne. Der vil jeg da håbe, at man i de to hovedstadskommuner tager den her dialog med selskaberne og sørger for at finde nogle gode løsninger.

Så har jeg også den tilgang til det, at når SF nu siger, at de ikke vil afskaffe partybusser, så er en konsekvens af at give kommunerne hjemmel til at kunne kræve, at det skal være eldrevne busser, at man de facto afskaffer partybusserne, for så skal de køre med sele. Og jeg tror ikke, at det der partybuskoncept bliver styrket af, at alle passagerer skal være spændt fast med en sikkerhedssele.

Kl. 14:40

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak. Spørgeren for anden korte bemærkning.

Kl. 14:40

Mads Olsen (SF):

Jeg tænker, at vi netop fremtidssikrer erhvervet, fordi vi jo siger, at med den nuværende lovgivning kan det kun være busser fra før 1999, der kan køre. Men på et tidspunkt kan de jo ikke køre længere. Vi kan jo allerede se på nogle af de her ting, politiet kontrollerer, at det jo er nogle meget, meget grove ting, som de her busser fejler, hvor det er decideret uansvarligt at lade dem køre. Det er jo nogle meget gamle busser, så spørgsmålet er, om ordføreren ikke er enig i, at hvis vi ikke gør noget, uddør partybuserhvervet, for hvis vi bare siger, de skal være fra før 1999, så er der på et tidspunkt ikke flere busser.

Kl. 14:41

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak. Ordføreren.

Kl. 14:41

Thomas Jensen (S):

Så må Socialistisk Folkeparti jo fremsætte et forslag om, at man vil oprette den her kategori af partybusser, og at de skal kunne køre på el, og at man så også kan fravige selekravet. Det vil jo være en mere direkte måde at regulere det her på. Og så skal man måske også påpege, hvem det er, der skal have de forskellige hjemler til at gøre hvad i den henseende, og om der skal gøres noget fra centralt hold, eller om det skal ligge ude hos kommunerne. Der synes jeg, man skal være mere præcis i formuleringen af beslutningsforslag i fremtiden fra SF's side, for jeg synes, at man på den her måde rammer lidt skævt. Jeg tror egentlig, man har et formål, men man går ud og skaber en masse bureaukrati og bøvl i stedet for at løse problemet.

Kl. 14:41

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Så går vi videre i ordførerrækken til hr. Peter Juel-Jensen fra Venstre. Værsgo.

Kl. 14:42

(Ordfører)

Peter Juel-Jensen (V):

Tak for det, formand. Jeg vil gerne starte med at skamrose ministeren – ja, der bliver trukket lidt på smilebåndet, og det er jo, fordi vi er fra det samme parti – men hvor er det dog befriende, at en minister holder fast i, at der ikke skal laves mere unødvendigt bureaukrati. For hver eneste gang vi stemmer grønt herinde, har det altså en konsekvens, og derfor skal vi tænke os rigtig godt om, hver eneste gang vi laver nye lovforslag, vi laver nye pålæg og vi laver nye love. Så tak for det, minister.

Forslaget, som SF her har fremsat, vil pålægge regeringen at fremsætte et lovforslag, der giver kommunerne mulighed for at kræve, at partybusserne skal køre på el, og samtidig giver kommunerne mere selvbestemmelse over, om og hvor partybusserne må køre inden for kommunernes grænse. Men, kære ordførere fra SF, en partybus er jo blot en ganske almindelig bus ligesom alle andre

busser, og den bør efter Venstres mening leve op til alle de krav og forventninger, som vi som samfund skal have til bustransport, og det giver ikke meget mening, at vi på baggrund af 30-50 busser skal lave lovgivning.

For i bund og grund er en partybus jo blot en bus, som skal overholde og leve op til alle de samme andre regler, som alle andre busser skal. Kun på den måde kan vi sikre os, at vi ikke laver unødvendig lovgivning, men også at dem, der skal drive busselskaberne eller drive den kollektive transport, ved, hvor de skal kigge henne, når de skal købe busserne, og når de skal drifte busserne. Har vi for mange regler, gør vi det her alt, alt for besværligt, og så får vi altså en situation, hvor det får en afsmittende effekt på det, vi alle sammen gerne vil, nemlig at vi skal have flere busser ud at køre, fordi det er en del af den kollektive transport.

Venstre kan ikke stemme ja til dette forslag.

Kl. 14:44

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi går videre i ordførerrækken til hr. Kenneth Fredslund Petersen fra Danmarksdemokraterne. Værsgo.

Kl. 14:44

(Ordfører)

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Tak, formand. Tak til ordføreren for forslagsstillerne for fremsættelse af beslutningsforslaget. Jeg kan måske til ministerens store overraskelse starte med at sige – og det er ikke, fordi jeg altid sådan er helt vild med at rose ham – at det var faktisk en rigtig god fremlæggelse af ministeren.

Der har været rigtig mange gode argumenter her, og i Danmarksdemokraterne er vi sådan set rigtig store tilhængere af busser og også af dem, man kalder partybusser. Vi mangler dem også ude i landdistrikterne, faktisk en hel del af dem. De her såkaldte partybusser er jo med til at danne rammen om mange glade stunder for helt almindelige dansker. Og i vores optik er forslaget udtryk for det rene formynderi. Virksomheden bag partybusserne må jo selv afgøre, hvorvidt den ønsker at køre med eldrevne partybusser eller ej, eller det vil så sige, at det kan den jo ikke, for det må den ikke. Der bliver krav om seler, som er blevet nævnt flere gange. De har reelt set ikke den mulighed. Til gengæld må man have en forventning om, at de busser, de bruger, lever op til gældende lovgivning. Som det er nu, vil det vel nærmest være en de facto afvikling af de såkaldte partybusser, hvis det kræves, at de skal køre på el.

Mange af de her partybusser er jo som bekendt ombyggede busser, der har udtjent deres formål som rutebiler, busser og lignende. Som sagt vil en investering i en elbus nu ikke være en reel mulighed alene på grund af de enorme anskaffelsessummer, der i givet fald ville skulle investeres. I bedste fald og under forudsætning af, at der er en lovgivning, der tillader det, kan eldrevne partybusser være en del af den omstilling, der sker undervejs, i forbindelse med at prisen falder, hvor der vil være et overskud af brugte eldrevne busser. Det sker altså, hvis muligheden er der i lovgivningen, helt af sig selv, og hvis altså ikke de forsvinder helt på grund af brugen af seler, så de altså med andre ord vil blive en partyspoiler.

Dertil vil det være en bombe under branchen, hvis kommunerne selv skal regulere partybussernes kørsel. I princippet vil forslaget åbne op for – og her er det, jeg beder ministeren om at lytte godt efter – at der i landets 98 kommuner kunne være 98 forskellige regelsæt for, hvor en partybus må køre. Det er altså blot endnu et lag af uproduktivt bureaukrati, som vi på ingen måde har ønsket om at bidrage til. Det er mangel på sund fornuft, og Danmarksdemokraterne kan ikke støtte forslaget.

Kl. 14:47

Kl. 14:50

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, og derfor går vi videre i ordførerrækken, og nu er det hr. Jens Meilvang fra Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 14:47

(Ordfører)

Jens Meilvang (LA):

Mange tak til formanden, og også tak til SF for at fremsætte det her forslag. Vi i Liberal Alliance er jo ikke særlig glade for forbud, og det her forslag er de facto et forslag mod partybusser. Vi ved alle, at det bliver konsekvensen, at der ikke vil være flere partybusser, hvis vi f.eks. giver det røde flertal her i København lov til at regulere det.

Jeg ser det her som endnu et af venstrefløjens forsøg på at kvæle fest og glæde for os danskere. Først var det udeserveringen i København, og nu er det så partybusserne. Det næste må så blive studentervognene. I Liberal Alliance kan vi ikke støtte forslaget.

Kl. 14:48

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der kom lige en kort bemærkning til hr. Mads Olsen, Socialistisk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 14:48

Mads Olsen (SF):

Er ordføreren fra LA ikke enig i, at hvis vi ikke får lavet nogle nye, opdaterede regler på et tidspunkt, kommer det her erhverv eller fænomen til at uddø? Mit spørgsmål er: Vil LA være med til at presse ministeren, måske ikke med det her forslag, men så måske med et andet, fælles forslag, til at sikre, at der i fremtiden kan køre partybusser rundt i København, og at det ikke er noget lovgivning herindefra Christiansborg, der sørger for at spænde ben for det?

Kunne vores to partier finde fælles fodslag i at sikre, at vi ikke fra nationalt hold sætter en stopper for festen? Det er egentlig det, der også er en del af mit beslutningsforslag her, nemlig at sikre, at man også i fremtiden kan køre med det her partybusfænomen, for der vil jo om 20 år ikke være de her 45 år gamle busser til rådighed, og så vil festen jo stoppe af sig selv, så kunne vores partier ikke finde fælles fodslag der?

Kl. 14:49

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ordføreren.

Kl. 14:49

Jens Meilvang (LA):

Jo, hvis SF's forslag gik på at sikre partybussernes fremtid, kunne vi begynde at tale om det. Men altså, det her forslag vil jo gøre det umuligt at drive en virksomhed, der tilbyder partybusser, i Danmark. Så det er noget helt andet, ordføreren spørger om nu, men det kunne vi godt se på.

Jeg tror nu, der vil gå lang tid. Jeg har rejst i lande, hvor den offentlige transport bliver udført i busser, der måske er 50 år ældre end de her busser, og den kører stadig væk godt. Så jeg tror, der kommer til at gå mange år. Vi kan håbe på, at vi står her om 50 eller 70 år, men så tager vi problemet til den tid.

Kl. 14:49

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi går videre i ordførerrækken, og nu er det hr. Peter Have fra Moderaterne. Værsgo.

(Ordfører)

Peter Have (M):

Tak for det, formand, og tak til hr. Mads Olsen for at fremsætte forslaget. Først og fremmest vil jeg anerkende intentionen bag forslaget. Det er vigtigt at tage bekymringerne om miljøpåvirkninger og folkesundhed alvorligt, og vi deler ønsket om renere luft og højere sikkerhed i vores byer. Men Moderaterne kan ikke støtte det her forslag, og det vil jeg godt lige forklare hvorfor.

Der er i Danmark omkring ca. 30-40 partybusser, måske 50. At etablere en særregulering for sådan et lille område fremstår som en uforholdsmæssig stor indsats i forhold til den reelle påvirkning. Desuden er partybusserne allerede underlagt miljøzonerregler, hvor de fleste busser overholder disse krav ved inspektion. Hvis der er udfordringer med specifikke køretøjer, mener vi, at det eksisterende tilsyn skal strammes frem for at skabe helt nye regelsæt. Miljøproblemerne i forhold til partybusserne, som forslagsstillerne ønsker at løse, kan adresseres igennem eksisterende regler om miljøzoner, og hvis der er behov for yderligere stramninger, bør disse foretages i samarbejde med Miljø- og Ligestillingsministeriet, der allerede regulerer emissionsstandarder.

Vi skal også spørge os selv: Hvorfor skal netop partybusser være underlagt strengere krav end andre former for erhvervsmæssig personbefordring? Krav om eldrift bør overvejes bredere for alle køretøjer, hvis vi ønsker en reel miljøforbedring, og bør ikke kun målrettes til et enkelt nichebrancher.

I Moderaterne tror vi på løsninger, der balancerer hensynet til miljø og borgernes sundhed med behovet for administrativ enkelhed og retfærdighed. At give kommunerne uindskrænket selvbestemmelse over partybusserne vil føre til et uensartet regelsæt på tværs af landet, hvilket kan skabe usikkerhed for både borgere og erhverv. Vi anerkender de bekymringer, som forslagsstillerne rejser, men vi mener ikke, at dette forslag er den rigtige løsning. Moderaterne opfordrer i stedet til, at vi styrker eksisterende regler og arbejder for en helhedsorienteret tilgang til transportsektorens miljøudfordringer.

Med disse overvejelser kan vi i Moderaterne ikke støtte beslutningsforslaget. Tak for ordet.

Kl. 14:51

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til hr. Mads Olsen, Socialistisk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 14:51

Mads Olsen (SF):

Jeg er lidt nysgerrig på, hvor stort et problem Moderaterne ser, at det her er. For man siger jo lidt, at det på den ene side skal balance-res med hensynet til miljøet og på den anden side med hensynet til erhvervet og bureaukratisering og sådan noget, som jeg forstod ordføreren. Men det her er jo busser, der udleder 500.000 ultrafine partikler pr. kubikcentimeter, og det bliver meget svært at sætte det i perspektiv, men hvis man skulle sætte det i perspektiv, er det jo 67 gange værre end den værste dieselbus, man kan finde i København. Og det er jo bare, hvad vi kan måle, for det her professionelle måleudstyr boner jo fuldstændig ud, og man sagde: Vi kan faktisk ikke måle mere. Så det kunne jo godt være, at den er 100 gange mere forurenende end en dieselbus eller 200 gange mere. Det ved vi faktisk ikke.

Det er jo nogle busser, der holder i meget bestemte områder i meget lang tid. For der er jo ikke den helt store fidus i at holde ude ved en eller anden fodboldbane i København i et kvarter. Man holder ofte i de samme gader og stræder.

Så mener Moderaterne, at det her med luftforurening er et stort problem, eller hvordan ser man på det?

- Kl. 14:53
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Tak. Ordføreren.
- Kl. 14:53
Peter Have (M):
Al form for luftforurening er et problem uanset hvad. Derfor har vi nogle regler for, hvor meget der må udledes. Den undersøgelse, som forslagsstilleren snakker om, formoder jeg er den, TV 2 lavede, hvor de tjekkede 10 busser, og hvor der var fejl på nogle af dem. Jeg vil bare sige, at i 2024 kontrollerede politiet 19 partybusser, og kun en af disse partybusser blev kasseret på grund af for høj røggasudledning. Jeg er ret betrygget i, at de regler, vi har for øjeblikket, er gode nok.
- Kl. 14:53
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Spørgeren for anden runde.
- Kl. 14:53
Mads Olsen (SF):
Så mener Moderaterne, at det er fine regler, der er, når man gentagne gange konstaterer fejl på de her partybusser? Det er ikke kun i forhold til udledningen fra dem, men også i forhold til at de her partybusser jo er nogle meget gamle busser, som i sagens natur bare ikke duer så godt længere. En rapport fra Midt- og Vestsjællands Politi konstaterer mange fejl ved den, f.eks. at der mangler en dør i bagenden, og at der er manglende muligheder for at fjerne nødudgangsvinduer. Man vil godt kunne sige, at vi skal fikse de her fejl, men faktum er jo, at når de når en vis alder, er de her fejl svære at fikse. Er Moderaterne ikke enige i det?
- Kl. 14:54
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.
- Kl. 14:54
Peter Have (M):
Jeg er enig så langt, at når vi har et regelsæt, skal det overholdes, uanset hvad for en bus man kører i. Derfor kunne jeg også glæde mig over, at der for nogle år tilbage blev foretaget en stor kontrol af de busser, som kørte festivaldeltagere frem og tilbage fra pladserne, hvor rigtig mange af de busser blev kasseret. Så måtte virksomheden, der stillede busserne til rådighed, komme op med nogle nye busser. I det her tilfælde med partybusserne er det sådan, at hvis ikke de overholder alle gældende regler, skal de tages ud, indtil de kan overholde reglerne igen. Når de har fået nyt partikelfilter på, har fået lavet bremserne eller har fået lavet noget andet, som gør, at det er sikkert og forsvarligt at køre dem ud fra de gældende regler, så skal de bare have lov til det.
- Kl. 14:55
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Tak. Så er det fru Leila Stockmarr, Enhedslisten. Værsgo.
- Kl. 14:55
Leila Stockmarr (EL):
Tak for det, og tak til ordføreren for talen. Jeg kunne godt tænke mig at spørge ind til noget mere principielt. I forhold til den medie-dækning, der har været af de problemer, som partybusserne afføder, er det klart, at nogle kommuner synes, at det er et større problem, end andre. Jeg kan notere mig, at kommuner som Aarhus og Odense i hvert fald ikke endnu har fundet anledning til at fremføre en kritik af det her, mens politikere på tværs af det politiske spektrum i København er meget kritiske og ser det som et problem og får
- Kl. 14:55
mange borgerhenvendelser. Så jeg undrer mig egentlig over den lidt firkantede tilgang til, at vi ikke skal åbne op for at give kommunerne større mulighed for at regulere selv, når problemet nu viser sig at differentiere fra kommune til kommune. Hvorfor den rigiditet? Hvorfor kan vi ikke give kommunerne den frihed til at regulere der, hvor der er problemer, og lade partybusserne fortsætte der, hvor der ikke er?
- Kl. 14:55
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.
- Kl. 14:56
Peter Have (M):
Det har nogle af min kollegaer allerede fortalt, og de har sagt, at hvis vi gør det her, er der 98 forskellige regelsæt rundtomkring i Danmark. Hvis man giver de her kommuner muligheden for at lave de her ting, bliver det rigtig, rigtig svært for virksomhederne, der driver de her partybusser, at finde ud af. Jeg synes godt om det forslag, som Thomas Jensen kom med, om at lade partybusserne og kommunerne gå i dialog med hinanden for at finde ud af, hvor henne de godt kan køre, og hvordan og hvorledes det skal være. Der, hvor problemet er, må vi lade politiet lave nogle flere kontrolforanstaltninger, i forhold til om der er for meget larm, om der er for meget forurening osv., inden for de regler, vi nu engang har.
- Kl. 14:56
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Spørgeren for sin anden korte bemærkning.
- Kl. 14:56
Leila Stockmarr (EL):
Men kan ordføreren ikke se, at hvis man som borger i København – og det er ikke, fordi det skal være sådan noget københavneri, men det er jo i det indre København, der er rigtig store udfordringer, og der bor også rigtig mange almindelige mennesker – oplever, at der er et stort pres i forhold til luftforurening og larm, og der så er en politisk behandling af det og vi har et Folketing, der dækker nationalt, der siger, at det ikke er noget problem bredt set, kan man som københavner føle sig overset, fordi man står med et konkret problem, hvor man har en fornemmelse af, at de politikere, man har valgt til at tage vare på borgerne i byens interesser på rådhuset, ikke kan handle? Er det ikke et problem?
- Kl. 14:57
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.
- Kl. 14:57
Peter Have (M):
Nej, jeg synes ikke, det er et problem, set ude fra det her perspektiv. Altså, vi har et regelsæt, som gælder for samtlige kommuner i det her land, og det skal vi fortsætte med. Skal vi til at lave det andet, hvor vi lader kommunerne selv regulere, hvordan det skal være, bliver der, som jeg lige nævnte, 98 forskellige regelsæt. Så kan man være enig eller uenig i den politiske anskuelse, men vi synes ikke, at vi skal regulere på den måde, at vi kan lave så meget forskelsbehandling rundtomkring i de danske kommuner i de store byer.
- Kl. 14:57
Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi går videre i ordførerrækken til fru Mai Mercado, Det Konservative Folkeparti. Værsgo.

Kl. 14:58

(Ordfører)

Mai Mercado (KF):

Tak for det, formand. Beslutningsforslaget, vi behandler i dag, har til formål at reducere luftforureningen i Danmark, og derfor foreslår SF, at det skal være muligt for kommunerne at tvinge partybusser over på el. Vi hører så ministeren, som siger: Jamen man kan egentlig ikke tale om, at partybusser ligesom er underlagt sådan en bestemt definition; sådan en findes ikke.

Vi er jo i Det Konservative Folkeparti ikke så begejstrede for den her hårde tvang, hvor man sådan lukker et helt erhverv ned, hvis man overhovedet kan kalde det et erhverv. Beslutningsforslaget har også til formål at regulere, hvor partybusserne kører henne, og hvor mange der må køre ad gangen. Men vi er i Det Konservative Folkeparti enige i, at luftforureningen i Danmark skal reduceres, og at vi også skal findes solide virkemidler dertil.

Men for os handler kernen i beslutningsforslaget om noget andet. For kritikken af partybusserne i hovedstaden og i den artikel, som bliver omtalt i indledningen af beslutningsforslaget, handler slet ikke om forurening. Kritikken i den artikel handler om larm og fulde mennesker – fulde mennesker, som både sviner og larmer. Det er også et problem, at der er arealer, som konsekvent bliver benyttet som et toilet, fordi det er her, partybusserne holder ind. Og vores egen borgmester i København, Jakob Næsager, har været ude at påpege nogle af de store gener, der er forbundet med partybusser, og vi bakker ham op.

Derfor er det også nødvendigt med nogle gode langsigtede løsninger – ikke, så man konsekvent lukker et helt erhverv ned, men så man sikrer, at dem, som gerne vil tage en partybus, kan feste, uden at det er til så stor gene, som det er i dag. Vi synes dog, at det kræver en større diskussion, og vi håber derfor også, at udvalget kan enes om en fælles beretning.

Derfor stemmer vi gult til forslaget. Vi anerkender på den ene side, at der er et problem, og på den anden side mener vi, at der er behov for at drøfte det mere i dybden.

Kl. 15:00

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke nogen korte bemærkninger, så vi går videre i ordførerrækken til fru Leila Stockmarr fra Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 15:00

(Ordfører)

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det, og tak til SF for at fremsætte det her forslag. Jeg vil gerne starte med at gøre det helt klart, at Enhedslisten ingen ønsker har om at lukke festen i København eller andre steder. Det er egentlig heller ikke sådan, vi læser hensigten med det forslag, SF har fremsat. For os er der noget helt principielt på spil i forhold til vores lokaldemokrati. De politikere, der er valgt i de kommuner, hvor de sidder og repræsenterer mange borgere, også i København og i andre storbyer, hvor det her problem jo nok må siges at være størst, kender deres egen by bedst. Og de er tættest på de borgere, der bliver ramt af de problemer, der præger borgernes hverdag, både i forhold til forurening, partikelforurening, som er direkte foranlediget af de her partybusser, men også i forhold til støjgener.

Vi bakker op om forslaget, fordi vi mener, at det principielt set bør være op til kommunerne at bestemme, hvordan man vil indrette de trafikale forhold i byen i forhold til partybusser. Vi vil gerne give de kommuner, hvor der er flertal for det, mulighed for at regulere, så vi reducerer luftforurening, der er forbundet med de her partybusser, som må siges at være særdeles høj i forhold til mange andre køretøjer og særlig i København, hvor det jo er tydeligt, at partybussernes

udledninger overskrider de krav, der er i de miljøzoner, som der jo faktisk er tale om, hvor de fleste partybusser kører rundt, i indre by.

Så for os er det her et spørgsmål om at støtte, at kommunerne kan få lov til i højere grad at bestemme selv. De politikere, der er valgt tættest på borgerne og kender borgerne bedst, skal have mulighed for at regulere, og så er det selvfølgelig også et hensyn til vores klima og miljø, der gør, at vi bakker op om forslaget. Jeg skulle hilse fra Alternativet og sige, at de også bakker op.

Kl. 15:02

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak til ordføreren. Der er en række korte bemærkninger, og den første er til hr. Jens Meilvang, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 15:02

Jens Meilvang (LA):

Tak for det. Og tak for talen. Ordføreren siger, at Enhedslisten ikke ønsker at lukke festen for partybusser. Men hvordan forestiller ordføreren sig at man vil indføre at give kommunerne lov til at kræve, at det skal være en bus, der kører på el, og med de regler om sikkerhedssele osv., der så hører til en ny bus?

Forestiller ordføreren sig, at man simpelt hen kan drive en partybus, hvor man skal sidde spændt fast i en bus og køre rundt på el inde i byen og så gå ud og få en kop te eller et eller andet? Eller skal vi lave en helt speciel regel for noget, der hedder partybusser, og som ikke findes nu, hvor man i kommunerne har mulighed for at sige, at det skal være på el, hvilket man jo nok vil gøre her i København, kunne jeg forestille mig, og så også sige, at man så ikke behøver at benytte sikkerhedssele?

Kl. 15:03

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Ordføreren.

Kl. 15:03

Leila Stockmarr (EL):

Jamen jeg anerkender den problemstilling, og jeg synes også, det ville være fjollet, hvis jeg stod her og sagde, at det ville være lige så sjov en fest, hvis man var spændt fast med en sikkerhedssele, som det er nu. Det er også det, jeg læser i forslaget fra SF at man jo må prøve at finde en løsning på.

Med det her beslutningsforslag beder man jo også ministeren om at prøve at komme med nogle løsninger på, hvordan man kan skruer noget sammen, så man ikke slukker for festen, og som SF's ordfører også har understreget, er det jo alligevel en stakket frist med de her partybusser. For det er på grund af et særligt hul i lovgivningen og på grund af nogle ældre biler, som jo ikke vil leve for evigt, at der er den her mulighed for at have partybusser, hvor der ikke er krav om de samme sikkerhedsforanstaltninger som ellers.

Men jeg anerkender problemstillingen, og det er også noget, jeg håber og antager at de partier, vi har valgt til at varetage borgernes interesser på rådhuset i København og andre steder, vil tage med i deres betragtninger. Det handler jo heller ikke kun om eldriften og om at få dem over på eldrift. Det handler jo også om at bestemme, hvor det f.eks. er hensigtsmæssigt, at partybusserne kører, og om man kunne lave nogle restriktioner, så de ikke alle sammen koncentrerer i ét boligområde i f.eks. indre by i København.

Kl. 15:04

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak. Så er det hr. Peter Juel-Jensen fra Venstre.

Peter Juel-Jensen (V):

Tak, og tak for ordførertalen. Den fik vækket mig, og den fik vækket noget rigtig godt inden i mig. Det var det i talen, der handlede om nærdemokrati og om, at kommunerne selvfølgelig skal have lov til selv at administrere lovgivningen, osv. Det kan jeg slet ikke stå for. Det synes jeg er helt fantastisk. Som en, der bor på en ø, som er en økommune, så er jeg udfordret af en strandbeskyttelseslinje. Det vil sige, at inden for de første 300 m må der ikke ske noget. Jeg kender borgere, som ikke må sætte en havebænk op eller et opføre et drivhus eller plante et æbletræ, fordi strandbeskyttelseslinjen er hellig. Kommunen vil gerne have det her lavet om. Er det også en del af nærdemokratiet, og hvor langt går ordførerens varme følelser for nærdemokratiet? Går de også ind i planloven?

Kl. 15:04

forhold til at beskytte vores boligmasse og byggeri mod stormflod og de trusler, der er fra forhøjede vandstande. Så det er selvfølgelig en afbalancering. Med i det her tilfælde mener jeg at lokaldemokrati og varetagelse af klimaets interesser går hånd i hånd.

Kl. 15:07

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ordføreren.

Kl. 15:05

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi går videre i ordførerrækken, og nu er det hr. Nick Zimmermann, Dansk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:07

Leila Stockmarr (EL):

For at være ærlig er jeg ikke så meget inde i de tekniske aspekter af den lovgivning, ordføreren spørger til. Det er jo klart, at der er nogle balancer, der skal afvejes, i forhold til hvad der er hensigtsmæssigt at overgive til kommunerne. Men her vil jeg sige at der er tale om nogle problemer og nogle udfordringer, som er mere udpræget nogle steder end andre. Og jeg er med på, at det også er det, som ordføreren henviser til i forbindelse med øerne, og nu kender jeg ikke sagen, så jeg kan faktisk ikke svare konkret på det. Men selvfølgelig er det en afvejning, og det er jo ikke altid, at man kan overgive beslutningskompetencen til kommunerne. Det, jeg prøver at sige, er, at jeg synes, at på grund af sagens principielle karakter og på grund af den regionale forskel, der er, synes jeg, at det er hensigtsmæssigt her, og jo også, fordi vi har set flere borgmestre på tværs af det politiske spektrum, f.eks. i København, efterspørge det.

Kl. 15:06

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ønsker spørgeren sin anden korte bemærkning? Det gør han. Værsgo.

Kl. 15:06

Peter Juel-Jensen (V):

Der er jo mange borgmestre rundtomkring i vores landdistrikter, som efterspørger muligheden for måske at bygge lidt tættere på vandkanten. Jeg kan bare ikke forstå, at man skal lytte til borgere i København, der ikke vil have larm, i stedet for at lytte til borgere, der bor på øerne, og som gerne vil have et æbletræ eller et drivhus. Nærdemokrati og mulighederne for at påvirke forholdene i ens egen kommune må vel gælde både for Per og for Poul – og ikke blot for dem i de store byer eller der, hvor Enhedslisten har mulighed for at påvirke tingene.

Kl. 15:06

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ordføreren.

Kl. 15:06

Leila Stockmarr (EL):

Selvfølgelig er der andre hensyn end hensynet til lokaldemokrati. Altså, der er hensynet, i forhold til når vi skal lovgive herinde, og hensynet til de politiske interesser, vi skal varetage. I det givne tilfælde her tænker jeg også at der er noget i forhold til hensynet til klima og miljø. Måske er det ikke hensigtsmæssigt lige nu, at vi bygger kystnært, i forhold til udfordringerne med klimasikring og i

(Ordfører)

Nick Zimmermann (DF):

Tak for det. Jeg vil sådan set gerne starte med at sige det, som det er. Altså, danskerne skal have lov til at have det sjovt, og livet handler ikke kun om regler og restriktioner og forbud. Det handler så sandelig også om glæde og fællesskab og fest. I Dansk Folkeparti siger vi, at vi skal stoppe det her konstante formynderi.

Forslaget her går jo ud på at lade kommunerne bestemme, om de vil forbyde de såkaldte partybusser i deres byområder, og samtidig ønsker forslagsstillerne, at regeringen skal fremsætte et lovforslag, der kræver, at partybusser udelukkende må være elbusser. Der synes jeg lige, man skal prøve at tænke på, at de her såkaldte partybusser, altså festbusser, som mange unge mennesker og festglade danskere lejer for at fejre polterabender og fødselsdage eller bare have en sjov aften. Skal vi virkelig gøre det til en kamplads for forbud, restriktioner og miljøkrav? Og er det i virkeligheden en af de største udfordringer, som vi står over for i Danmark? Det tror vi næppe.

I Dansk Folkeparti står vi for frihed og fællesskab og respekt for den danske kultur, og det inkluderer altså også retten til at fejre livets små og store øjeblikke, også i en partybus, hvis det er det, man vil.

Så er det ganske rigtigt, at partybusser kan spille lidt høj musik, og de kan være lidt vilde, men det er altså en del af festkulturen, og det er ikke noget, som vi politikere skal blande os i, medmindre der er tale om en reel fare for andre mennesker. At nogle bliver irriteret over lidt høj musik en fredag aften, er altså ikke grund nok til at indføre nye regler og restriktioner.

Hvad angår miljøet, skal vi selvfølgelig tænke på det, men lad os nu også være helt ærlige: Partybusser udgør en forsvindende lille del af trafikken og forureningen i vores byer. Og at kræve, at det skal være elbusser, er jo symbolpolitik, der ikke flytter noget væsentligt for klimaet, men som til gengæld gør det dyrere og sværere at være dansker og feste.

Vi skal passe på med at regulere og forbyde alting i et forsøg på at skabe det perfekte samfund. Vi har brug for plads til både fest og glæde og frihed, også i det offentlige rum. Livet handler altså om mere end regler og forbud, det handler også om at give plads til fællesskab. Partybusser er ikke et problem, der kræver politisk indgriben. Det er en del af danskernes måde at fejre og hygge sig på, og det skal vi værne om, ikke kvæle med regler og restriktioner. Så vi siger i Dansk Folkeparti klart og tydeligt nej til det her forslag, og vi mener, at vi i stedet for skal bruge vores politiske tid på at løse de reelle problemer, som danskerne og Danmark står over for. Tak.

Kl. 15:10

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er en kort bemærkning til hr. Mads Olsen, Socialistisk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:10

Mads Olsen (SF):

Jeg synes, det er lidt svært at finde ud af, hvad DF's holdning er her. For på den ene side har vi Morten Messerschmidt, der, da han

udover at være formand også var miljøordfører for Dansk Folkeparti, i en artikel på TV 2 Kosmopol sagde:

»Vi skal straks have et skærpet tilsyn. Vi må stille krav om, at disse køretøjer skal leve op til de samme standarder som alle andre køretøjer i miljøzonerne, og at der skal være sanktioner, når de ikke gør det. Derudover bør vi overveje, om det overhovedet er hensigtsmæssigt at tillade denne type køretøjer i byens mest belastede områder. Vi taler om en trussel mod folkesundheden, og det skal vi tage alvorligt«.

På den anden side står hr. Nick Zimmermann og siger, at det ikke er en af de store udfordringer, at vi ikke skal blande os i det, medmindre der er tale om en reel fare, at mængden af forurening er forsvindende lille, og at partybusserne ikke er et problem.

Jeg har lidt svært ved at finde ud af, hvad DF's holdning er. Mener man, at det er en trussel mod folkesundheden, som Morten Messerschmidt siger, eller mener man, at det er et forsvindende lille problem?

Kl. 15:11

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:11

Nick Zimmermann (DF):

Det må jo i virkeligheden skyldes, at hr. Morten Messerschmidt er danskernes mand i Amerika, og når katten er ude, danser musene på bordet. Det må jo være dét, det skyldes. Vi kan i hvert fald absolut ikke bakke op om det her forslag. Vi synes, det er tosset.

Kl. 15:11

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren – nej, jeg mener spørgeren.

Kl. 15:11

Mads Olsen (SF):

Tak. Jeg er ikke partybusordfører endnu – det må vi jo få oprettet et ordførerskab til.

Bliver det så ikke lidt svært at stole på DF's udtalelser i medierne? Jeres formand tordner imod partybusserne og siger, at de er en trussel mod folkesundheden, at vi straks skal sanktionere dem, og at vi skal gøre noget ved det her meget alvorlige problem. Så tænker SF: Fedt, der må være opbakning over midten til at løse det her problem; vi fremsætter et beslutningsforslag om det. Så kommer man ned i salen og hører ordføreren sige, at det faktisk alligevel ikke er et problem, at det er en forsvindende lille forureningskilde osv. Skal vi ikke stole på det, DF siger i medierne fremadrettet?

Kl. 15:12

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:12

Nick Zimmermann (DF):

Altså, jeg ser jo den der miljøkamp, der foregår på venstrefløjen, som et ræs mod bunden. I tidernes morgen, da den startede, var der måske i virkeligheden tale om en reel bekymring for klimaet, og man havde nogle gode idéer, og man ville gerne gøre forskellige ting, men nu tror jeg simpelt hen, at man er blevet så desperat i forsøget på at fremstå som det grønneste parti ude på venstrefløjen, at man simpelt hen i virkeligheden er klar til at præsentere, hvad det skal være.

Nu er alle andre forslag efterhånden udtømt her i Folketingssalen, og så har man kastet sig helt febrilsk over de her partybusser, og det synes jeg ikke er kønt.

Kl. 15:12

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger. Jeg skal lige se, om der er en ordfører fra Radikale Venstre til stede. Nej, det er der ikke. Og der var en hilsen fra Alternativet. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Mads Olsen, Socialistisk Folkeparti. Værsgo.

Kl. 15:13

(Ordfører for forslagsstillerne)

Mads Olsen (SF):

Tak for ordet. Det har været en meget spændende debat, som er kommet meget vidt omkring. Og det er heller ikke så ofte, at man snakker om partybusser her i Folketingssalen og om emner, der berører os unge. Så jeg er glad for, at vi kunne have den her debat.

Jeg har lige et par bemærkninger. Altså, jeg skal være den første til at indrømme, at det her beslutningsforslag skulle have været skrevet bedre. Jeg kan godt se, at det har været utydeligt og ikke til gavn for debatten, når vi har skrevet det på den måde, vi har gjort det. Det er selvfølgelig beklageligt, for det, der er vores intention med det her forslag, er jo at sikre, at vi ikke fra national side lige så stille får det her erhverv til at forsvinde, hvilket er det, vi gør med den nuværende lovgivning, ved at vi siger, at det kun er busser fra før oktober 1999, der må køre her. Altså, det er nogle meget gamle busser, som fylder 26 år i år, og jeg har min tvivl om, hvor længe de kan blive ved med at køre.

Jeg synes ikke, at det er os inde på Christiansborg, der nødvendigvis skal sætte en stopper for det her ved ikke at opdatere lovgivningen, så den følger med tiden. Der synes jeg godt, at man kunne tænke lidt fremad, og det er jo det, vi har prøvet her ved at sige: Hør her, lad os kræve at få dem over på el. Og som vi siger i slutningen af vores forslag, er det ikke vores formål at udrydde partybuserhvervet, og det skal ske på en måde, så man fortsat kan køre rundt, så længe det sker i et rimeligt omfang og ikke på en måde, der er belastende for miljøet, borgernes sundhed og trafikikkerheden.

Det er jo netop det, der er kernen her. For jeg tror godt, at man kunne lave det på en måde, hvor man på den ene side sørger for, at man godt kan køre på el, men på den anden side heller ikke skal sidde fastspændt inde i en partybus og drikke te, som hr. Jens Meilvang sagde. Det er jo ikke noget, vi er interesserede i.

Jeg synes også, det giver god mening. Der var den ene del med at sørge for, at de skal være eldrevne, altså det med fortsat at fremtidssikre dem, men også i forhold til forureningen. For der er jo tale om nogle busser, som forurener i en grad, jeg faktisk simpelt hen ikke troede var mulig. Altså, det er jo 500.000 ultrafine partikler pr. kubikcentimeter. Det er lidt svært at vide, hvor meget det er, men det er jo 67 gange så meget som den allerværste fossile bus, vi har. Og det er jo bare det, man kunne måle op til, før måleudstyret sagde: Vi kan simpelt hen ikke måle mere. Så den kunne lige så godt være 200 gange så forurenende som en dieselbus; det ved vi faktisk ikke.

Det problem kunne man jo meget simpelt løse ved at sige: Jamen så skal I bare over på el. Så er der ikke nogen problemer med et partikelfilter, der ikke virker eller bare ikke er godt nok til at kunne, hvad skal man sige, nedsætte forureningen i så høj grad, at det ikke længere er et problem. Det ville være en meget nem løsning, en meget ubureaukratisk løsning, hvis man gjorde det på den rigtige måde, tænker vi. Så det var derfor, vi foreslog det.

Så er der også det her, som bliver nævnt igen og igen, med at lukke festen, altså at det ikke er det, vi skal ud i. Jeg må også sige, at den her debat har været lidt ærgerlig for det her forslag. For vi har jo haft politikere, der ude i pressen har ment nogle meget hårde ting om det her. Vi har haft DF, der har sagt, at det er til fare for folkesundheden, og at vi straks skal sætte ind og skærpe tiltagene og sørge for, at kravene bliver afholdt. Jeg tror bare ikke,

at man, uanset hvor meget kontrol man fører på det her område, kan overholde kravene og nedsætte partikelforureningen i høj nok grad til, at det ikke er til fare for folkesundheden, for der er tale om så gamle busser. Og man kan sige, at hvis det var muligt at gøre det, så skete det jo ikke i forbindelse med den, jeg ved ikke, om det var en razzia eller en kontrol, politiet foretog den 6. december 2024, hvor de konstaterede en for høj udledning af de her farlige partikler; for noget af det, man konstaterede, så vidt jeg husker, var, at der var en for høj koncentration af de her farlige partikler. Og hvis det var muligt at fikse det problem, så burde det jo være blevet fikset, fra man lavede den her artikel til den kontrol, der har været. Men det har man jo så ikke gjort, og det tager jeg som et udtryk for, at det her kan man ikke løse ved bare at montere partikelfiltrene korrekt. Der skal nogle andre værktøjer til.

Kl. 15:18

Jeg synes virkelig, det er ærgerligt, at man har nogle partier, der over for offentligheden virkelig stiller sig frem og tordner imod det her, og når det så kommer til stykket i Folketingssalen, siger de, at det er et forsvindende lille problem, og at vi ikke skal blande os i det her, medmindre det er en reel fare. Altså, det har jeg meget svært ved at se man skal gøre. Nu er jeg også udlændingeordfører, og jeg må bare sige, at jeg tit har set DF kritisere, når regeringen på den ene side siger nogle ting om udlændinge og så ifølge DF ikke følger op på det. Nu gør man så præcis det samme, hvor man siger nogle meget hårde ting i pressen, men når man så kommer ned i Folketingssalen, så gør man noget andet. Det synes jeg er ærgerligt.

Så er der også det her, som min gode kollega Leila Stockmarr sagde meget smukt, med mere selvbestemmelse til kommunerne. Altså, det synes vi er en god idé, og vi synes, det giver mening at sørge for, at kommunerne kan regulere det her mere. For hvis vi gør det her, hvis vi siger, man kunne få dem til at køre på el og ikke gøre det på en måde, hvor folk skal sidde med sikkerhedsselerne fastspændt, så kan man jo godt komme ud i den situation, hvor det her fænomen eksploderer – af den simple årsag, at det bliver meget nemmere at skaffe køretøjer til at køre partybuskørsel. Og det kalder på en ny form for regulering, som ikke sker på embedsmandsniveau inde i Færdselsstyrelsen uden nogen form for demokratisk debat. Og jeg synes faktisk, det er et demokratisk problem, når man kan have en partybus holdende nede foran sit vindue hver fredag, lørdag og søndag i et kvarter med motoren tændt, vel vidende at det er et partikelforureningsmonster, og ikke kan kalde på sine politikere og sige: Det her skal I altså regulere.

Jeg synes, det ville give mening, at man regulerede det i kommunerne og sagde: Her er der nogle zoner, man ikke må køre i, og her er der nogle zoner, man godt må køre i, men vi vil ikke have, at der kører hundredvis af partybusser i det samme lille brokvarter, fordi der ligger en fed natklub. Det synes jeg egentlig er et godt hensyn, som jeg tror at lokalpolitikere godt kan varetage derude, og som jeg egentlig også ser det som bedre at de varetager end embedsmænd i Færdselsstyrelsen, netop fordi de har det lokale kendskab til forholdene og også har det lokale ansvar, i form af at det er dem, der møder borgerne til hverdag nede i Fakta, 365, eller hvad det nu hedder, og skal stå til ansvar for det, hvis man vælger ikke at gøre noget og ikke tager den her trussel mod folkesundheden, som hr. Morten Messerschmidt så smukt kaldte det, alvorligt.

Så det er i hvert fald nogle af de overvejelser, der er. Og jeg synes, at det har været en fin debat, selv om jeg som sagt skal være ærlig og erkende, at det her beslutningsforslag skulle være skrevet på en lidt anderledes måde, så debatten havde været mere snæver og der ikke var opstået nogen som helst tvivl om, hvad SF mener om det her. Men mange tak for ordet.

Kl. 15:21

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Ministeren har trykket sig ind for en kort bemærkning til ordføreren, og det betyder så, at ministeren her om lidt får ordet, at taletiden vil være 3 minutter, og at ministeren taler fra talerstolen. Værsgo.

Kl. 15:21

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Tak for det, formand. Det var egentlig, fordi jeg syntes, det var en lidt kompliceret debat. For det første vil jeg lige rette den der fejl. For det er simpelt hen faktisk forkert. For i de test, vi har lavet på 19 gamle busser, der blev brugt i nattelivet til fest og musik osv., var det 18 ud af de 19, der bestod røggastesten. Så det er simpelt hen faktisk forkert, at det stort set var galt med dem alle sammen.

Så fandt jeg det egentlig også sympatisk, at hr. Mads Olsen startede sin tale med at lægge sig ned og sige, at det her forslag nok godt kunne have været skrevet lidt bedre, og det vil jeg give ordføreren ret i. Men desværre gik ordføreren over til at kritisere og bebrejde stort set alle Folketingets partier for, at de ikke vil noget som helst, og at de ikke har forstået noget som helst. Jeg tror, vi bliver nødt til at starte med at blive enige om, hvad det er, vi vil diskutere, altså om det er selve miljøspørgsmålene i det her, eller om det er muligheden for at holde fest. For det vil jo så vende debatten, sådan at årsagen til, at hr. Mads Olsen har stillet spørgsmålet er, at han gerne vil sikre, at partybusserne kan vare ved, og at problemet i den næste sætning var, at det larmede, når det var fest inden i byen.

Jeg vil bare sige, at jeg meget gerne vil undersøge – og vi er faktisk også ved at kigge på det – hvad der egentlig er af muligheder for at kunne holde fest i nyere busser, altså hvad reglerne siger, hvis man skal tolke dem sådan fuldstændig nidkært. Vil man kunne have et dansegulv i en nyere bus, selv om der er et selekrav? Og hvis der er et selekrav, vil man så kunne sige, at det kun skal bruges, når man sidder ned? Hvad så, når man står op? For man må jo gerne stå op i visse busser osv. osv.

Så ordføreren må ikke se det sådan, at man ikke er villig til konstruktivt at finde løsninger, men ordføreren skal oprigtigt se det sådan, at det har været lidt svært at blive klog på, hvad det er, man ønsker at løse med det her beslutningsforslag. Er det problemerne med miljøforurening? Men busserne forurener jo altså, uanset om der bliver holdt fest i dem eller ej. I den forbindelse vil jeg så også bare påpege, at det, man foreslår her, altså at det lige pludselig skal være et kommunalt anliggende, vil være ubureaukratisk, og at det meget, meget tungt at anbefale, at man læner sig op ad de miljøzoner, som vi allerede regulerer efter i dag, også fordi de jo fungerer automatisk. Så det er altså med nummerpladekontrol, hvor det er meget ubureaukratisk at indkræve bøder osv., hvorimod man ikke vil kunne lave det samme setup, såfremt det er op til den enkelte kommune, og man kan altså også argumentere for, at man stiller busvirksomhederne urimelig kompliceret, hvis de skal køre igennem landet med busser, hvor nogle gerne vil holde en fest, fordi det så skal være en partybus og de skal søge en kommunal tilladelse for at køre igennem kommunerne osv.

Så jeg håber, at ordføreren vil se det som ønsket om at finde løsninger sammen i Folketinget, det er i hvert fald sådan, jeg hører Folketingets partier, men at vi nok også skal være lidt mere skarpe på, hvad det er for et problem, vi ønsker at løse, og at vi så løser ét problem ad gangen. Tak for debatten.

Kl. 15:25

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ministeren. Nu får ordføreren for forslagsstillerne 3 minutter til at besvare ministerens korte bemærkning. Værsgo.

Kl. 15:25

Mads Olsen (SF):

Tak. Jeg synes ikke, jeg har kritiseret nogen partier for ikke at fatte, hvad det her forslag går ud på. Det har i hvert fald ikke været intentionen, for jeg synes egentlig, at vi netop godt kunne have skrevet lidt tydeligere, at det her ikke skulle være noget, der slog partybuserhvervet ihjel, og at det her ikke skulle være noget, der tvinger folk til at sidde ned fastspændt med seler. I forhold til at vi har skrevet det på den måde, forstår jeg godt, at det kunne være skrevet skarpere. Så på den måde så synes jeg ikke, at jeg kritiserer andre partier for ikke at have forstået det her forslag.

Jeg kritiserer, når der er et parti, der sender kan sin formand ud for at sige, at det her er til fare for folkesundheden og et kæmpestort problem, og når vedkommende så, når man kommer ned i Folketingssalen, siger det stik modsatte, altså at det her slet ikke er et problem, og at det slet ikke er til fare for folkesundheden. Det har jo som sådan intet at gøre, hvordan det her forslag er skrevet. Det har jo noget at gøre med det demokratiske, i forhold til at du ikke kan stille op i TV 2 og kalde dig miljøets forkæmper på det her område og så gå ned i Folketingssalen og sige noget andet. En ting er, at man ikke gør noget ved det, noget andet er at sige det stik modsatte af, hvad man har sagt før. Det forstår jeg ikke. Især når man er et parti, der tidligere har kritiseret regeringen for at gøre præcis det samme, så forstår jeg det faktisk endnu mindre.

Men jeg er glad for, at ministeren ser på nogle af de her muligheder for, hvordan man kan feste og danse i de her busser, som er reguleret efter oktober 1999. Det glæder jeg mig meget til at høre hvordan foregår.

Jeg noterer mig også, at Midt- og Vestsjællands Politi i deres rapport konstaterer følgende fejl i en kontrol fra den 6. december. Der står, at der er for høj udledning af dieselpartikler. Men jeg synes, det er endnu vigtigere, at politikommissær Henrik Haensel siger: Jeg kan allerede nu love, at vi kommer til at lave opfølgende kontroller i løbet af 2025. Jeg glæder mig til at se, hvad de kontroller kommer til at vise, for jeg tror ikke, at det her nødvendigvis er et problem, man bare kan løse med at sætte et partikelfilter på, for det kan kun gøre så meget.

Jeg tror, vi står med et problem, som sådan set kun kan løses ved, at man gør dem til eldrevne busser. Så kan jeg godt se det lidt fra den anden side, i forhold til om det er meget bureaukratisk. Jeg mener faktisk, at det ville være mindre bureaukratisk bare at sige: Hør her, i stedet for I skal ud i alle mulige ekstra foranstaltninger, skal I bare have eldrevne busser, og så er der ikke længere noget problem omkring forureningen – bum, slut, basta. Det synes jeg egentlig ville være relativt ukompliceret, også i forhold til at der skulle være 98 forskellige regler i 98 forskellige kommuner. Jeg tror ikke, at det er alle kommuner, der vil udfærdige et regelsæt for det her, så det tror jeg også man gør lidt mere kompliceret, end det behøver at være.

Kl. 15:28

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak. Ministeren ønsker ikke nogen opfølgende bemærkning.

Der er faktisk mulighed for at stille spørgsmål til ministeren. Jeg skal høre, om der er nogen, der ønsker det. Nej. Så kan man trykke sig ind med en kort bemærkning til ordføreren. Så er det hr. Peter Have, Moderaterne. Værsgo.

Kl. 15:29

Peter Have (M):

Tak for det, og tak til hr. Mads Olsen for at være så ærlig. Jeg vil indledningsvis sige, som jeg sagde under min tale, at det er et sympatisk tankesæt, der danner grobund for forslaget. Der er bare lige nogle ting. Ordføreren siger, at partybusserne vil dø ud, fordi de skal være indregistreret før 1999. Det kommer ikke til at ske. Jeg har

selv en gammel bil fra 1958. Det er en veteranbil, og når en bus er 35 år gammel, bliver den til en veteranbus, og så fortsætter den som partybus. Så passer man godt på den.

Konsekvensen af det her er, at hvis vi skal lave det med elbusserne, bliver vi nødt til at lovgive for, hvad en partybus er, specielt i forhold til den anden del af det, altså om kommunerne vil regulere for det.

Så skal vi også spørge os selv, om vi vil lave den lovgivning, der skal til for at vise, at det her er en partybus, og så skal vi ovenikøbet lave kontrolforanstaltningen bagefter, fordi det skal kontrolleres af nogen, når det kommer. Alt det andet med elbussen og selefrihed og sådan noget kan vi nok komme i nærheden af, men det her er bare en problemstilling, som man bliver nødt til at tage med ind i det. Det var mere bare sådan noget opklarende til ordføreren, end det var et spørgsmål.

Kl. 15:30

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Ordføreren.

Kl. 15:30

Mads Olsen (SF):

Først og fremmest er jeg glad for at høre, at ordføreren har en veteranbil. Jeg har selv tit været på Roskilde Havn til veteranbiltæf, så jeg ved godt, at de stadig kan køre, selv om det er nogle gamle biler efterhånden. Men i forhold til de her busser kan jeg se i en af de her rapporter fra Midt- og Vestsjællands Politi, at der står, at en af dem, der var til kontrol, kørte med en farlig gennemtæring af karosseriet, til trods for at den tidligere samme dag havde været til syn, og at man havde sagt, at den skulle til omsyn. Det er jo en skade, der er sådan rimelig alvorlig.

En mekaniker kan sige, at en bus ikke kan køre, og at den ikke kan fikses, fordi den er så gammel og skaden er så omfattende, men med de nuværende regler er det sådan, at man har lavet et incitament til at køre med den, på trods af at den er farlig at køre med på grund af skaderne. For du ikke bare kan finde en ny en, fordi der er kun de partybuskøretøjer, der nu er. Derfor har man skabt et incitament til at køre med nogle gamle busser, der måske er farlige at køre med. Det synes jeg godt man kunne opdatere loven i forhold til.

Kl. 15:31

Anden næstformand (Karina Adsøl):

Tak. Så skal vi videre til hr. Thomas Jensen, Socialdemokratiet.

Værsgo.

Kl. 15:31

Thomas Jensen (S):

Tak, og tak til ordføreren for forslagsstillerne for at stille sig op og være meget ærlig omkring forslaget. Jeg vil nu anholde noget i forslaget tekst. For jeg kan høre, at ordføreren for forslagsstillerne her løber lidt fra, at man ikke vil forbyde partybusser. Men vi skal jo forholde os til den tekst, der er lagt frem. Hvis vi ser på ordlyden, står der jo:

»Folketinget pålægger regeringen i løbet af denne folketingssamling at fremsætte et lovforslag, der giver kommunerne mulighed for at kræve, at partybusserne kører på el, og samtidig« – her kommer det – »giver kommunerne mere selvbestemmelse over, om og hvor partybusserne må køre inden for kommunens grænser.«

Med andre ord kan det her forslag give kommunalbestyrelserne mulighed for at tage stilling til, om der overhovedet må køre partybusser. Så det er en partystopper, der bliver bragt på banen her. Derfor vil jeg spørge, hvad det der »om« betyder, og om man har diskuteret det i Socialistisk Folkepartis folketingsgruppe, da man godkendte det her forslag.

Kl. 15:32

Kl. 15:35

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:32

Mads Olsen (SF):

Det er rigtigt, at det jo er et forslag, der både har det der med eldrevne partybusser for at stoppe forureningen, og som konsekvens af det vil det jo føre til, at man fik mulighed for at få mange flere partybusser ud. Så kunne man også godt have fremsat et separat beslutningsforslag, der omhandlede den kommunale selvbestemmelse. Vi synes bare, at det var lidt smartere bare at behandle det samtidig, så vi ikke skulle stå her og først diskutere det ene og så det andet.

Men man kan jo sige, at det kun er en partystopper, såfremt Socialdemokratiet i Københavns Kommune også stemmer for, at det her skal forbydes. For jeg har svært ved at se, man kan forbyde det i Københavns Kommune, uden at Socialdemokratiet stemmer for – uden at kende den præcise mandatfordeling. Men jeg synes sådan helt generelt, at jeg ikke vil stå og sige, at der ikke skal køre en partybus et sted, hvor jeg alligevel ikke bliver berørt af det. Jeg synes i stedet for sådan rent principielt, at jeg vil ikke stoppe den nationalt – det er derfor, jeg vil have det eldrevne i teksten, og så må kommunalbestyrelsen, altså dem, der har ansvaret for det, lokalt sådan selv finde ud af det.

Kl. 15:34

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Tak. Spørgeren for anden runde.

Kl. 15:34

Thomas Jensen (S):

Så går mit spørgsmål på, at hvis nu det her beslutningsforslag var blevet gennemført og man havde givet den her magt til kommunalbestyrelserne, har ordførerne og Socialistisk Folkepartis folketingsgruppe så været i kontakt med SF's gruppe i Københavns Borgerrepræsentation? Er det sådan, at SF i Borgerrepræsentationen vil arbejde for at forbyde partybusserne i København? I tillæg til det vil jeg spørge, om ordføreren og folketingsgruppen fra SF har været i kontakt med SFU, Socialistisk Folkepartis Ungdom, og hørt dem, om de vil forbyde partybusser?

Kl. 15:34

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:34

Mads Olsen (SF):

Nej, vi har ikke været i kontakt med SFU for at høre, om de ville forbyde busserne. Men jeg tror egentlig, at de også ville synes, at det var klogt at få opdateret de her regler, så det ikke var et fænomen, der lidt alligevel uddøde. Men nej, jeg har heller ikke været i kontakt med vores byrådsgruppe for at høre, hvad de vil. Jeg kan konstatere, at f.eks. Konservative, så vidt jeg forstod hr. Jakob Næsager, gerne vil forbyde dem, men de har jo ikke et flertal i sig selv. Det ville være noget, der også skulle gå igennem Socialdemokratiet. Jeg tror ikke, at man ville kunne forbyde dem, uden at Socialdemokratiet også stemte ja.

Kl. 15:35

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Tak. Så er det fru Leila Stockmarr, Enhedslisten. Værsgo.

Leila Stockmarr (EL):

Tak til ordføreren for talen og også for ærligheden om det vanskelige i at balancere hensynene, hvor man godt både vil have fest, ren luft, godt klima og et styrket lokaldemokrati. Det er ikke nemt, og vi har jo også i den her debat på begge sider erkendt dilemmaerne.

Derfor vil jeg egentlig også bare gerne kvittere både ordføreren, men egentlig også ministeren for at åbne op for, at vi måske kan se på, hvilke løsninger der kunne være i forhold til at gøre fester i elbusser endnu federe, så vi i hvert fald kan trække i den retning og udvide mulighederne for, at man kan holde fest på andre måder end i stærkt forurende køretøjer. Der vil jeg bare gerne kvittere både ministeren og ordføreren for, at den her debat har været med til at afføde, at vi kan se på det, og det vil vi rigtig gerne være med til fra Enhedslistens side.

Kl. 15:36

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:36

Mads Olsen (SF):

Jeg håber også, at der vil komme en diskussion om det her bagefter. Jeg kommer da til at, hvad skal man sige, hive fat i ministeren, når det her arbejde er færdigt, for ligesom at høre, hvordan mulighederne er for det, og om vi skal gå i gang med at gøre sådan, at reglerne måske kan laves sådan, at partybuserhvervet ikke lige så stille uddør. Det synes jeg i hvert fald man burde have en diskussion om.

Jeg er faktisk også nysgerrig på, hvad den generelle sikkerhedsforskel ville være, hvis man festede i en partybus, der var 26 år gammel, kontra en eldrevne, ny partybus. Jeg tænker også, der alligevel må være nogle sikkerhedsting, der har udviklet sig siden da. Altså, sådan nogle stopcensorer, der gør, at man kan stoppe automatisk osv., kan måske også være ting, der kan gøre fest mere sikker.

Kl. 15:37

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Så er det hr. Jens Meilvang, Liberal Alliance. Værsgo.

Kl. 15:37

Jens Meilvang (LA):

Tak for det. Nu anklager ordføreren DF for at tale lidt med to tunger, og det vil jeg så måske også anklage SF for i den her sag. Det her forslag går jo, som Socialdemokratiet var inde på, de facto ud på, at man nedlægger partybusser, sådan som det fungerer i dag. Det kan ikke lade sig gøre med det her forslag, og man giver også kommunerne lov til helt at bestemme, om de overhovedet skal være der. Så går ordføreren på talerstolen og siger, at det slet ikke er det, det handler om, men at det faktisk handler om at fremtidssikre dem osv. Så synes jeg måske, vi har brugt lidt lang tid på at diskutere et forslag, som handler om én ting, mens ordføreren siger, det handler om noget andet. I bedste fald har det måske været lidt spild af tid.

Ellers kunne jeg godt tænke mig at høre om noget andet. Hver gang der er landskamp, kører der rigtig mange busser fra Jylland, bl.a. fra Auning, hvor jeg kommer fra, herover til København, og der bliver drukket øl, der bliver hørt høj musik og sunget, og jeg tror ikke, at der er ret mange, der er ædru, når de stiger ud af sådan en bus. Det må være en partybus, ud fra hvad man forstår ved det. Sådan en bus kører fra Auning og igennem 20 kommuner. Mener ordføreren, at busselskabet skal bede om tilladelse for at køre igennem de her 20 kommuner for at komme til København fra Djursland?

Anden næstformand (Karina Adsbøl):
Ordføreren.

Kl. 15:38

igangsætte en undersøgelse for at se på mulighederne for og fordelene ved at implementere det på hele Sjælland, altså noget, der faktisk ville passe til den nye regionsstruktur efter sundhedsstrukturreformen. I vores optik er det et forslag, der både vil komme borgerne til gode i form af bedre kollektiv transport og gøre, at vi vil spare på den økonomiske bundlinje, at vi vil styrke punktligheden, og at vi vil reducere det bureaukrati, der er forbundet med det faktum, at vi i dag har seks konkurrerende trafikelskaber på Sjælland.

Kl. 15:38

Mads Olsen (SF):

Hvis vi stemte det her igennem og skulle udarbejde en definition på partybusser, kunne vi godt have en diskussion af, om sådan en bus skulle være en partybus. Jeg ved ikke, om man står op og fester, eller om man sidder ned, eller hvad det præcis er, man gør, for jeg har aldrig selv siddet i sådan en, må jeg bare blankt erkende. Men jeg synes også, der er forskel på, hvorvidt man bare kører igennem et område, eller om man er der i længere tid ad gangen, må jeg også bare sige. Der er jo også forskel på, om du kører på motorvejsnettet, eller om du kører ude på en villavej og opholder dig der hele dagen.

Men jeg synes ikke, det er at tale med to tunger, for med det her forslag vil vi ikke forbyde partybuserhvervet. Det ville jo være en opgave for kommunalbestyrelsen selv at bestemme, hvad man ville gøre i det tilfælde, og hvordan det ville falde ud, ved jeg ikke. Jeg har ikke hørt, hvad partiernes stillingtagen er til det, må jeg indrømme.

Kl. 15:39

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere korte bemærkninger.

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

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

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

**10) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 92:
Forslag til folketingsbeslutning om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikelskab i Østdanmark.**

Af Leila Stockmarr (EL) m.fl.
(Fremsættelse 15.11.2024).

Kl. 15:39

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Ordføreren for forslagsstillerne ønsker at begrunde forslaget. Så værsgo – der er 2 minutter til at give en begrundelse.

Kl. 15:40

Begrundelse

(Ordfører for forslagsstillerne)

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det. Jeg medgiver, at det måske ikke er det mest sexede forslag, vi kommer til at behandle i det her folketingsår, i hvert fald ikke, når man ser på overskriften. Men vi i Enhedslisten synes, at det er et rigtig vigtigt forslag, og at det er et rigtig pragmatisk forslag, som i princippet egentlig ikke burde høre hjemme på hverken venstre- eller højrefløjen. Det er et forslag, som bygger på nogle principper, som vi alle sammen burde kunne bakke op om.

Lad mig bare kort sige, at forslaget i sin essens handler om, at vi sætter en undersøgelse i gang for at undersøge mulighederne for at drage nytte af de store erfaringer og gode erfaringer, de har gjort sig i Skåne med at lave ét regionalt trafikelskab, og at vi ønsker at

Så alt i alt er det i vores optik et win-win-forslag og i hvert fald noget, som det er værd at undersøge nærmere, når nu man har haft så god erfaring med det i Skåne, hvor man siden 1999, da man lavede det her regionale selskab, har set en stigning i brugen af offentlig transport på 145 pct. Jeg glæder mig til debatten.

Kl. 15:41

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ordføreren.

Så er forhandlingen åbnet, og den første, der får ordet, er transportministeren. Værsgo.

Kl. 15:41

Forhandling

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Tak for det, formand, og tak til Enhedslisten for at rejse denne vigtige debat, i forhold til hvordan vi kan sikre en endnu bedre kollektiv transport og mobilitet i det hele taget. Det er noget, som jeg ikke tror der er nogen der er imod. Spørgsmålet er så, om det skal være med en forsøgsordning her og nu med Sjælland og hovedstaden, hvor man jo i forslaget ønsker en helt ny organisering, hvor man altså samler de aktører, der er i dag – Movia, metroen, letbanen, DSB, lokaltog osv. – i én organisation med én ledelse med det mål at sikre, at 40 pct. af markedsandelen er den kollektive trafik. Og det er en god ambition, men jeg tror ikke, at der er noget i forslaget, der i sig selv tilsiger, at det skulle være realistisk ved at lave en organisationsændring. F.eks. ved jeg ikke, hvorfor metroen skulle køre bedre ved, at der kommer et bestyrelsesmedlem fra lokaltog eller et andet sted.

Men under alle omstændigheder ser jeg det lidt som et indspark i debatten omkring en bedre kollektiv transport, som jeg bifalder, og som jeg synes er god og vigtig. Derfor har vi også nedsat Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, netop for ikke at stå i den situation, vi står i nu, hvor vi så får et politisk forslag på bordet, og hvad synes I: Skal vi gøre det her, eller skal vi ikke gøre det? Men det er, for at vi får nogle aktører ind, som er specialister på hver deres område og kan arbejde dybdegående med nye ejerskabsstrukturer og nye takststrukturer, og hvordan vi i det hele taget skal organisere den kollektive transport i Danmark fremadrettet med den ambition at sikre, at uanset hvor i landet man bor, kan man passe et arbejde eller en uddannelse uden at have en bil eller uden at have et kørekort.

Én ting springer dog i øjnene, som er lidt ud over det sædvanlige, når vi taler kollektiv transport. Det er, at trafikelskabet skal kunne være skatteopkræver. Det er noget mere vidtgående end det, vi gør i traditionel forstand, hvor vi politisk prioriterer i Folketinget, hvad der skal opkræves af skatter. Og der er det så et trafikelskab, der skal opkræve skatterne for dem, der bor i hovedstaden og på Sjælland, når det lige kommer til, hvad man finder nødvendigt til at servicere landsdelen med kollektiv transport.

Men tak for et indspark i debatten, og tak for ambitionen om at sikre bedre kollektiv transport. Den ambition deler jeg. Jeg vil nu foretrække at vente på ekspertudvalgets anbefalinger, der kommer her i foråret, og så synes jeg til den tid, at der også er et godt grundlag

for en konstruktiv debat igen på et noget mere oplyst grundlag ud fra ekspertudvalgets anbefalinger.

Kl. 15:45

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak. Der er en kort bemærkning til fru Leila Stockmarr, Enhedslisten. Værsgo.

Kl. 15:45

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det, og tak til ministeren for talen. Jeg er helt med på, og jeg havde egentlig også forventet det, at der ville komme det her argument om, at vi skulle vente, til ekspertudvalget kom med deres undersøgelser. Det forstår jeg sådan set godt, og det er vi selvfølgelig også med på. Såfremt der var en principiel opbakning i dag, kunne vi selvfølgelig se på det, når vi kunne stå på basis af de anbefalinger, der kom dér. Men jeg vil gerne spørge ministeren om noget. Det her er jo ikke noget, vi har grebet ud af den blå luft, det er ikke sådan en idé, der er udtænkt i Enhedslistens socialistiske laboratorium. Det er noget, vi i årevis har hørt eksperter referere til på grund af de erfaringer, man har i Sverige. Dansk Industri har været ude at rose det. De førende eksperter, som også regeringen tit henviser til, når man laver lovarbejde, er faktisk ude at sige, at det er sådan noget her, der er brug for, fordi der er evidens for, at det virker, og fordi vi afbureaukratiserer, vi sparer penge. Der er endda også mulighed for, at billetpriserne kan blive sat ned. Som sådan er det jo ikke bare en løsning til Sjælland, det er et ønske om at afprøve noget i en region, som er voldsomt præget af trængsel, og som man med fordel også kunne udbrede til andre landsdele.

Kl. 15:46

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak. Så er det ministeren.

Kl. 15:46

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Det kommer jo an på, hvordan man opgør det at spare penge, eller at billetprisen kommer ned. Det kan den selvfølgelig godt, når nu man opfinder et trafikskelskab, som kan opkræve skatter hos befolkningen i stedet for, for så kan man sænke billetprisen forholdsvis let, hvis man altså bare kan opkræve, hvad man ønsker i skatter. Jeg har ikke set nogen, som har anbefalet præcis den her model, men jo, jeg har da kendskab til mange, som ser med interesse mod Skånemodellen, og det gør ekspertudvalget også. Men jeg har også set mange, som med begejstring kigger mod den tyske model, Deutschland-Ticket, og det gør ekspertudvalget også. Så er spørgsmålet, om vi så skal tage den ene eller den anden, eller skulle vi prøve at lave en dansk model? Vi har jo også kollektiv transport blandt de aktører, der er her, som kører fantastisk godt. Der er tale om en veltrimmet butik, der kører meget rettidigt.

Kl. 15:47

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Spørgeren i anden runde.

Kl. 15:47

Leila Stockmarr (EL):

Jeg ved også, at det her med regelforenkling og afbureaukratisering ligger ministeren meget på sinde, og en af de helt åbenlyse udfordringer, som jo også er meget bekostelig, er, at der er de her seks konkurrerende trafikskelskaber. Det betyder, at der både er meget store parallelle administrationsomkostninger, og det betyder også, at der er enormt meget planlægning, der går galt, fordi der skal koordineres på kryds og tværs. Det er noget, man må komme til livs, altså at arbejde for den her sammenlægning, så man undgår unødigt parallel

administration, og at man får en bedre planlægning, som kan styrke mobiliteten. Jeg kunne bare godt tænke mig at høre, om ministeren ikke er enig i, at der er noget ræson i at forenkle på den her måde.

Kl. 15:48

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak. Så er tiden gået. Ministeren.

Kl. 15:48

Transportministeren (Thomas Danielsen):

Jo, men ekspertudvalget skal jo netop kigge på ejerskabsstrukturer, og hvad man kan gøre mest hensigtsmæssigt i forhold til ejerskabsstrukturer. Det er klart, at der er visse samspil der, men det er organiseret sådan, at dem, der er interessenter i metroen, er staten, det er Københavns Kommune, og det er Frederiksberg Kommune. Så er det klart, at metroen godt kan konkurrere med busser oppe på jorden, men man må så formode, at de tre interessenter har en fælles interesse i, at det ikke er busserne, altså de kommunale busser, der tager passagererne fra metroen. Derfor holder man selvfølgelig møder og samarbejder omkring det. Men det er noget af det, som ekspertudvalget netop kigger på.

Kl. 15:49

Anden næstformand (Karina Adsbøl):

Tak til ministeren. Der er ikke flere korte bemærkninger, så vi går videre til ordførerne. Og den første ordfører er hr. Thomas Jensen, Socialdemokratiet. Værsgo.

Kl. 15:49

(Ordfører)

Thomas Jensen (S):

Tak, formand. I regeringspartierne er vi meget optaget af at løse de udfordringer, der over årene er opstået med mobiliteten rundt omkring i landet. Den traditionelle mobilitet med busser er blevet kraftigt udfordret de senere år. Busruter, hvor der sad færre og færre passagerer i busserne, er allerede på vej til at blive nedlagt eller er allerede nedlagt. Det har vi taget bestik af og nedsat et ekspertudvalg, som skal se på, hvordan udviklingen har været, og hvad det er for nogle forslag, vi kan bringe i spil til at sikre, at vi fremmer mobiliteten især for dem, der er rigtig udfordret rundtom i landet.

Den første del af ekspertudvalgets arbejde er allerede kommet, og den viser, at det samlede passagertal i den kollektive transport er faldet med 10,5 pct. fra 2015 til 2022. Det er selvfølgelig covid-19, der spiller ind både for busser og tog. Der bad vi jo faktisk folk om at holde sig væk fra dem og passe på, at man ikke smittede andre, men alligevel er vi ikke kommet helt op på niveau inden for alle områder. Mange steder har folk jo købt sig en lille bil for at kunne frage sig i stedet for at købe kollektiv transport.

Adgangen til rutebunden kollektiv transport er størst i de områder, hvor befolkningstætheden er størst, og mellem de større byer. Derimod er den lavere i landdistrikterne. F.eks. i Nordjylland, det centrale Midtjylland og det vestlige Sønderjylland er der en hel del adresser med en rejsetid på op til 90 minutter til den nærmeste by med over 10.000 indbyggere. 70 pct. af danskerne kan på sådan et hverdagsdøgn nå den nærmeste by med over 10.000 indbyggere på under 30 minutter. Der er altså forskel på de muligheder, man har for at bevæge sig rundtomkring i landet.

96 pct. af danskerne bor inden for 5 km fra hovednettet med tog eller regional buslinjer, og andelen er desværre lavest i Nordjylland, hvor det er 85 pct. af borgerne, der bor inden for en afstand af 5 km til nettet. Så er der 180.000 danskere, der ikke har adgang til en station eller et stoppested inden for en afstand på 2,8 km fra deres bopæl.

Ekspertudvalgets konklusion er, at rutebunden kollektiv transport er særlig relevant i områder, hvor der er høj befolkningstæthed,

og i de store transportkorridorer, hvor regionale busser og regionaltog forbinder de mindre byer langs ruten med de større byer, arbejdspladser og uddannelsesinstitutioner. I følge ekspertudvalget forekommer det hverken økonomisk bæredygtigt eller realistisk at løse de langsigtede transportbehov i landdistrikterne med rutebundne løsninger alene. Der er behov for mere fleksible transportløsninger i landdistrikterne og de mindre byer, og det er jeg enig med ekspertudvalget i.

Alle de her tal, jeg har nævnt, understreger, at vi skal sørge for at skabe en bedre mobilitet for dem, der ikke selv har en bil, og jeg tror ikke på, at løsningen nødvendigvis er den, som Enhedslisten kommer med i det her beslutningsforslag. Men jeg hilser det meget velkommen, at Enhedslisten rejser debatten, for det er vigtigt, at vi har den vedvarende.

Når jeg kigger på Enhedslistens forslag, er der jo inspiration fra Skåne, hvor man jo over de sidste 26 år har omorganiseret trafikelskaberne og tilpasset zonerne og priserne, så den kollektive transport i dag har en markedsandel på 25 pct., og man har et ønske eller mål om, at man i 2030 har en andel på helt op til 40 pct. Hvis vi ligesom Enhedslisten ønsker at komme op på den samme andel her i Danmark, er kapaciteten i det nuværende kollektive trafiknet ikke stor nok. Der skal nemlig investeres i jernbaner, nye metrolinjer, nyt materiel, hvis sådan en vækst skal imødekommes. Det er investeringer i størrelsesordenen et trecifret milliardbeløb til anlæg, der vil skulle gennemføres over de kommende årtier, og dertil skal vi så lægge driftsudgifterne.

Vi er dog allerede i gang med at investere i noget af den kollektive transport, især her i hovedstadsområdet, hvor vi med infrastrukturplan 2035 bl.a. har førerløse S-tog på paletten de kommende år. Der bliver også investeret i letbaner og metrolinjer. Men det vil altså være en kraftig forøgelse af udgifterne, hvis vi skal nå op på de 40 pct.

Det bliver også postuleret i Enhedslistens forslag, at trængslen på vejene vil falde markant, men jeg tror desværre ikke, det bliver i det omfang, som Enhedslisten forventer. For få år siden konkluderede en undersøgelse fra DTU f.eks., at hvis man gjorde den kollektive transport helt gratis, ville det føre til en fordobling af antallet af kollektivt rejsende, men kun en reduktion i biltrafikken på 5 pct. Mange af de ekstra kollektive rejser vil være nye rejser, og det er jo glædeligt, eller også være folk, der tidligere har cyklet eller gået. Så man skal somme tider gribe det lidt nuanceret an, når man tror, man kan løse alle problemer med et enkelt snuftag.

Socialdemokratiet er ikke tilhængere af Enhedslistens forslag om at indføre en regional trafikskat for at finansiere det her forslag, og afsluttende vil jeg sige, at det er godt, at vi løbende analyserer de faktiske forhold og muligheder og tager debatten. Jeg ser frem til, at ekspertudvalget kommer med deres anbefalinger. Så kan vi lave politik på baggrund af dem. Så samlet set kan Socialdemokratiet ikke støtte forslaget.

Kl. 15:54

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak for det. Der er en enkelt indtegnet for en kort bemærkning, og det er fru Leila Stockmarr fra Enhedslisten.

Kl. 15:54

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det. Jeg kunne godt tænke mig at spørge, om ordføreren som minimum deler den samme analyse af, at det er en udfordring, at vi har seks trafikelskaber, der har hver deres parallelle administration til at dække Sjælland, der i princippet også er i konkurrence med hinanden, der har hver deres bestyrelse, og hvor man må sige, at der bare er dokumentation for, at der er dårlig koordinering, det skaber kaos, det skaber manglende punktlighed; det er til gene for

passagererne, at der er så store udfordringer med koordination. Er ordføreren ikke enig i, at det er en udfordring?

Kl. 15:55

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Ordføreren.

Kl. 15:55

Thomas Jensen (S):

Jeg vil ikke generelt sige, at det er et problem i sig selv, at der er flere selskaber. Der er nogle på togområdet, hvor det kører ganske fortrinligt, og metroen i København synes jeg også kører ganske godt, og mon ikke også den kommende letbane kommer til at køre godt. Så på den måde kan man ikke sådan generelt konkludere, at fordi det er forskellige selskaber, så er det bare skidt i sig selv. Men vi er selvfølgelig optaget af, at man altid kan gøre det bedre. Derfor er ekspertudvalget jo netop også blevet sat at analysere det her, og derfor får vi snart nogle svar på, hvordan man ser på det her aspekt. Noget af det, jeg synes er vigtigt vi som politikere på Christiansborg er med til at sikre, er, at uanset hvordan organiseringen er, så skal de selskaber, der er, eller det selskab, hvis det kun er et, have passageren i centrum. De skal se på, hvordan man sikrer, at den enkelte borger, der bor et sted, kan komme bedst og hurtigst og sikres muligt frem til de steder, som de har behov for at transportere sig til. Der håber jeg på, at vi kommer til at se, at passagererne kommer i centrum i det fremtidige arbejde.

Kl. 15:56

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Spørgeren.

Kl. 15:56

Leila Stockmarr (EL):

Det håber jeg også at der kommer nogle svar på i forbindelse med de resultater, udvalget kommer frem til. Derfor vil jeg høre, om ordføreren, såfremt udvalget kommer med nogle anbefalinger, der peger i samme retning, som det, man har gode erfaringer med i Skåne, vil være åben over for og nysgerrig på at tage et skridt videre og kigge på det, hvis vi kan finde en god balance mellem, hvad udvalget anbefaler, og de gode erfaringer fra Sverige.

Kl. 15:57

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Ordføreren.

Kl. 15:57

Thomas Jensen (S):

Vi kommer bestemt til at kigge meget nøje på de anbefalinger, der kommer fra ekspertudvalget, og som ministeren også sagde i sin besvarelse, kigger ekspertudvalget jo også ud over landets grænser. Vi har i de seneste år set forskellige lande tage nye tiltag, og det synes jeg også bare vi skal lade os inspirere af herhjemme i Danmark, og så skal vi tilpasse det til, hvad det er, vi gerne vil i Danmark med mobiliteten, og hvad den kollektive andel af mobiliteten skal fylde.

Som jeg også sagde i min ordførertale, kan vi nok lægge op til, at vi uden for hovednettene nok skal nogle nye instrumenter i brug. F.eks. er Movia her på Sjælland begyndt at bruge de der nærbusser, og det er måske et nyt tiltag, som man også kunne udbrede til andre steder i landet.

Kl. 15:57

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren for Socialdemokratiet. Den næste i talerrækken er hr. Peter Juel-Jensen fra Venstre.

Kl. 15:58 har vi også valgt at afvente ekspertudvalgets anbefalinger, og så tager vi debatten efterfølgende. Tak.

Kl. 16:02

(Ordfører)

Peter Juel-Jensen (V):

Tak for det, formand, og tak til Enhedslisten for at sætte den kollektive transport på dagsordenen. Men vi er vel enige om en ting, nemlig at vi i fællesskab afventer ekspertudvalgets anbefalinger for hele Danmark, når vi skal ud at finde løsninger til, hvordan vi gør den kollektive transport mere attraktiv. Det er i hvert fald sådan, vi tænker i Venstre, og vi vil gerne afvente anbefalingerne fra ekspertudvalget – anbefalinger, som vi har meget høje forventninger til. Derfor kan vi ikke tilslutte os forslaget, for tænk nu, hvis ekspertudvalget finder på noget mere genialt, noget mere brugbart, end det foreslås her. Så skal brugere og ansatte inden for kort tid jo vænne sig til ændringer, som det er tænkt, og så kan det arbejde kontraproduktivt.

Vi er enige om, at den kollektive transport er udfordret, vi er enige om, at der er plads til forbedring, men lad os nu vente på de anbefalinger og det ekspertudvalg, som er sat i verden til at komme med de fælles løsninger, og som indhenter erfaringer hele vejen rundt. Vi ved jo alle sammen – alle os, der deltog i Transportudvalgets høring omkring den kollektive trafik – at der ligger nogle muligheder i at kigge på det, som Enhedslisten også foreslår her, og det skal vi selvfølgelig være åbne over for. Men jeg synes jo også, at Danmark er et relativt lille land, så at begynde med at starte i Østdanmark og så lade resten af landet sejle, synes jeg ikke vi skal. Lad os nu omstille hele den kollektive transport på et tidspunkt, hvor vi kan få alle de lavthængende frugter samlet ind, således at vi får meget mere kollektiv transport for pengene.

Skal man endelig tage skolelærerbrillerne på, er det her forslag, som Enhedslisten har lavet, jo ikke gennemarbejdet, det er sløseri. Det her forslag skulle omhandle den kollektive transport i Østdanmark, men man har glemt Danmarks østligste punkt. Når man nævner transportselskaberne, har man jo fuldstændig glemt det hæderkronede selskab BAT – Bornholms Amts Trafikselskab. Man har fuldstændig glemt Bornholm. Jeg håber, at Enhedslisten har Bornholm på dagsordenen også. Det burde man have, for der har man trods alt en viceborgmesterpost. Jeg håber også, at man indtænker Bornholm i den kollektive transport, for det synes jeg den landsdel fortjener. Tak.

Kl. 16:00

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra Venstre. Den næste i talerrækken er hr. Kenneth Fredslund Petersen fra Danmarksdemokraterne.

Kl. 16:00

(Ordfører)

Kenneth Fredslund Petersen (DD):

Tak, formand, og tak til Enhedslisten for at holde debatten om den kollektive trafik kørende. Det er jo faktisk noget, vi alle sammen har gået og ventet på rigtig længe, og jeg tænker her på ekspertudvalget med diverse forsinkelser osv. Så jeg kan egentlig lægge mig ret meget op ad det, der er blevet sagt i de to forrige ordførertaler, altså at vi i Danmarksdemokraterne ganske enkelt ikke mener, at det vil give mening, og at der er et behov for at igangsætte en særskilt analyse af fordele og ulemper ved at sammenlægge alle de kollektive trafikorganisationer i Østdanmark.

Dermed har jeg ikke sagt, at det ikke kan være en del af løsningen, men vi mener ganske enkelt, at det er tudetosset at sætte en ny analyse i gang, lige inden – og nu kigger jeg ned på transportministeren – ekspertgruppen kommer med det store stykke arbejde, de har lagt i det, og så må vi jo se ind i, hvad der er af muligheder.

Der er som sagt allerede det her ekspertudvalg, som kigger på organiseringen af den kollektive trafik i hele Danmark, og dermed

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra Danmarksdemokraterne. Der er ikke nogen korte bemærkninger. Den næste i talerrækken er hr. Mads Olsen fra SF.

Kl. 16:02

(Ordfører)

Mads Olsen (SF):

Tak for ordet. I dag skal vi behandle Enhedslistens forslag om en analyse af oprettelsen af et fælles kollektivt trafikelskab i Østdanmark. I SF ser vi positivt på sådan en analyse. Der er ingen tvivl om, at vi synes, at Skånemodellen er meget inspirerende, især med den måde, man rent faktisk har formået at skabe vækst i den kollektive trafik. Det mener vi at man kan lære meget af herhjemme. For der kan være mange gevinster ved sådan en Skånemodel. Ved at have en meget mere enkel organisering kan man spare rigtig mange penge, og det er jo penge, der kan bruges på så meget andet, f.eks. billigere billetter, flere busafgange og andre ting, der kan komme borgerne til gode.

Samtidig er der helt klare fordele ved, at der sidder et trafikelskab med det samlede ansvar i forhold til at få køreplanerne til at passe, sikre bedre aftaler og meget andet. Derfor synes vi, at det giver rigtig god mening at lave en analyse. Dog håber jeg ikke, at det bliver ligesom den arbejdsgruppe, man i regeringen har nedsat, hvor al diskussion om transportpolitik så er gået i stå. Vi skal fortsat kunne diskutere f.eks. en bedre ungerabat, selv om den her analyse bliver igangsat, og det tænker jeg også Enhedslisten er enig i, og i SF kommer vi til at stemme for det. Tak for ordet.

Kl. 16:03

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra SF. Den næste ordfører er hr. Jens Meilvang fra Liberal Alliance.

Kl. 16:03

(Ordfører)

Jens Meilvang (LA):

Tak til formanden, og jeg vil også gerne sige mange tak til Enhedslisten for at fremsætte det her forslag, som jeg faktisk langt hen ad vejen synes er et godt forslag.

Men det er jo sådan, at jeg selv har arbejdet længe på et forslag om den kollektive trafik her i området, altså sådan delt op i Københavnsområdet, Jylland og Fyn, og at jeg er meget langt med det, og at jeg sådan er ved at få det trykprøvet, og på en eller anden måde minder det om det, I foreslår der skal laves en analyse af. Men på den anden side er der nogle lidt andre nuancer i mit forslag, og der er måske også lige noget lidt mere liberalt inde over det, og jeg synes måske, det vil være spild af penge at sætte en analyse i gang, hvis jeg selv eller Liberal Alliance meget snart kommer med noget, som ikke svarer til det her.

Så vi stemmer nej til det, og det er altså ikke på baggrund af, at vi afventer et ekspertudvalg eller noget andet, men at vi som sagt selv er på vej med noget, der er lidt anderledes.

Kl. 16:04

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Fru Leila Stockmarr, Enhedslisten.

Leila Stockmarr (EL):

Tak for det, og tak til ordføreren, og det lyder jo enormt spændende, at der også kommer noget fra jer. Kunne ordføreren løfte sløret for nogle af de principper, der er guidende for det, ordføreren arbejder med? For man kan jo sige, at vi i Enhedslisten er meget åbne over for at sætte en fælles proces i gang for at komme hen til noget og finde de bedste løsninger, også i kølvandet på ekspertudvalgets anbefalinger.

Så jeg vil bare af ren nysgerrighed spørge, om ordføreren mener, at der er nogle overlap, der gør, at vi sammen kunne se på nogle konkrete løsninger.

Kl. 16:05

kollektive transport i Danmark, men det skal ske igennem løsninger, der er realistiske, effektive og omkostningseffektive. Tak for ordet.

Kl. 16:07

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):
Ordføreren.

Kl. 16:05

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren for Moderaterne. Den næste i talerrækken er fra Det Konservative Folkeparti, fru Mai Mercado.

Kl. 16:08

Jens Meilvang (LA):

Det er nu ved at blive kvalitetstestet af nogle, der har lidt mere forstand på det, end jeg har. Men jeg kan sige, at nogle af principperne er de samme, altså med sammenlægning og samarbejde blandt de forskellige typer af kollektiv transport. Det tror vi på kan gøres mere effektivt, hvis man gør det sammen, og at det også er til glæde for pendlere og de andre passagerer, og det handler måske både om, om vi kan gøre det billigere, men også mere punktligt osv., hvis man begynder at tænke lidt mere i samarbejde, frem for at man har mange forskellige afdelinger og selskaber osv.

Så det er også derfor, at jeg roser det her. For det er faktisk langt hen ad vejen den samme intention, vi har med vores forslag.

Kl. 16:05

(Ordfører)

Mai Mercado (KF):

Tak for ordet, og tak til Enhedslisten for at fremsætte det her beslutningsforslag, som vi godt nok kommer til at takke nej til, selv om der faktisk er nogle spændende og interessante tanker i det, og det vil vi også gerne kvittere for.

Mange danskere bruger hver dag offentlig transport for at komme til og fra arbejde, skole eller studiet. For nogle kan det være en kort tur med bussen, for andre kan det være en lang og togtur.

Uanset om turen er kort eller lang, skal den offentlige transport være så pålidelig, at man kan overholde sine aftaler på jobbet og hente børnene til tiden.

I Danmark får vi en ny stor region, den nye region Østdanmark. Det var jo ikke Konservatives hedeste eller største ønske – lad bare det være sagt. Hvad vil til gengæld gerne ser, er muligheden for at styrke den kollektive trafik yderligere, herunder også at skabe bedre sammenhænge og synergier blandt de nuværende trafikselskaber i den nye storregion. Derfor er vi grundlæggende positive over for intentionen i forslaget om, at man laver en analyse, som skal sikre bedre synergier mellem de nuværende trafikselskaber i den kommende storregion. De seks selskaber, som nævnes, er Movia, DSB regionaltog, DSB S-tog, Metroselskabet, Letbaneselskabet og Lokaltog. Det ser ud, som om man har glemt BAT på Bornholm, men lad det nu ligge.

Vi har en konkret bekymring i forhold til Metroselskabet. Metroselskabet er i dag funderet hos Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, og derfor skal det altså også gennemtænkes, hvis man begynder at skulle flytte ejerskabet væk. For det er store investeringer, som ligger ude i fremtiden, hvor særlig København jo er med til at finde pengene. Vil København og Frederiksberg fortsat finde den store finansiering, hvis de ikke samtidig har beslutningskompetence? Det sætter vi spørgsmålstegn ved, for vores hovedstad skal udvikles og ikke afvikles.

Men selve formålet med en bedre sammentænkning bakker vi op om. For formålet skal jo være at skabe en mere effektiv og brugervenlig struktur, hvor passagererne serviceres bedre, end de gør i dag. Hvis der kan være synergier i form af billigere billetpriser, og køreplaner, som passer bedre sammen, reducerer ventetider og også gør det lettere at skifte mellem de forskellige transportmidler, så vil det jo være rigtig positivt. Én fælles billetstruktur, hvor man let kan komme fra A til B, som kunne gøre det mere overskueligt og dermed også mere attraktivt at tilvælge offentlig transport, kunne også være interessant. Derfor er der gode tanker i forslaget.

Men så kommer vi til finansieringsmodellen, og den er vi jo som konservative lodret imod. I Det Konservative Folkeparti er vi jo grundlæggende imod nye skatter og nye afgifter, og her foreslås det, at den nuværende finansiering skal erstattes med en regionalt opkrævet mobilitetsskat, som altså skal fastlægges i regionsrådene. Dengang amterne blev nedlagt, var det meget magtpåliggende for Konservative, fordi vi netop ikke ønskede at have tre skatteudskrivende led i Danmark. Derfor er vi fundamentalt uenige i, at regionsrådene igen skal rumme et skatteudskrivende led.

Så til trods for at der vitterlig er spændende tanker i forslaget i forhold til at lave en større sammentænkning og synergier mellem de seks trafikselskaber, kommer vi altså ikke til at støtte beslutningsfor-

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren for Liberal Alliance. Den næste i talerrækken er hr. Peter Have fra Moderaterne.

Kl. 16:06

Kl. 16:06

(Ordfører)

Peter Have (M):

Tak for det, formand, og tak til forslagsstillerne for at skabe opmærksomhed på mobiliteten i Danmark. I Moderaterne ser vi ikke det her forslag som den rette vej frem. For det første eksisterer der allerede et tæt samarbejde mellem trafikselskaberne i Østdanmark gennem DOT-samarbejdet. DOT sikrer bl.a. fælles billet- og infosystemer samt koordinerer køreplaner. Derfor mener vi ikke, at påstanden om en manglende sammenhæng i den kollektive transport i Østdanmark helt kan underbygges.

Desuden er det uklart, hvilke konkrete stordriftsfordele der kan opnås igennem en sammenlægning af trafikselskaberne. Erfaringerne fra Skånetrafikken, som fremhæves i forslaget, viser, at sådanne initiativer kræver betydelige investeringer. I Skåne er de årlige tilskud til kollektiv transport steget med over 1,5 mia. kr. i de seneste 15 år, og det illustrerer, at de ønskede forbedringer ikke kan opnås alene igennem administrative besparelser. Tværtimod kræver det betydelige midler og ressourcer, som ikke vi ikke anser for realistiske i den danske kontekst.

Endelig vil jeg understrege, ligesom min kollega også har gjort det, at vi allerede har nedsat et ekspertudvalg, som bl.a. arbejder på at undersøge organiseringen af den kollektive transport, og vi mener, det er fornuftigt at afvente udvalgets anbefalinger frem for at igangsætte nye og omfattende analyser, som risikerer at føre til unødvendigt dobbeltarbejde.

Med disse overvejelser må vi konkludere, at vi ikke kan støtte beslutningsforslaget. Det er vigtigt, at vi fortsætter med at udvikle den

slaget her og nu, bl.a. fordi vi er modstandere af at gøre regionerne skatteopkrævende.

Kl. 16:11

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra Det Konservative Folkeparti. Den næste i talerrækken er hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti.

Kl. 16:12

(Ordfører)

Nick Zimmermann (DF):

Tusind tak for det. Endnu en gang står vi her jo og diskuterer et forslag, som på overfladen handler om forbedringer, men måske i virkeligheden mere handler om mere centralisering og mere bureaukrati og mindre respekt for de lokale behov, og det er jo præcis det, vi i Dansk Folkeparti altid har kæmpet imod. Vi ønsker i hvert fald ikke, at flere beslutninger træffes langt væk fra borgeren, og vi ønsker i stedet for, at de bliver taget tæt på dem, der bliver berørt af dem. Lokale behov kræver jo lokale løsninger, og det er det, der har gjort Danmark til et stærkt og sammenhængende land.

Forslagsstillerne forsøger at sælge os idéen om, at hvis vi bare lægger al kollektiv trafik i Østdanmark ind under én stor organisation, vil alt blive bedre, men der må vi bare spørge os selv, hvornår har centraliseringen noget sinde har gjort noget mere effektivt. Tværtimod betyder det kun én ting, nemlig at beslutningerne træffes længere væk fra borgerne, og at de små kommuner bliver overhørt, fordi de store byer altid vil dominere dagsordenen, og at lokalsamfundene mister indflydelse på noget, der er så vigtigt som busruter, togforbindelser og billetpriser.

Forslagsstillerne peger på Skånetrafikken som et forbillede, men Danmark er altså ikke Skåne. Her i landet er vi vant til at kunne påvirke vores lokale trafik igennem vores kommuner, og det mener vi i Dansk Folkeparti vi skal blive ved med at kunne. Lad os heller ikke glemme, at det her forslag er endnu et angreb på privatbilismen. Endnu en gang ser vi et forsøg på at gøre bilen til problemet i stedet for løsningen. Men virkeligheden er jo, at i store dele af Østdanmark er bilen ikke et valg, men en nødvendighed. Forslagsstillerne taler om at få flere over i den kollektive transport, men ærlige løsninger handler ikke bare om at gøre livet sværere for bilisterne, men de handler om at skabe bedre og mere fleksible tilbud i trafikken uden at kvæle bilismen.

Dansk Folkeparti står bag infrastrukturplanen og udbygningen af vejnettet, fordi vi ved, at det er det, der binder Danmark sammen, og forsøget på at nedprioritere bilismen i en stor del af Østdanmark viser en mangel på forståelse for, hvordan danskerne lever og arbejder. Tak for ordet.

Kl. 16:14

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra Dansk Folkeparti. Den næste i talerrækken er ordføreren fra Alternativet, fru Christina Olumeko.

Kl. 16:14

(Ordfører)

Christina Olumeko (ALT):

Tak for ordet, og også tak til Enhedslisten for at fremsætte et, synes jeg, interessant forslag om noget, vi ikke taler så tit om blandt os som ordførere, nemlig organiseringen af de kollektive trafiksselskaber.

I Alternativet kan vi godt bakke op om det forslag. Vi er enige med Enhedslisten i, at det er vigtigt at fremme den kollektive trafik, og vi synes også, der er god grund til at kigge mod Sverige og Skåne, som netop har haft gode erfaringer med at kigge på organiseringen af selskaberne og at lægge dem sammen under en mere simpel model.

Jeg synes også, det er et meget uskyldigt forslag. Enhedslisten foreslår at lave en analyse af fordelene og ulemperne ved at gøre organiseringen mere simpel her i Østdanmark, og det er svært at være imod. Så det kan vi sagtens støtte, og for vores skyld kunne man sagtens udvide analysen til også at kigge på hele Danmark.

Så tak til Enhedslisten for forslaget, og Alternativet støtter det. Tak for ordet.

Kl. 16:15

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Tak til ordføreren fra Alternativet. Nu er det ordføreren for forslagsstillerne, fru Leila Stockmarr, Enhedslisten.

Kl. 16:16

(Ordfører for forslagsstillerne)

Leila Stockmarr (EL):

Tak for alle de gode input og tilkendegivelser, der er kommet. Jeg er med på, at forslaget ikke har bred opbakning, men jeg synes nu alligevel også, at vi har fået en del tilkendegivelser om nogle af de principper, som ligger til grund for forslaget, og at vi faktisk er ret enige om, hvad der er noget af diagnosen af udfordringerne, altså at der er for meget bureaukrati, og at der er behov for at tænke langsigtet og helhedsorienteret, og det synes jeg er superdejligt. For det tror jeg er noget af det, vi har brug for, for at tænke mere langsigtet, og som ordføreren fra Alternativet netop også sagde det, tænke sådan mere bredt på mobiliteten, og selv om det ikke er så sexet, så er det ret vigtigt, hvordan vi tilgår det her spørgsmål om organisering og planlægning.

Jeg er også helt med på, at det, som jeg også sagde det tidligere, var forventeligt, at mange af ordførerne i dag ville sige, at vi skulle afvente resultaterne fra udvalget, og det gør vi selvfølgelig også i Enhedslisten, og jeg vil egentlig også bare kvittere for de positive tilkendegivelser, der er kommet, særlig også fra Liberal Alliance, som jeg kan forstå arbejder på noget, hvor vi måske i hvert fald kan finde en enighed om at rykke fremad. Så jeg vil egentlig herfra bare kvittere og love, at Enhedslisten, på den anden side af at ekspertudvalget har præsenteret deres forslag, vil arbejde videre for, at de ting, vi kan blive enige om, måske også kan udmønte sig i, at vi kan komme videre med noget konkret, ikke kun i forhold til Østdanmark inklusive Bornholm, men at vi egentlig også kan tage de nationale briller på og se på planlægningen ud fra nogle af de principper om samtænkning, som har været guidende for det her forslag. Tak for en god debat.

Kl. 16:17

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Der er ikke flere, der har bedt om ordet, og dermed er forhandlingerne afsluttet.

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

Det er vedtaget.

Kl. 16:18

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):

Den 15. januar 2025 godkendte Indenrigs- og Sundhedsministeriet »Borgernes Parti – Lars Boje Mathiesen« med anmeldelse om partiets deltagelse i det kommende folketingsvalg.

På baggrunden af godkendelsen har Lars Boje Mathiesen meddelt mig, at han ønsker at repræsentere dette parti i Folketinget.

Efter Folketingets Forretningsorden er Borgernes Parti, BP, herefter en folketingsgruppe fra og med den 17. januar 2025.

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 21. januar 2025, kl. 13.00.

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

Mødet er hævet. (Kl. 16:19).
