



Onsdag den 9. oktober 2024 (D)

1

## 5. møde

Onsdag den 9. oktober 2024 kl. 13.00

### Dagsorden

#### 1) Besvarelse af oversendte spørgsmål til ministre (spørgetid). (Se nedenfor).

##### 2) 1. behandling af lovforslag nr. L 9:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. (Ændring af safetyafgiften og erstatningsansvarsgrænser, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgere og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.). Af transportministeren (Thomas Danielsen). (Fremsættelse 02.10.2024).

##### 3) 1. behandling af lovforslag nr. L 11:

Forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber. (Organisering af daglig ledelse og drift af Hovedstadens Letbane I/S, tilpasning af formålsbestemmelsen for Metroselskabets I/S, videreførelse af bolværksejers forpligtelser i København, placering af Hovedstadens Letbane I/S i diverse samarbejdsfora m.v.). Af transportministeren (Thomas Danielsen). (Fremsættelse 02.10.2024).

1) Til indenrigs- og sundhedsministeren af:

**Peder Hvelplund** (EL)

Vil ministeren være villig til at drøfte, om der er mere, vi kan gøre, end hvad der følger af de nuværende regler, for at sikre tilgængelige vacciner under globale sundhedskriser og mere gennemsigtighed og åbenhed i prissætningen, end det er tilfældet i dag? (Spm. nr. S 47, skr. begr.).

2) Til beskæftigelsesministeren af:

**Victoria Velasquez** (EL)

Hvordan vil ministeren sikre, at beskæftigelsesindsatsen, virksomhedsindsatsen og indsatsen rettet mod områder med mangel på arbejdskraft og områder med høj ledighed bliver varetaget nu, hvor regeringen agter at nedlægge de regionale arbejdsmarkedsråd? (Spm. nr. S 50, skr. begr.).

3) Til beskæftigelsesministeren af:

**Victoria Velasquez** (EL)

Vil ministeren være med til at forbedre mulighederne for at hjælpe ansatte og tidligere ansatte, som har varetaget et højrisikjob i staten, og som efterfølgende rammes af bl.a. ptsd? (Spm. nr. S 51, skr. begr.).

4) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

**Mikkel Bjørn** (DF)

Hvad er ministerens holdning til kønsopdelte kommunale svømmehaller, og agter ministeren at lovgive, således at det kan forbydes kommunalt, eller agter ministeren helt at forbyde det for hele landet? (Spm. nr. S 32).

5) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

**Helene Brydesholt** (ALT)

Mener ministeren, at det er rimeligt, at regeringen endnu en gang sætter en lang række civilsamfundsorganisationer, der arbejder med vigtige integrationsindsatser, i en situation, hvor de er nødt til at forhåndsopsige medarbejdere og sætte indsatsen på pause, fordi regeringen ikke melder klart ud, om de får de midler, som de havde regnet med at få på finansloven? (Spm. nr. S 40, skr. begr.).

6) Til ministeren for grøn trepart af:

**Franciska Rosenkilde** (ALT)

Mener ministeren, at det er realistisk at gennemføre en grøn omstilling af landbruget, samtidig med at man fastholder en intensiv animalsk produktion, giver dyrevelfærden ringere vilkår og ikke giver danskerne mulighed for at få billigere og sundere grønne fødevarer? (Spm. nr. S 33).

7) Til ministeren for grøn trepart af:

**Helene Brydesholt** (ALT)

Mener ministeren, at den proces, som regeringen har kørt op til fremlæggelsen af den grønne trepartsaftale, har inddraget relevante samfundsaktører – heriblandt repræsentanter fra klimabevægelser, dyrevelfærdsorganisationer og ungdommen – i tilstrækkelig grad, og vil ministeren karakterisere processen som værende demokratisk? (Spm. nr. S 39 (omtrykt). Medspørger: Torsten Gejl (ALT)).

8) Til social- og boligministeren af:

**Rosa Lund** (EL)

Hvad gør regeringen for at vende udviklingen på handicapområdet, som er blevet alvorligt kritiseret af FN's Handicapkomité, der bl.a. beskriver indtrykket af, at der er tilbageskridt for mennesker med handicap på vej? (Spm. nr. S 46, skr. begr.).

Kl. 13:00 vacciner under globale sundhedskriser og mere gennemsigthed og åbenhed i prissætningen, end det er tilfældet i dag?

## Meddelelser fra formanden

**Formanden** (Søren Gade):

Mødet er åbnet.

I dag er der følgende anmeldelser:

Justitsministeren (Peter Hummelgaard):

Lovforslag nr. L 54 (Forslag til lov om handel med brugte genstande samt pantelånervirksomhed) og

Lovforslag nr. L 55 (Forslag til lov om offentlig auktion ved auktionsledere (Auktionslederloven)).

Brigitte Klintskov Jerkel (KF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 14 (Forslag til folketingsbeslutning om at sikre, at hadprædikanter ikke kan tages af hadprædikantlisten, når de først er optaget på listen).

Karsten Hønge (SF) m.fl.:

Beslutningsforslag nr. B 15 (Forslag til folketingsbeslutning om at pålægge regeringen at indkalde til forhandlinger om en ny indeksering af pensionsalderen).

Titlerne på de anmeldte sager vil fremgå af [www.folketingstidende.dk](http://www.folketingstidende.dk) (jf. ovenfor).

Ministeren for nordisk samarbejde (Morten Dahlin) har meddelt mig, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

Redegørelse om det nordiske samarbejde.  
(Redegørelse nr. R 2).

Redegørelsen vil komme til forhandling i Landstingssalen den 24. oktober 2024, og redegørelsen vil fremgå af [www.folketingstidende.dk](http://www.folketingstidende.dk).

Jeg skal meddele, at spørgsmål nr. 7 (spørgsmål nr. S 39) til ministeren for grøn trepart af Helene Brydensholt, Alternativet, udgår af dagens dagsorden efter ønske fra spørgeren.

Det første punkt på dagsordenen er:

### 1) Besvarelse af oversendte spørgsmål til ministre (spørgetid).

Kl. 13:01

**Formanden** (Søren Gade):

Jeg byder velkommen til indenrigs- og sundhedsministeren og giver ordet til hr. Peder Hvelplund for det første spørgsmål.

Kl. 13:01

### Spm. nr. S 47

1) Til indenrigs- og sundhedsministeren af:

**Peder Hvelplund** (EL):

Vil ministeren være villig til at drøfte, om der er mere, vi kan gøre, end hvad der følger af de nuværende regler, for at sikre tilgængelige

Skriftlig begrundelse

Verden står over for en mulig global ødelæggende mpox-pandemi. Udviklingen af mpox-epidemien går stærkt og truer med at sprede sig. WHO har kaldt det en global sundhedskrise, og ifølge MSF er vaccine det eneste middel, der kan stoppe denne udvikling. Den eneste godkendte vaccine på nuværende tidspunkt er udviklet af et dansk medicinalfirma.

**Formanden** (Søren Gade):

Værsgo.

Kl. 13:01

**Peder Hvelplund** (EL):

Tak for det. Spørgsmålet lyder: Vil ministeren være villig til at drøfte, om der er mere, vi kan gøre, end hvad der følger af de nuværende regler, for at sikre tilgængelige vacciner under globale sundhedskriser og mere gennemsigthed og åbenhed i prissætningen, end det er tilfældet i dag?

Kl. 13:01

**Formanden** (Søren Gade):

Ministeren.

Kl. 13:01

**Indenrigs- og sundhedsministeren** (Sophie Løhde):

Tak til spørgeren. Lad mig starte med at sige, at det er dejligt at have hr. Peder Hvelplund tilbage i Folketinget og også som sundhedsordfører; det er skønt nu at kunne genoptage samarbejdet.

Så vil jeg dernæst og indledningsvis bare for en god ordens skyld gøre opmærksom på, at jeg også selv på egen foranledning har taget initiativ til at deltage i et møde i Epidemiudvalget for blot 3 uger siden for at drøfte præcis det her emne, som spørgeren også kredser om i sin begrundelse. Det var i øvrigt et møde i Epidemiudvalget, som også kom i forlængelse af, at jeg holdt en briefing for alle Folketingets sundhedsordførere i Indenrigs- og Sundhedsministeriet om mpox tilbage ultimo august måned. Det er helt fair, at det havde spørgeren af gode årsager ikke mulighed for at deltage i, men det er blot for også lige at understrege, at der ikke skal herske tvivl om mit og regeringens engagement, når det kommer til at sikre robuste og i øvrigt også globalt ansvarlige vaccinstrategier.

Så er jeg meget enig med spørgeren i, at vi skal gøre, hvad vi kan, for at sikre tilgængeligheden af vacciner under globale sundhedskriser og jo ikke mindst også for at sikre den globale ansvarlighed. Vi bidrager fra dansk side via HERA med en donation på 215.000 vacciner mod mpox, heraf har den danske virksomhed Bavarian Nordic også doneret 40.000 vacciner, og Danmark har yderligere støttet med 10 mio. kr. til WHO som svar på deres kriseappel.

En anden meget vigtig brik i den danske bistand, som jeg også godt synes vi kan tillade os at være stolte over, er vores støtte til opbygningen af lokale sundhedsvæsen, bl.a. via den internationale vaccinealliance, for det er helt afgørende, at der er den nødvendige infrastruktur til også at kunne udrulle vaccinerne i de berørte lande, for ellers, kan man sige, er en donation ikke meget værd, hvis altså vaccinerne ikke også efterfølgende kan blive udrullet. Det har Danmark også bakket op om gennem EU's Global Gateway, som støtter lokal vaccineproduktion i Afrika.

Så alt i alt synes jeg faktisk, at vi fra dansk side yder et substantielt bidrag i forbindelse med den aktuelle mpox-situation, men der skal ikke herske nogen tvivl om, at vi også fra dansk side fortsætter

med at gøre vores indflydelse gældende og trække i retning af, at vi kan få mere robuste og ansvarlige vaccinstrategier.

Kl. 13:07

Kl. 13:04

**Formanden (Søren Gade):**  
Hr. Peder Hvelplund.

Kl. 13:07

**Formanden (Søren Gade):**  
Hr. Peder Hvelplund.

Kl. 13:04

**Peder Hvelplund (EL):**

**Peder Hvelplund (EL):**

Tak for svaret, og tak for velkomsten. Jeg vil da også gerne kvittere med at sige, at jeg glæder mig over at være tilbage og også til at levere både med- og modspil til regeringen og især på sundhedsområdet, som jeg jo ved berører både ministeren og mig selv.

Jeg vil også gerne anerkende, at den danske regering har taget initiativer, og at man bl.a. også har sikret, at der ikke ligger danske vacciner på lager, og at man har bidraget til det internationale samarbejde gennem Gavi og også gennem donationer. Og det er klart, at hele spørgsmålet om at presse andre lande jo nok måske i lige så høj grad ligger hos udenrigsministeren, som den ligger hos sundhedsministeren. Så det er heller ikke den debat, jeg tænker vi skal tage.

Der, hvor jeg synes, der er noget centralt at debattere, er jo i spørgsmål om hele den dramatiske situation, vi står i, i Afrika, hvor vi kan se, at mpox spredte sig, og at det er 56 pct. af alle tilfælde og 79 pct. af samtlige dødsfald, som drejer sig om børn under 15 år. Det er klart, at det jo medfører en enorm både sundhedsmæssig, men også social katastrofe i de lande.

Mit spørgsmål til ministeren er egentlig i forhold til hele prissætningen og adgangen til vacciner også internationalt. Vi har kunnet se, at Bavarian Nordic sælger deres vacciner til UNICEF for omkring 65 dollar pr. dosis, og det sagde Bavarian Nordic var markedets billigste pris. Senere har jeg så set, at man faktisk har solgt til USA's regering for en pris på 55 dollar pr. dosis, så det betyder, at det så ikke har været markedets billigste pris, men det understreger jo bare, at der er en problemstilling i forhold til hele prissætningen. For er det rimeligt, at verdens fattigste lande, som bærer en enorm byrde i forhold til de sundhedsmæssige konsekvenser, men også risikoen for en global pandemi, skal betale mere for vacciner, end andre skal? Så er regeringen villig til også dér at gå ind at se på, hvad vi kan gøre for at sikre større gennemsigtighed i forhold til prissætning og bedre adgang også for lav- og mellemindkomstlande?

Kl. 13:06

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:06

**Indenrigs- og sundhedsministeren (Sophie Løhde):**

Først tak for den indledende bemærkning fra hr. Peder Hvelplund også. Jeg er ikke i tvivl om, at hr. Peder Hvelplund vil levere både med- og modspil, men jeg synes også sådan helt objektivt set fra min stol, at der klart er mest grundlag for lidt mere medspil end modspil.

Når det er sagt, er det klart, at det jo ville være godt i alle verdener, at der var endnu mere og større gennemsigtighed, men det er næppe realistisk, at man lige sådan kan ændre alle de fundamentale markedsmekanismer, som findes. Det, vi allerede kan gøre og også gør, er jo at hjælpe og støtte de langt mere udsatte lande under sundhedskriser. Det er i øvrigt også velkendt, at de afrikanske lande får nogle mere fordelagtige priser end de europæiske, hvilket jeg kun kan støtte op om. Af den grund giver det også rigtig god mening, at vi sørger for også fra dansk side at donere midler til projekter under store anerkendte organisationer, f.eks. WHO – frem for eksempelvis at Danmark indkøber vacciner og donerer dem videre til andre lande – for på den måde også at kunne sikre størst mulig sundhedshjælp for pengene.

Men nu er det jo sådan, som det er blevet dokumenteret af f.eks. Public Citizen, at USA's regering har købt doser, der var til en lavere pris end den, som de afrikanske lande, som lige nu er så pressede, har kunnet købe dem til. Derfor ville jeg godt høre, om ministeren er åben for, at vi kan tage en drøftelse af, hvordan Danmark også internationalt kan være med til at presse mere på for at sikre gennemsigtighed i forhold til prissætningen.

For det er da en problemstilling, at der er virksomheder, som tjener kassen på at producere de her vacciner, når vi samtidig kan se, at det så betyder, altså fordi man prissætter det så højt, at man ikke kan sikre adgang til vacciner i lav- og mellemindkomstlande, og når det er en forudsætning for, at vi også herhjemme kan undgå en global pandemi.

Kl. 13:08

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:08

**Indenrigs- og sundhedsministeren (Sophie Løhde):**

Jeg tror ikke, jeg vil bevæge mig ind i en nærmere udredning i forhold til prissætningen på det amerikanske marked, hvor det jo er meget vigtigt at være opmærksom på, også med den konstruktion, der er på det amerikanske marked, at man kan ikke sammenligne den officielle listeprijs, der er der, med hvad man så rent faktisk indkøber fra via de amerikanske sundhedsforsikringer. Det er i sig selv en helt anden diskussion, og den har også været yderligere aktualiseret af nogle andre præparater. Så det er for at lægge den til side.

Det er jo velkendt, at der bliver solgt vacciner, også til væsentlig lavere priser, end hvad vi indkøber for i Europa, til de afrikanske lande. Det synes jeg er klogt og godt. Der er jo også en kæmpe stor forskel, i forhold til hvilken betalingsevne man har, samtidig med at vi fra dansk side altid skal sikre den størst mulige konkurrence for også at få mest mulig sundhed for pengene. Når det er sagt, er det jo altså også en utrolig omkostningstung opgave at udvikle vacciner. Det er noget, der ofte tager mange år, det er noget, der kræver store investeringer, og det er også et sted, hvor der er stor konkurrence på markedet, hvor priser jo bl.a. er noget af det, der konkurreres på.

Så jeg tror ikke, at man skal være blåøjet og tro, at priserne ikke bliver påvirket af markedet, men jeg er selvfølgelig optaget af og jeg vil så at sige også gerne imødekomme anmodningen om at tage en yderligere drøftelse i forhold til Danmarks internationale engagement på det her område for at sikre det.

Kl. 13:09

**Formanden (Søren Gade):**

Hr. Peder Hvelplund med et afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:09

**Peder Hvelplund (EL):**

Jeg synes bare, det er vigtigt at understrege proportionerne i det. Når man ser på Bavarian Nordics udgifter til forskning og udvikling, er de faktisk lavere i 2024, end de var i 2023, og de udgør stadig en meget lille del af det enorme overskud, som Bavarian Nordic har. Men det her er jo mere en ideologisk diskussion. Det her er mere et spørgsmål om, om regeringen er villig til at tage en drøftelse, i forhold til hvad Danmark kan gøre på den internationale scene for at sikre større åbenhed og gennemsigtighed, så vi ikke skal stå og have

en tvist om tal, i forhold til hvor stor en byrde det er i forbindelse med forskning og udvikling målt i relation til prissætningen, sådan at der kan blive større gennemsigthed i, hvordan man egentlig prissætter, og så vi kan sikre, at man også i lav- og mellemindkomstlandene kan få adgang til medicin. Og den diskussion behøver ikke at være ideologisk; det kan alene være et spørgsmål om, at man internationalt presser på for, at vi kan få det rigtige grundlag for at diskutere, om den prissætning, der er, også er rimelig over for lav- og mellemindkomstlandene.

Kl. 13:10

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:10

**Indenrigs- og sundhedsministeren (Sophie Løhde):**

Jeg vil ikke her i dag gå ned i de konkrete præparater og i de konkrete virksomheders overskud uden at have de rette nuancer med, som nødvendigvis skal være der, nemlig omkring, hvad du har haft af udgifter som virksomhed i forhold til investeringer i at udvikle en vaccine, og så fremdeles. Ellers synes jeg simpelt hen, det er for unuanceret.

For at bevæge os lidt op i helikopteren i forhold til det, der bliver spurgt til, så mener jeg bestemt, at alle regeringer har et vigtigt ansvar i forhold til at sikre det, man kan kalde for mere global lighed, ikke mindst i forbindelse med en sundhedskrise, hvor forskellene mellem landene jo hurtigt bliver ekstremt store. Der har vi et vigtigt ansvar, og jeg synes også, at Danmark allerede i dag spiller en vigtig rolle, også internationalt. Men jeg tager selvfølgelig imod gode råd og gode input og tager også gerne videre drøftelser med hr. Peder Hvelplund omkring det her spørgsmål.

Kl. 13:11

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til hr. Peder Hvelplund fra Enhedslisten og tak til indenrigs- og sundhedsministeren.

Jeg byder nu velkommen til beskæftigelsesministeren, og det første spørgsmål til hende bliver stillet af fru Victoria Velasquez fra Enhedslisten.

Kl. 13:11

**Spm. nr. S 50**

2) Til beskæftigelsesministeren af:

**Victoria Velasquez (EL):**

Hvordan vil ministeren sikre, at beskæftigelsesindsatsen, virksomhedsindsatsen og indsatsen rettet mod områder med mangel på arbejdskraft og områder med høj ledighed bliver varetaget nu, hvor regeringen agter at nedlægge de regionale arbejdsmarkedsråd?

**Skriftlig begrundelse**

Regeringen har som del af finanslovsforslaget i deres oplæg til opgavebortfald og statslige besparelser bebudet at en lang række råd, hvor arbejdsmarkedets parter er repræsenteret, blandt andet Beskæftigelsesrådet, de regionale arbejdsmarkedsråd og Arbejdsmiljørådet, skal nedlægges.

**Formanden (Søren Gade):**  
Værsgo.

Kl. 13:11

**Victoria Velasquez (EL):**

Hvordan vil ministeren sikre, at beskæftigelsesindsatsen, virksomhedsindsatsen og indsatsen rettet mod områder med mangel på ar-

bejdskraft og områder med høj ledighed bliver varetaget nu, hvor regeringen agter at nedlægge de regionale arbejdsmarkedsråd?

Kl. 13:12

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:12

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Tak for spørgsmålet. Først og fremmest vil jeg sige, at det, regeringen planlægger, er at gentænke rådsstrukturen. Der er nogle ting, vi kan gøre smartere, end vi gør i dag, og vi skal bruge hinanden der, hvor det faktisk giver værdi og mening. Vi ønsker at oprette et samlet råd på tværs af arbejdsmiljø- og beskæftigelsesområdet, som har mere strategiske drøftelser på de to områder nationalt. Så er jeg også enig i spørgerens pointe med, at der er opgaver for de nuværende råd, der er værd at bevare, også på det regionale niveau, hvor parterne både har en stor viden og indsigt i de regionale arbejdsmarkeder, men også løser nogle vigtige opgaver i dag.

Derfor har vi også i det lovforslag, som blev sendt til høring den 3. oktober, lagt op til, at der bliver etableret et regionalt niveau i partssamarbejdet i fremtiden. Det betyder ikke, at vi skal gøre alting, præcis ligesom vi gør i dag, men i nogle af de opgaver og i det tætte samarbejde, der er om at løse dem, spiller parterne en central rolle, og sådan kommer det også til at være i fremtiden.

Jeg ønsker mig en mere fokuseret partsinddragelse med en enklere struktur og dermed også en slankere model. Vi forventer klart, at parterne fortsat skal spille en central rolle i forhold til beskæftigelsesindsatsen regionalt. Det er også tanken, at rådene fortsat skal være et forum, hvor parterne kan følge med i kommunernes brug af f.eks. de virksomhedsrettede beskæftigelsesordninger på baggrund af de data, som STAR stiller til rådighed. Det gælder i forhold til brugen af nytteindsats, løntilskud og virksomhedspraktikker, hvor der i dag, synes jeg, eksisterer en rigtig god praksis for inddragelse af og drøftelse med parter. Det samme gælder inddragelse i udarbejdelse af positivlister og sager om opholds- og arbejdstilladelser og samfundstjenestesager. Det er nogle uhyre vigtige områder, og jeg synes, det gavner at inddrage parterne på de områder.

Kl. 13:14

**Formanden (Søren Gade):**  
Fru Victoria Velasquez.

Kl. 13:14

**Victoria Velasquez (EL):**

Jeg synes, der er et problem i det, som regeringen lægger op til her. På rigtig mange måder går min bekymring på, at vi ikke får sikret den opkvalificering og uddannelse, som der skal til, og at vi ikke får reageret i forhold til udnyttelse af udenlandsk arbejdskraft, arbejdslivskriminalitet, og det er også i forhold til den udnyttelse, vi ser, af mennesker med handicap og sygdom og af udsatte borgere i forhold til nyttejobs, også nu, hvor regeringen vil skruer op for antallet af nyttejobs.

En anden ting handler om demokratiet. Jeg er stolt af at være formet af fagbevægelsen og også at vide, hvad det har af betydning, at man på en arbejdsplads faktisk har indflydelse på egne løn- og ansættelsesvilkår, men det handler også om, at der vælges nogen til at repræsentere en i de helt klare interessekonflikter, der nu engang er i vores samfund, så der altså er nogen, der her repræsenterer ens interesser.

Det er jo det, der også er med de regionale arbejdsmarkedsråd, og det er noget af det, jeg synes regeringen sætter på spil her. Det handler om, at man sætter sig ved et bord sammen og sikrer et samspil med myndighederne – og jeg kan godt forstå, der er nogle byrådsmedlemmer, der kan synes, det er lidt bøvel og tidskræven-

de, men sådan er det nu engang med demokrati – men også med arbejdsgiverne og med fagbevægelsen, i forhold til hvad det er for en beskæftigelsesindsats, man skal have; og den er fastsat ved lov.

Det handler om at få sikret samarbejdet i forhold til den danske model. Det handler også om, at det ikke er efter en ministers for-godtbefindende, om man ønsker at fjerne det eller ej. Det er jo noget helt andet, man kan gøre, når det bliver bekendtgørelsesstof. Og det handler også om at sikre kontinuitet og stabilitet i forhold til det her arbejde.

Det, jeg godt kan blive bekymret over, når jeg er rundt i landet og høre fra f.eks. Region Syddanmark, er, at de kunne se, at de har et problem med at komme ud med fjernvarme. De visioner, vi har fra Christiansborg, skal de få til at lykkes. Så det var dem, der tog initiativ til, at en masse ufaglærte blev faglærte. De fik et uddannelsesbevis i hånden, og man fik sat godt skub i det med at få fjernvarme ud. De succes historier risikerer vi bliver dårlige historier.

Kl. 13:16

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:16

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Der er rigtig mange af de her dagsordener, som jeg kan mærke ordføreren går rigtig meget op i, og det er også sådan, jeg kender ordføreren. Jeg har en tilsvarende tro på, hvad det er, det kan, at vi både har partsinddragelse, men at vi også har nogle rum, hvor parterne kan blive hørt på centrale områder på vores arbejdsmarked. For hver dag jeg sidder i beskæftigelsesministerstolen, får jeg større og større respekt for, hvad det er, det kan, at vi har en kultur i Danmark, hvor folk bliver hørt, og hvor vi samarbejder på tværs. Det er også tanken, at det fortsat skal eksistere, men jeg synes også, der skal være plads til at se på, hvor den største værdi er, og om der er noget, vi kan slanke, til gavn for alle.

Kl. 13:17

**Formanden (Søren Gade):**  
Spørgeren.

Kl. 13:17

**Victoria Velasquez (EL):**

Men problemet her er, at det kommer til at blive bekendtgørelsesstof – det er jo det, regeringen lægger op til. Anerkender ministeren ikke, at det skaber en sårbarhed? Ministeren ved om nogen, at det kan skifte, hvad det er for en politik, der kommer ud fra det kontor, alt efter hvem der har ministerposten.

Den anden ting: Hvad med den specialiserede viden, man har helt lokalt og om, hvor meget det lokale samarbejde betyder? Man kommer jo ikke på de der møder til at tale om, hvad der sker i den lokale DagliBrugs. Kan ministeren ikke også se, at det er en udfordring, i forhold til at man centraliserer tingene på den her måde?

Kl. 13:17

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:17

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Altså, for det første vil jeg godt bare lige henlede opmærksomheden på, hvad det er for et lovforslag, vi har sendt i høring, og at der jo faktisk er nogle detaljer nede i det. Det, at det står i det lovforslag, der er sendt i høring, ender jo også med – hvis det ellers får lov – at blive båret ind i Folketingets behandling og vedtaget, og så kommer det til at stå i loven. Dermed bliver det ikke op til en ministers

for-godtbefindende. Jeg vil ikke kunne fjerne det med et pennestrøg, og det vil min efterfølger heller ikke kunne.

Kl. 13:18

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Victoria Velasquez med et afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:18

**Victoria Velasquez (EL):**

Så lad os tage fat i noget af det, jeg synes er det allervigtigste. Det handler om at sikre lønarbejdere indflydelse på egen hverdag, men også at sikre det demokratiske led, det lokalt funderede, det regionale perspektiv, altså det sammenspil, som man ikke kan erstatte ved at blande pærer og æbler og bananer sammen i ét udvalg, som skal være opmærksom på alle de forskellige områder og finde hoved og hale i det. Er ministeren ikke bange for, at den centralisering, som regeringen kommer til at være bannerfører for her, får konsekvenser for indflydelsen og den lokale forankring og den specialiserede viden?

Kl. 13:18

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:18

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Jeg er meget opmærksom på, at vi skal have et regionalt led, der får værdi på grund af de kræfter, der bliver lagt i det, men som også samtidig har mulighed for at blive hørt på de her helt centrale områder. Når vi har lagt lovforslaget frem, som vi har, også med en vis elasticitet på bekendtgørelsesniveau efterfølgende, så er det, fordi vi har en meget tæt inddragelse af arbejdsmarkedets parter lige nu for netop at blive klogere på, hvor den præcise værdi for dem er størst sammenholdt med, hvad det er, vi kan se, at vores myndigheder også bliver klogere af at få input fra parterne på, så vi kan være helt sikre på, at vi får en så nyttig og effektiv partsinddragelse som mulig, og så vi får mest muligt ud af de ressourcer, der bliver lagt, også fra arbejdsgivers og arbejdstagers side.

Kl. 13:19

**Formanden (Søren Gade):**

Det afslutter spørgsmålet.

Det næste spørgsmål er ligeledes til beskæftigelsesministeren, og det bliver også stillet af fru Victoria Velasquez fra Enhedslisten.

Kl. 13:19

**Spm. nr. S 51**

3) Til beskæftigelsesministeren af:

**Victoria Velasquez (EL):**

Vil ministeren være med til at forbedre mulighederne for at hjælpe ansatte og tidligere ansatte, som har varetaget et højrisikjob i staten, og som efterfølgende rammes af bl.a. ptsd?

**Formanden (Søren Gade):**

Værsgo.

Kl. 13:20

**Victoria Velasquez (EL):**

Der er en lang historik i det her, og jeg stiller spørgsmålet nu:

Vil ministeren være med til at forbedre mulighederne for at hjælpe ansatte og tidligere ansatte, som har varetaget et højrisikjob i staten, og som efterfølgende rammes af bl.a. ptsd?

Kl. 13:20

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:20

Kl. 13:24

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Det er en uhyre vigtig dagsorden, og jeg vil rigtig gerne, at vi taler videre om, hvordan mennesker, der bliver syge af at gå på arbejde og for nogles vedkommende i så alvorlig grad, at man bliver ramt af ptsd, får bedre og hurtigere hjælp. Jeg er rigtig glad for, at ordføreren rejser det. Jeg er også rigtig glad for, at vi har mennesker, der hver eneste dag arbejder for bedre vilkår i forhold til det her. Det berører mig, hver eneste gang jeg hører de der beretninger om mennesker, der ikke bare bliver syge af at gå på arbejde, men bliver varigt og rigtig alvorligt syge, så det sætter sig ikke bare i deres egen livskvalitet, men også i familielivet og i deres evne til overhovedet nogen sinde at kunne arbejde igen.

Så det her er en alvorlig hændelse at komme ud for. Jeg har det sådan, at alle arbejdsgivere over hele landet bør gøre alt, hvad man kan, for at forebygge, at det sker. Vi ved desværre, at det kan vi ikke kommet fuldstændig i mål med, og derfor er der et lige så stort behov for, at man, når skaden så alligevel sker, går hurtigt og målrettet ind. Vi er nået rigtig langt med hensyn til at diskutere forebyggelse, men der er fortsat også brug for diskussionen på den anden side, hvor hjælp er afgørende for det enkelte menneske.

Kl. 13:21

**Formanden (Søren Gade):**  
Spørgeren.

Kl. 13:21

**Victoria Velasquez (EL):**

Mange tak for svaret. Jeg vil også gerne kvittere for, at ministeren forud for det her spørgsmål mødtes med nogle af dem, som er i Folketingssalen lige nu. Det er Ole, der er ptsd-ramt betjent, og Tommy, som er ramt på sjælen, desværre også med ptsd. Noget af det, som jeg har lovet dem at tage med herind i salen, er, at det giver så meget mening for den enkelte og for familien, men også for hele vores samfund, at vi får sikret et hurtigere og mere professionelt behandlingsforløb. Det er givende for den enkelte og for familien, for vi ved, at desværre er de familier, hvor den ene er ramt af ptsd, familier med megen konflikt. De er overrepræsenteret i skilsmissetatistikker, og vi ved endnu mere, bl.a. også, at børn kan arve ptsd, så det er så alvorligt. På samme måde mister dem på arbejdspladsen en god kollega, og som samfund mister vi jo også en, som før havde mulighed for at være med på arbejdsmarkedet, og hvorfor? Det er, fordi man har løst en opgave, som vi i det offentlige har sagt at vi har brug for, enten som politibetjent, som fængselsbetjent eller som brandfolk. Man har passet på alle os, og derfor er noget af det mest uretfærdige, jeg overhovedet kan komme i tanke om, at vi så ikke passer på dem.

Er det så for dyrt at hjælpe dem? Det kunne man spørge om. For vi ved jo allerede, hvor god en hjælp det er for veteranerne med det arbejde, vi har sikret dér. Der er mit svar to ting. Det ene er, at det er for dyrt at lade være. Det andet er, at vi heller ikke kan være bekendt at sende regningen til de enkelte og familierne, for det er det, der sker i dag. Derfor vil jeg rigtig gerne høre Socialdemokratiet, der den 22. juni 2022 har været med til at sige, at vi skal lave en model: Hvor langt er det arbejde? For mens vi bare venter på, hvad der er sket med den beretningstekst tilbage fra juni 2022, er der familier, der venter på at få hjælp, og vi ved, at venter man længere tid, kan man risikere depression. Ni ud af ti, der har ptsd, får depression, så tid er en vigtig faktor her.

Kl. 13:24

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Endnu en gang tak for at rejse det, og også herfra en tak direkte til Ole, Tommy og alle dem, der sidder ved siden af jer, bag jer og rundt om jer, der er ramt af det samme, ofte fordi I er gået på arbejde i nogle jobfunktioner, som vi som samfund har bedt jer om at løse, og som har bidraget til, at vi er det land, vi er, uanset om det er så er at være fængselsbetjent, socialpædagog, de faggrupper, der er repræsenteret deroppe, eller nogle af de andre højrisikofag, vi har.

Det er helt afgørende, at vi får taget bedre hånd om det her. Rigtig meget er et arbejdsgiveransvar, og derfor er der også forskel på, hvad I beretter der er hjælp til. Vi er kommet langt i forhold til veteraner, vi er kommet et stykke hos politiet, og så er der andre faggrupper, som halter mere bagefter, og jeg synes, det er noget, vi skal tale videre om.

Kl. 13:25

**Formanden (Søren Gade):**  
Spørgeren.

Kl. 13:25

**Victoria Velasquez (EL):**

Det er jeg rigtig glad for, og det vil jeg rigtig gerne anerkende at ministeren ønsker at vi arbejder videre med. Jeg hørte også ministeren sige indledningsvis, at alle arbejdsgivere burde forebygge på det her område. Derfor vil jeg gerne spørge: Hvad kan vi gøre for at klæde arbejdspladserne bedre på til at blive bedre til at forebygge? Hvad kan vi gøre for at gribe folk, når de bliver ramt? For ingen burde blive syge af at gå på arbejde. Desværre ser vi situationer, hvor der kan ske nogle forfærdelige ting, der gør, at folk så bliver ramt af ptsd alligevel, men hvad kan vi så gøre for at gribe dem, når de bliver ramt?

Kl. 13:25

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:25

**Beskæftigelsesministeren (Ane Halsboe-Jørgensen):**

Det er et rigtig centralt spørgsmål i den her indsats. Jeg synes i virkeligheden, at nogle af de stemmer, vi så har med, og som selv har været igennem det, kan være med til at bidrage til, hvad der kunne have været forebygget, og hvad man kunne have grebet bedre i det øjeblik, ting sker. Vi ved, der er nogle af de her fag, der er højrisiko, og vi ved også godt, at vi ikke kommer til nogen sinde at kunne forhindre, at man bliver udsat for voldsomme ting i nogle af de her fag. Spørgsmålet er så, om vi kan forebygge det i endnu højere grad. Der har vi f.eks. også diskuteret det løbende i socialpsykiatrien osv. de senere år. Er der en bredere dagsorden dér? Men det gælder også, og ikke mindst, hvordan vi, når der sker en voldsom hændelse, så hurtigt kommer ind og får forebygget, at det sætter sig og bliver til noget, man aldrig kan komme af med igen.

Kl. 13:26

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Victoria Velasquez med sit afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:26

**Victoria Velasquez (EL):**

Tak. Dertil er det spændende spørgsmål så: Hvornår skal vi så drøfte det? Det vil jeg meget gerne have ministeren til at svare på. Et andet spørgsmål er, om ministeren er interesseret i, at vi også kigger på, hvad det er for en sagsbehandling, der møder de mennesker, der bliver ramt af ptsd. Viden viser jo, hvor åndssvagt det er, at man har den her 6-månedersregel, fordi symptomerne godt kan komme efter

6 måneder. Skal vi ikke få kigget på den og få den afskaffet, ligesom vi har gjort det med veteranerne?

Så er det også fuldstændig uværdigt, at man venter 2 år på sagsbehandlingen. Så hvornår skal vi drøfte det, og skal vi ikke også sikre en værdig sagsbehandling?

Kl. 13:27

**Formanden** (Søren Gade):  
Ministeren.

Kl. 13:27

**Beskæftigelsesministeren** (Ane Halsboe-Jørgensen):

Tak, og jeg beklager på forhånd, formand, hvis jeg bliver presset på tid nu, for det er nogle kæmpe spørgsmål, vi lige slutter af med her til sidst. Det gode er, at vi også har lejlighed til at fortsætte den her drøftelse, også politisk. Jeg oplever et Folketing, der også ud over regeringspartierne er klar til at tage de her drøftelser. Det synes jeg i høj grad vi skal gøre. Men der er også noget af det, der ligger uden for Christiansborg, altså at man i Justitsministeriet gør noget for f.eks. betjentene, og at man andre steder gør noget som arbejdsgiver. Vi må aldrig tage arbejdsgiveransvaret væk, men derfor kan vi godt diskutere politisk, hvad rammerne er for det, og også, om der er nogle områder, hvor vi er kommet længere, og som vi kan lære af på andre områder. Det synes jeg i den grad ville være godt.

Kl. 13:27

**Formanden** (Søren Gade):

Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til fru Victoria Velasquez fra Enhedslisten og tak til beskæftigelsesministeren.

Jeg byder nu velkommen til udlændinge- og integrationsministeren. Det næste spørgsmål bliver stillet af hr. Mikkel Bjørn fra Dansk Folkeparti.

Kl. 13:27

**Spm. nr. S 32**

4) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

**Mikkel Bjørn** (DF):

Hvad er ministerens holdning til kønsopdelte kommunale svømmehaller, og agter ministeren at lovgive, således at det kan forbydes kommunalt, eller agter ministeren helt at forbyde det for hele landet?

Kl. 13:30

**Formanden** (Søren Gade):

Værsgo.

Kl. 13:28

**Mikkel Bjørn** (DF):

Tak for det. Vi vil i Dansk Folkeparti gerne spørge: Hvad er ministerens holdning til kønsopdelte kommunale svømmehaller, og agter ministeren at lovgive, således at det kan forbydes kommunalt, eller agter ministeren helt at forbyde det for hele landet?

Kl. 13:28

**Formanden** (Søren Gade):

Ministeren.

Kl. 13:28

**Udlændinge- og integrationsministeren** (Kaare Dybvad Bek):

Tak for spørgsmålet, og tak for at åbne folketingsåret med det igen. Det er jo dejligt at starte med så relevante spørgsmål som regeringens forhold til kønsopdelt svømning. Jeg kan sige så meget, at regeringen er imod kønsopdelt svømning. Det er efter vores overbevisning udansk og undergravende for integrationen. Jeg forstår heller ikke, hvorfor man lokalt beslutter at tillade det. Det er bare samtidig et lokalt ansvar, hvordan svømmehallerne bliver benyttet. Derfor har vi fået det kortlagt, og jeg har opfordret borgmestrene i kommuner, hvor det finder sted, til at stoppe det med de muligheder, man har.

Jeg er klar over, at der kan være komplicerede juridiske problemstillinger med den konkrete vurdering af svømmehallens indretning og personalesammensætning, men jeg har også sagt til kommunerne, at hvis de mener, at de ikke i dag har hjemmel til at ændre svømmehold, som foregår religiøst kønsopdelt, skal de henvende sig til mig.

Men jeg vil også sige, er det jo er sådan, at der er mange ting, der bliver besluttet i kommunerne, som jeg synes er tåbelige. F.eks. Har Københavns Kommune besluttet, at der er noget, der skal hedde Palæstinas Plads, men det betyder jo ikke, at vi fratager kommunerne ansvaret for at navngive pladser, altså fordi der nogle steder sker noget, som er tåbeligt. Så det skal være min afslutning her. Tak.

Kl. 13:29

**Formanden** (Søren Gade):

Hr. Mikkel Bjørn.

Kl. 13:29

**Mikkel Bjørn** (DF):

Grunden til, at vi spørger, er jo, at vi har bemærket, at når ministeren kan få medieomtale af at lyde som en rigtig hård hund i udlændingepolitikken og som en, der virkelig slår ned på islamiske parallelsamfund, gør han gerne det, at han går hårdt til værks retorisk i forhold til kønsopdelt svømning. Han kalder det udansk, udemokratisk og undergravende og alt muligt andet. Men når det kommer til stykket, og når det kommer til at lave lovgivning, hvad end det er kommunalt eller hernede i Folketingssalen, sker der ingenting.

Det er udtryk for sådan en dobbeltbund i kufferten – det, Socialdemokratiet praktiserer. Man vil gerne lyde som en hård hund i udlændingepolitikken udadtil, men når det kommer til at forbyde de her udanske fænomener i praksis, hvad end det er kommunalt eller her i Folketinget, skrider man ikke til handling. Ministeren siger her, han mener, at det er kommunernes ansvar at indføre et kommunalt forbud, men det er jo ministerens egne socialdemokratiske kolleger derude i kommunerne, der siger nej til at lave et kommunalt forbud.

Så er det en dobbeltbund i kufferten, når Socialdemokratiet gerne vil slå sig op på gennem ministeren at ville slå ned på de her fænomener, men i praksis ikke vil gøre noget som helst for at forhindre dem?

Kl. 13:30

**Formanden** (Søren Gade):

Ministeren.

Kl. 13:30

**Udlændinge- og integrationsministeren** (Kaare Dybvad Bek):

Jeg tror ikke, at hr. Mikkel Bjørn behøver at være i tvivl om, at ministeren er en hård hund i udlændingepolitikken. Hvis hr. Mikkel Bjørn er i tvivl, kan han jo bare spørge sin hovedtaler ved sit eget netop overståede landsmøde, Jordan Bardella, som jo sagde til offentlighedens kendskab, at den danske udlændingeminister er hardcore og hårdere, end han var. Så det er jo ikke noget, Dansk Folkeparti behøver at spørge mig om. Det er sådan set sådan, det er. Men der må jo samtidig være et vist rum for, at borgmestre – det er jo også borgerlige borgmestre, for Koldings borgmester er konservativ – siger: Selv om regeringen synes, at det her er en dårlig idé, fastholder vi, at vi gerne vil have muslimske religiøse regler i vores svømmehaller. Det er jo det lokale selvstyre, vi har.

Kl. 13:31

**Formanden** (Søren Gade):

Hr. Mikkel Bjørn.

**Mikkel Bjørn (DF):**

At Danmark fører en mere fornuftig udlændingepolitik end Frankrig, Sverige og Tyskland, tror jeg er bredt anerkendt. Men at Socialdemokratiet fører en væsentlig mere ufornuftig udlændingepolitik, end Dansk Folkeparti ønsker, burde efterhånden også være et ret velkendt faktum.

Det, der undrer mig, og det, der undrer os i Dansk Folkeparti, er, at ministeren får medieomtale af at gå ud og sige, at han ikke bryder sig om det her fænomen. Han synes, det er udansk, udemokratisk og samfundsundergravende, men han og hans parti vil ikke, hverken her i Folketinget eller kommunalt, være med til at sætte begrænsninger for det her fænomen. Altså, hvorfor er det så overhovedet, at man går ud med de her udmeldinger? Hvad er det, man forventer at få ud af det, hvis ikke det er, fordi man er villig til at skride ind over for de her fænomener? Det skal ikke være nogen hemmelighed, at vi i Dansk Folkeparti gerne vil indføre et forbud, hvad end det er kommunalt eller her i Folketinget, mod kønsopdelt svømning. Vi synes ikke, at det hører hjemme i Danmark. Hvorfor vil Socialdemokratiet ikke være med til det?

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Grunden til, at jeg går ud og siger de her ting, er, at jeg gerne vil have folk til at genoverveje, om det er en god idé. Nu kan der måske sidde nogle, der lytter til det her, og som tænker: Hvad er der galt med at have drenge- og pigehold? Det er der selvfølgelig ingenting galt med. Men det drejer sig om, at man religiøst afskærer f.eks. også forældre af det modsatte køn og medarbejdere i en svømmehal fra overhovedet at være til stede i svømmehallen, mens der foregår svømmetræning. Det er jo forkert, og det vil jeg gerne have at man genovervejer – så der er færre kommuner, der gør det. Nu må vi jo se, når vi laver en optælling igen i efteråret, om der bliver færre. Min forventning er, at der kommer til at være færre, der gør det, i forhold til sidste år.

**Formanden (Søren Gade):**

Hr. Mikkel Bjørn med et afsluttende spørgsmål.

**Mikkel Bjørn (DF):**

Det er jo fint, at ministeren gerne vil flytte debatten og skabe nogle overvejelser ude i samfundet. Så er det dermed også bare kommunikeret til danskerne, at når ministeren går ud i medier med store overskrifter og slår ned på fænomenet kønsopdelt svømning eller andre islamiske fænomener, som ikke hører hjemme i Danmark, er det ikke udtryk for, at Socialdemokratiet ønsker at forbyde de her fænomener, hverken kommunalt eller statsligt. Det er bare en retorisk udmelding, som man ønsker at markere sig på, få noget opmærksomhed på og måske ovenikøbet skaffe sig nogle stemmer på, men man ønsker ikke at gøre noget, når det kommer til stykket.

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Jeg sagde klart i forbindelse med den udmelding, at vi ikke havde tænkt os at forbyde det. Så hvis man er i tvivl om det hos Dansk

Kl. 13:31

Folkeparti eller andre steder, synes jeg da, at man skal gå ind og læse den pressemeddelelse en gang mere. Det mener jeg sådan set stod meget klart og tydeligt.

Men jeg mener, det er vigtigt, at man i de byråd, hvor man har besluttet, at man gerne vil have det på den her måde, går ned i det og ser på, om det her egentlig er den måde, vi gerne vil indrette vores kommunale og meget dyre svømmeanlæg på. Vil vi gerne have, at det skal være muslimske religiøse regler, der gælder? Det synes jeg da ikke at det skal. Min opfattelse er også, at der er mange kommuner, der bevidst har afvalgt den type svømmeundervisning. Det synes jeg er godt.

Kl. 13:34

**Formanden (Søren Gade):**

Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til hr. Mikkel Bjørn.

Jeg byder nu velkommen til fru Helene Brydensholt, Alternativet, som stiller det næste spørgsmål. Det er ligeledes til udlændinge- og integrationsministeren.

Kl. 13:34

**Spm. nr. S 40**

5) Til udlændinge- og integrationsministeren af:

**Helene Brydensholt (ALT):**

Mener ministeren, at det er rimeligt, at regeringen endnu en gang sætter en lang række civilsamfundsorganisationer, der arbejder med vigtige integrationsindsatser, i en situation, hvor de er nødt til at forhåndsopsige medarbejdere og sætte indsatser på pause, fordi regeringen ikke melder klart ud, om de får de midler, som de havde regnet med at få på finansloven?

**Formanden (Søren Gade):**

Værsgo.

Kl. 13:34

**Helene Brydensholt (ALT):**

Mener ministeren, at det er rimeligt, at regeringen endnu en gang sætter en lang række civilsamfundsorganisationer, der arbejder med vigtige integrationsindsatser, i en situation, hvor de er nødt til at forhåndsopsige medarbejdere og sætte indsatser på pause, fordi regeringen ikke melder klart ud, om de får de midler, som de havde regnet med at få på finansloven?

Kl. 13:35

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:35

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Tak for spørgsmålet. Det følger af »Aftale om kriminalforsorgens økonomi 2023-2025«, at der skal findes besparelser på statslige integrationsindsatser for 27,9 mio. kr. Det er en bred politisk aftale mellem den nuværende regering, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Det Konservative Folkeparti. Dermed har den aftalekreds samlet forpligtet sig til at træffe beslutning om de elementer, der indgår i aftalen, altså også en besparelse statslige integrationsindsatser. Derfor har justitsministeren indkaldt til møde i forligskredsen den 23. oktober, med henblik på at der skal tages stilling til udmøntning af besparelsen i 2025.

Jeg forstår udmærket de organisationer, som er udfordret og også frustrerede over, at der er usikkerhed om deres driftsmidler i de kommende år, og jeg håber, der på baggrund af drøftelserne i forligskredsen kan træffes en endelig beslutning om besparelsen. Og så vil jeg gerne afslutte med at sige, at jeg selvfølgelig har stor respekt for den indsats, som de organisationer yder. Og jeg taler jævnlige også

Kl. 13:33



med de berørte organisationer – har møder med dem, er på besøg hos dem – og jeg er sådan set ikke i tvivl om, at de gør en stor forskel.

Kl. 13:36

**Formanden (Søren Gade):**  
Spørgeren.

Kl. 13:36

**Helene Brydesholt (ALT):**

Tak til ministeren for svaret. Vi stod jo i præcis den samme situation her i foråret. Jeg husker også, at ministeren og jeg havde en dialog om præcis det samme i foråret, så det kan jo ikke komme bag på ministeren eller regeringen, at vi står med problematikken igen. Jeg havde jo håbet, og det tror jeg også alle organisationerne havde, at man havde fundet en løsning nu her inde i oktober, efter sommerferien. Der har i hvert fald været tid til det.

Jeg synes, det er en meget problematisk og underlige måde at behandle civilsamfund på. Civilsamfund spiller en stor rolle i regeringens regeringsgrundlag. De beskrives som vigtige for sammenhængskraften i Danmark, og 19 gange nævner man frivillighed og civilsamfund. Derudover har regeringen jo store ambitioner på området i forhold til at få flere folk i arbejde, bekæmpe social kontrol og æresrelaterede konflikter. Nu står de her organisationer jo så og bliver behandlet på den her måde og trues med at få trukket deres økonomiske støtte. Det hele er meget besynderligt.

Jeg vil gerne høre ministeren, om ministeren har forslag til, hvordan man fremover kan undgå, at vi ender i det her teater, hvor civilsamfundsorganisationer og frivillige, som er optaget af at bidrage konstruktivt til regeringens ambitioner på integrationsområdet, hvert år skal kastes ud i den her usikkerhed om næste års finansiering. Har man tænkt sig at løse det, så det aldrig sker igen? Eller hvad tænker ministeren om det?

Kl. 13:37

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:37

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Justitsministeriet har i hvert fald tænkt sig at afholde et møde med de partier og de ordførere, som har truffet den her beslutning om at skære ned på integrationsindsatserne, og det bliver afholdt den 23. oktober. Så bliver der jo forhåbentlig er en afklaring af, hvad det videre forløb er. Jeg har jo ikke selv været med til den forhandling, men det er en beslutning, der er truffet, og den skal selvfølgelig respekteres, medmindre man beslutter noget andet. Sådan må det jo være.

Så vil jeg sige, at nu bliver det udlagt, som om det er civilsamfundsorganisationer. Det er vigtigt at sige, at det jo er en bred kreds af forskellige organisationer, også f.eks. kvindekrisecentre, som indgår i den her gruppe, og det er jo ikke civilsamfundsarbejde i klassisk forstand; det er jo også professionelt arbejde.

Kl. 13:38

**Formanden (Søren Gade):**  
Helene Brydesholt.

Kl. 13:38

**Helene Brydesholt (ALT):**

Jeg hører lidt ministeren sige – det håber jeg er rigtigt hørt af mig – at ministeren også er enig i, at det kunne være fint at redde alle de her organisationer, som bidrager rigtig stort til samfundet. Men ministeren er også i Politikens artikel fra tirsdag den 1. oktober citeret for at sige: »Regeringens kamp for sikre integrationen og bekæmpe negativ social kontrol fortsætter naturligvis ...«

Hvis vi nu ikke redder de her organisationer, hvordan tænker ministeren så den her kamp kan fortsætte på bare nogenlunde samme niveau, hvis man ikke længere yder støtte til de 9.000 organiserede frivillige, som bidrager til den kamp?

Kl. 13:39

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:39

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Jeg tror, det er vigtigt at adskille de to elementer, som ordføreren nævner, altså på den ene side kampen mod negativ social kontrol og på den anden side integration. Og man kan sige, i hvert fald for integrationsdelens vedkommende, at det er noget, der er enormt afhængigt af, hvad det er for et pres, der er på os. Vi har jo ikke de sidste par år haft så stor en andel af dem. Vi havde ukrainere, som kom i et stort antal for 2 år siden, men ellers er det gået ned. Så er der den negative sociale kontrol, som vi jo har, tror jeg, en hel side om i vores regeringsgrundlag, og som vi selvfølgelig også kommer til at levere på som regering i form af yderligere tiltag. Det vil nok være for meget at stå og sige nu, hvad det skal være, men jeg vil gerne love ordføreren, der også kommer offensive bud på, hvordan vi vil bekæmpe det.

Kl. 13:39

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Helene Brydesholt med et afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:39

**Helene Brydesholt (ALT):**

Jeg hører ikke rigtig, at ministeren siger, at ministeren har en plan eller en strategi for, hvordan man vil håndtere det kæmpeproblem, der jo vil opstå. Det er 9.000 organiserede frivillige, vi har med at gøre. Det er organisationer, som har et indgående kendskab til og lang erfaring med specifikke målgrupper, specifikke geografiske områder og sociale boligbyggerier og alt muligt andet – årelang erfaring. Hvis de mister deres støtte og må droppe deres indsatser, hvad er regeringens plan så for integrationsområdet?

Kl. 13:40

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:40

**Udlændinge- og integrationsministeren (Kaare Dybvad Bek):**

Først og fremmest er der jo en lang række integrationsindsatser både i kommunerne og under de boligsociale programmer, som jo i volumen og bevillinger langt overgår de her penge. Vi har samlet set integrationsindsatser i staten for lidt under 60 mio. kr. Til sammenligning har man boligsociale indsatser for 440 mio. kr. om året. Så det er jo en langt større volumen, der er. Og så kommer de kommunale, som ligger på måske 250-300 mio. kr., alt efter hvordan man regner dem sammen. Så det er bare for at sige, at staten jo er den mindste aktør i integrationsarbejdet.

Det ændrer ikke på, at der er nogle rigtig gode initiativer, som jeg synes man skal have respekt for her. Men det at skære ned på integrationsrettede indsatser har jeg sådan set selv været med til tidligere. Det har jeg ikke principielt noget imod. Jeg synes bare, det er vigtigt, at man kigger på det fra sag til sag, og jeg synes som sagt også, at der er lagt en god indsats for de organisationer, som der er tale om her.

**Formanden (Søren Gade):**

Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til udlændinge- og integrationsministeren og tak til fru Helene Brydesholt fra Alternativet.

Jeg byder nu velkommen til ministeren for grøn trepart og velkommen til fru Franciska Rosenkilde, Alternativet, som stiller spørgsmålet.

Kl. 13:41

havde flyttet det i lige så god en retning, som vi nu har mulighed for med den aftale, vi har indgået med parterne i den grønne trepart, og lige nu sidder vi så og forhandler med partierne på Christiansborg for at se, om vi ikke kan skabe en politisk ramme omkring det. Og jeg er sådan set glad for at fornemme, at der er mange, der gerne vil være med til at tage ansvar for det.

Kl. 13:43

**Spm. nr. S 33**

6) Til ministeren for grøn trepart af:

**Franciska Rosenkilde (ALT):**

Mener ministeren, at det er realistisk at gennemføre en grøn omstilling af landbruget, samtidig med at man fastholder en intensiv animalsk produktion, giver dyrevelfærden ringere vilkår og ikke giver danskerne mulighed for at få billigere og sundere grønne fødevarer?

Kl. 13:41

**Formanden (Søren Gade):**  
Spørgeren.

Kl. 13:43

**Formanden (Søren Gade):**

Værsgo.

Kl. 13:41

**Franciska Rosenkilde (ALT):**

Beregninger viser, at vi skal reducere den animalske produktion med op mod 80 pct. for at leve op til klimamål og for at holde os inden for de planetære grænser og for at leve op til Parisaftalens halvdanggradsmål. I sådan et landbrug vil der også være arbejdspladser, og der vil også være mulighed for økonomisk vækst. Anerkender ministeren, at den animalske produktion er absolut den største udfordring i en omstilling af landbruget? Og hvorfor anviser den grønne trepart ikke vejen til det scenarie?

Kl. 13:44

**Franciska Rosenkilde (ALT):**

Jeg vil starte med at læse spørgsmålet op. Mener ministeren, at det er realistisk at gennemføre en grøn omstilling af landbruget, samtidig med at man fastholder den intensive animalske produktion, giver dyrevelfærden ringere vilkår og ikke giver danskerne mulighed for at få billigere og sundere grønne fødevarer?

Kl. 13:41

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:44

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:41

**Ministeren for grøn trepart (Jeppe Bruus):**

Der er masser af fine ambitioner rundtomkring i hele verden. Der er kun ét land, der nu har vist, hvordan man kan lave en klimaafgift på husdyr fra landbrugssektoren – kun ét! Det er Danmark med den aftale, vi indgik, og som vi skal til at realisere. Det gør vi så, samtidig med at landmænd har sprøjtet gylle ud på gaderne i Bruxelles. Der har vi så siddet sammen med landbruget og med Naturfredningsforeningen og med parterne om at vise en vej, hvor vi både kan indfri vores klimamålsætninger og dermed ikke bare sætte fine målsætninger, men sætte handling bag ordene, og hvor vi kan sørge for, at vi stopper den store udledning af kvælstof, der er i vores fjorde, og hvor vi også kan skabe grundlaget for en bæredygtig og grøn omstilling af vores landbrugssektor.

Kl. 13:45

**Ministeren for grøn trepart (Jeppe Bruus):**

Tak for spørgsmålet. Regeringen har sammen med parterne i den grønne trepart jo vist, hvordan man gennemfører en både realistisk, reel og også balanceret omstilling af landbruget. Det skyldes, at vi i aftalen om et grønt Danmark sætter en klar retning, både for hvordan vi reducerer klimaudledninger fra lavbudsprojekterne, og for, hvordan vi sørger for, at der kommer rent vand og liv tilbage i vores fjorde, men altså også hvordan vi understøtter erhvervet, så vi får et bæredygtigt og konkurrencedygtigt landbrugs- og fødevarerhverv også i fremtiden.

Aftalens bærende princip er jo, at omstillingen gennemføres som en helhedsorienteret indsats, hvor regulering kombineres med målrettet arealomsætning, understøttet omstilling og moderne arealforvaltning. En del af den samlede indsats er, at udledninger fra det konventionelle husdyrbrug skal nedbringes. Det skal f.eks. ske ved, at vi jo som bekendt er det første land i verden, der indfører afgift på udledningen fra husdyr, og via tilskud til teknologi, som kan anvendes, eksempelvis metanreducerende foderstoffer. Samtidig er økologi og plantebaserede fødevarer også vigtige brikker, og de indgår også i den aftale, vi har lavet.

Med balancerne i aftalen om et grønt Danmark vil der fortsat være en stærk fødevarerproduktion i Danmark, men en del af det areal, der i dag bruges til at producere fødevarer, skal i fremtiden bruges til noget andet; natur, skov, vådområder osv. og på den måde vende tilbage og gå imod det princip, der engang var, om, at hvad vi tabte udadtil skulle vindes indadtil, hvor man drænedede moserne og landmændene fik tilskud til det, til nu at gå den anden vej.

Landbruget skal også i fremtiden se ud på en måde, hvor det producerer bæredygtigt. Og det er klart, at hvis det havde været genstand for den historiske strid, der har været mellem landbrug og naturfolk og mellem partierne Christiansborg, så tror jeg ikke, vi

**Formanden (Søren Gade):**  
Franciska Rosenkilde.

Kl. 13:45

**Franciska Rosenkilde (ALT):**

Ministeren nævner, at Danmark er det første land, der vil indføre en CO<sub>2</sub>-afgift. Men Danmark er også det land i verden, der har den største animalske produktion per indbygger, så på den måde kan man jo sige, at det passer meget godt sammen. Trepårtens opdrag var jo netop at lave en CO<sub>2</sub>-afgift på landbruget, og hvorfor afviger trepartsaftalen fra videnskabelige og faglige anbefalinger fra både Svarerapporten, som man satte i gang, og Klimarådets anbefalinger, som jo er betydeligt højere og med en langt mere samfundsøkonomisk fair CO<sub>2</sub>-afgift?

Kl. 13:45

**Formanden (Søren Gade):**  
Ministeren.

Kl. 13:45

**Ministeren for grøn trepart (Jeppe Bruus):**

Det er fuldstændig faktisk rigtigt, at vi afviger fra Svarer. Svarer havde f.eks. lagt op til, at der skulle være en afgift på, hvor meget

en lavbund forurener. Det skulle være 10 kr. i 2030. Vi siger 40 kr. i 2028, så jeg vedstår, at vi er mere ambitiøse der, og at vi har rykket det frem sammenlignet med Svarer. Og på samme måde er der andre elementer her, der ikke er en til en sammenlignelige. Men det er jo til genstand for en stor bred aftale med de parter, der har været med omkring bordet, og det beviser det, som ikke er lykkedes alle mulige andre steder, nemlig at vi i fællesskab og med den danske model, hvor vi sidder sammen, kan skabe grundlaget for, at vi både indfrier vores klimamål, passer godt på vores fjorde og omstiller landbruget. Det vil også medføre færre dyr alt andet lige, både i forhold til afgiften og i forhold til den landbrugsjord, vi tager ud af drift.

Kl. 13:46

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Franciska Rosenkilde med et afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:46

**Franciska Rosenkilde (ALT):**

Vil ministeren give et helt konkret bud og en anvisning på, hvordan man reducerer den animalske produktion i Danmark, ikke bare som en konsekvens af de her relativt fluffy indsatser? Vil ministeren angive vejen til ambitionen om at reducere antallet af husdyr i Danmark?

Kl. 13:46

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:46

**Ministeren for grøn trepart (Jeppe Bruus):**

Den vej handler lige som alt andet om, om man vil have fine visioner og målsætninger og rapporter, eller om man vil lave konkret politik, der kan implementeres. For forudsætningen for overhovedet at udvikle dansk landbrug er, at man sætter sig sammen. Det er alt andet lige nemmere at skabe resultater, når man sidder i et lokale og er med til at tage ansvar for det, end når man står udenfor og stiller spørgsmål. Så noget af det er at udvikle en bæredygtig landbrugssektor. Det er noget af det, vi også gør, når vi i fællesskab skal implementere den grønne trepart.

Kl. 13:47

**Formanden (Søren Gade):**

Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til ministeren for grøn trepart og tak til fru Franciska Rosenkilde fra Alternativet.

Jeg byder nu velkommen til social- og boligministeren og velkommen til fru Rosa Lund fra Enhedslisten, som stiller spørgsmålet (spm. nr. S 46).

Kl. 13:47

**Spm. nr. S 39 (omtrykt)**

7) Til ministeren for grøn trepart af:

**Helene Brydesholt (ALT) (medspørger: Torsten Gejl (ALT)):**

Mener ministeren, at den proces, som regeringen har kørt op til fremlæggelsen af den grønne trepartsaftale, har inddraget relevante samfundsaktører – heriblandt repræsentanter fra klimabevægelser, dyrevelfærdorganisationer og ungdommen – i tilstrækkelig grad, og vil ministeren karakterisere processen som værende demokratisk? (Spørgsmålet er udgået).

Kl. 13:47

**Spm. nr. S 46**

8) Til social- og boligministeren af:

**Rosa Lund (EL):**

Hvad gør regeringen for at vende udviklingen på handicapområdet, som er blevet alvorligt kritiseret af FN's Handicapkomité, der bl.a.

beskriver indtrykket af, at der er tilbageskridt for mennesker med handicap på vej?

Skriftlig begrundelse

Artikel 4, sektion 2 i FN's Handicapkonvention forbyder tilbageskridt. Ser man på Danmark, får man indtrykket, at der er tilbageskridt på vej. Der er en stigning i institutionalisering, der er en nedgang i erhvervsuddannelser for personer med handicap. Der er endda tilbagegang for traditionelle menneskerettigheder i forhold til statens magtanvendelse. Brugen af tvang i psykiatriske hospitaler vokser. Tilgængelighed af boliger og offentlig busservice ser ud til at være faldende. Danmarks Institut for Menneskerettigheder fortæller, at baseret på deres undersøgelser, er diskrimination steget. Det er en bekymrende udvikling.

**Formanden (Søren Gade):**

Værsgo.

Kl. 13:47

**Rosa Lund (EL):**

Tak. Hvad gør regeringen for at vende udviklingen på handicapområdet, som er blevet alvorligt kritiseret af FN's Handicapkomité, som bl.a. beskriver indtrykket af, at der er tilbageskridt for mennesker med handicap på vej?

Kl. 13:48

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:48

**Social- og boligministeren (Sophie Hæstorp Andersen):**

Tak for det, og tak for spørgsmålet, som jo er det første af min art her i salen. Så tak for det. Der er jo desværre rigtig store udfordringer på handicapområdet. Det er der ikke nogen tvivl om, og det vidner kritikken fra FN's Handicapkomité jo også om. Institut for Menneskerettigheder har også et handicapbarometer, og det har også peget på, at der er en udvikling på området, som enten er stillestående eller i nogle tilfælde ligefrem tilbagegående.

Regeringen er derfor meget bevidst om udfordringerne på det område og indkaldte jo allerede før sommerferien, og også før jeg selv tiltrådte som social- og boligminister, til nogle drøftelser. Så man var også opmærksom på det, inden Danmark fik kritik af FN. Derfor blev der i maj indgået en rammeaftale på handicapområdet, og det er en rammeaftale, som jeg anser som værende en meget ambitiøs og samlet handicappolitisk plan, der kan forandre handicapområdet til det bedre, både på kort og på lang sigt.

Der ligger hele 25 initiativer i den her rammeaftale, som netop er i gang med at blive udfoldet nu, og inden længe vil der blive indkaldt til forhandlinger og drøftelser i den kreds af partier, der er i aftalekredsen. I det samarbejde, der er i det regi, der hedder Sammen om handicap, vil de enkelte initiativer også blive drøftet med parterne på det her område.

I aftalen indgår der f.eks. specialeplanlægning, som skal være med til at sikre, at borgere med komplekse behov får den rette støtte med et stærkt fagligt grundlag, uanset hvor i landet man bor, og hvor komplekse behov man har. Vi er også i gang med at udvikle en handicappolitisk handlingsplan, der skal se på, hvordan vi udnytter den store ressource, der er blandt mennesker, der lever med et handicap, sådan at de kommer tættere på både uddannelse og beskæftigelse.

Kl. 13:49

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Rosa Lund.

Kl. 13:49

**Rosa Lund (EL):**

Tak for det, og velkommen i salen til socialministeren. Grunden til, at jeg spørger, er jo, at da den danske regering blev forelagt kritikken fra FN's Handicapkomité, var der helt stille i 60 sekunder, *helt* stille. Det tænker jeg har været en meget ubehagelig oplevelse for mennesker med handicap i Danmark – at opleve, at der ikke er nogen, der kan svare på, hvorfor det er gået tilbage for mennesker med handicap i Danmark. Det er jo derfor, jeg spørger ministeren nu, om ministeren så kan svare på den kritik, som FN kommer med, og som jo vel at mærke kom, efter at rammeaftalen var blevet lavet?

Kl. 13:50

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:50

**Social- og boligministeren (Sophie Hæstorp Andersen):**

Som jeg nævnte før, er den rammeaftale, der blev indgået tilbage i maj måned, og som egentlig startede ud med en masse samtaler med både Danske Handicaporganisationer, kommunerne og andre, faktisk en rammeaftale, som indeholder 25 initiativer, men som jo ikke er udfoldet endnu. Derfor kan jeg også godt forstå, at når kritikken rammer Danmark, er det klart, at det både er en kritik, vi reagerer på, i og med den kommer, men det er omvendt også en kritik, vi har set tidligere, i og med at Institut for Menneskerettigheder jo har et handicapbarometer, vi også har fulgt op på.

Så det korte svar er egentlig: Der ligger 25 initiativer; nu skal de blive til virkelighed, og det glæder jeg mig til at gå i gang med med de partier, der er med i rammeaftalen.

Kl. 13:51

**Formanden (Søren Gade):**

Spørgeren.

Kl. 13:51

**Rosa Lund (EL):**

Det undrer mig lidt, at ministeren siger, at man reagerede, for man sad jo bare og var stille i et helt minut, da man blev forelagt den her kritik og fik spørgsmål fra FN's Handicapkomité. Så grunden til, at vi spørger, er jo, at vi i Enhedslisten er bekymrede og netop ikke synes, man reagerer.

Derfor vil jeg så bare gerne spørge ministeren helt kort og klart: Vil man lave den omfattende lovændring, som FN's Handicapkomité peger på at man skal lave?

Kl. 13:52

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:52

**Social- og boligministeren (Sophie Hæstorp Andersen):**

Den kritik, der er kommet fra FN's Handicapkomité, går jo på flere forskellige ting. Noget af det går på magtanvendelse, hvor flere af reglerne ligger på sundhedsministerens bord, særlig når det gælder psykiatrien f.eks. Noget af det handler om regler om, hvordan man sikrer antidiskrimination, og hvordan man sikrer bedre adgang til uddannelse og beskæftigelse. Det er nogle af de ting, som mit ministerium kommer til at gå i gang med sammen med beskæftigelsesministeren. Andre ting handler om den generelle inkorporering i dansk lov, og det ligger på Justitsministeriets bord. Så jeg synes også, det er vigtigt, at vi nu finder frem til, hvad det præcis er, den her kritik går på, og sætter ind de steder.

Kl. 13:52

**Formanden (Søren Gade):**

Fru Rosa Lund med et afsluttende spørgsmål.

Kl. 13:52

**Rosa Lund (EL):**

Det er helt rigtigt, at kritikken også går på magtanvendelse, og der er det jo så, at regeringen har øget brugen af magtanvendelse. Der kan man jo godt læse FN's kritik som, at det skal gå den anden vej, altså at vi skal have mindre magtanvendelse. Jeg får jo lyst til at sige til den nye minister, at 1950'erne har ringet: De vil gerne have deres handicappolitik tilbage.

Kl. 13:53

**Formanden (Søren Gade):**

Ministeren.

Kl. 13:53

**Social- og boligministeren (Sophie Hæstorp Andersen):**

Tak for det. Jeg kunne også godt tænke mig, at vi i Danmark kunne bryste os af at være førende inden for langt flere områder, når det gælder om at sikre mennesker med handicap et ligeværdigt liv. Det er lige præcis derfor, regeringen har kastet sig ud i at lave en rammeaftale med en række initiativer sammen med en række partier.

Det er også rigtigt, at magtanvendelse forekommer i Danmark, både psykiatrien, i sundhedsvæsenet og også på botilbud. Det vil vi selvfølgelig også have en skærpet opmærksomhed på. Det kan nok ikke altid fuldstændig undgås, men vi skal i det mindste sikre nogle rammer for det, som er i orden, og det vil jeg selvfølgelig også selv lægge mig i selen for at sikre.

Kl. 13:53

**Formanden (Søren Gade):**

Det afslutter spørgsmålet. Vi siger tak til fru Rosa Lund fra Enhedslisten og tak til social- og boligministeren.

Hermed er spørgetimen afsluttet.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**2) 1. behandling af lovforslag nr. L 9:**

**Forslag til lov om ændring af lov om luftfart og om ophævelse af lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde. (Ændring af safetyafgiften og erstatningsansvarsgrenser, præcisering af bestemmelser vedrørende EU-/EØS-statsborgere og EU-/EØS-selskabers registrering af luftfartøjer i Danmark m.v.).**

Af transportministeren (Thomas Danielsen).  
(Fremsættelse 02.10.2024).

Kl. 13:54

**Forhandling****Formanden (Søren Gade):**

Forhandlingen er åbnet, og den første ordfører, jeg byder velkommen til, er fru Maria Durhuus fra Socialdemokratiet.

Kl. 13:54

Kl. 13:58

(Ordfører)

**Maria Durhuus (S):**

Tak for ordet. Jeg er her i dag på vegne af Socialdemokratiets transportordfører, Thomas Jensen, der ikke kunne være her grundet et møde om motorveje i Jylland, så derfor vil jeg læse hans tale op.

Med lovforslaget L 9 foreslås det, at der i kølvandet på covid-19-pandemien igen skabes en balance imellem udgifterne til tilsynet på luftfartsområdet og indtægterne til dækningen heraf via safetyafgiftsordningen. Safetyafgiften udgør pr. 1. januar 2025 6 kr. pr. passager, der befordres fra en dansk lufthavn. Med forslaget hæves satsen til 8 kr. pr. 1. januar 2025, og der foreslås en gradvis forøgelse af safetyafgiftssatsen frem mod den 1. januar 2028 til 14 kr. pr. passager. Nogle vil måske spørge, hvorfor safetyafgiften først ændres fra 2025, når der de seneste år er opbygget et underskud i afgiftsordningen.

Men som en reaktion på covid-19-pandemiens fortsatte indvirkning på erhvervslivet blev der med sommer- og erhvervspakken fra den 4. juni 2021 afsat 60 mio. kr. til at reducere en stigning af safetyafgiften frem mod 2025. Safetyafgiften blev nedjusteret til og med den 1. januar 2025. Underskuddet i safetyafgiftsordningen er altså opstået, fordi safetyafgiften under covid-19 blev holdt på et kunstigt lavt niveau, der ikke har været omkostningsdækkende i forhold til de omkostninger, der er forbundet med Trafikstyrelsens tilsyn på luftfartsområdet. Det fremsatte lovforslag ligger med andre ord i direkte forlængelse af, at der med den politiske aftale var et ønske om en reduktion i stigningen i afgiften frem mod 2025. For at der ikke skal ske en stor stigning i afgiften fra dag til dag, lægger lovforslaget op til en gradvis forøgelse af afgiftssatsen, frem for at satsen forhøjes til omkring det dobbelte allerede fra årsskiftet.

Det forventes, at der ved udgangen af i år er opbygget et underskud på 225 mio. kr. i safetyafgiftsordningen, som afgiftsstigningen med årene skal bringe i nul. Det forventes endvidere også, at passagergrundlaget i 2025 vil være tilbage på 2019-niveau, og med udgangspunkt i forventningerne til passagertal og omkostninger til Trafikstyrelsens tilsyn kan underskuddet i safetyafgiftsordningen forhåbentlig være udlignet inden for en 6-årig periode og dermed altså i 2030. Herefter kan safetyafgiften reguleres nedad, så der kommer en balance imellem de indtægter, afgiften tilvejebringer, og finansieringen af sikkerhedsarbejdet. Det har vist sig, at den pris- og lønudvikling, der har været igennem de senere år, medfører, at afgiftsniveauet udhules, når man ikke foretager en egentlig pris- og lønindeksregulering af afgiften. Derfor foreslås det med lovforslaget, at reguleringsmekanismen for safetyafgiften ændres fra at være passagertalsbaseret til at blive underlagt en almindelig pris- og lønindeksregulering.

Foruden en ændring af safetyafgiften foreslås en række ændringer af teknisk karakter, og af dem vil jeg fremhæve den ændring, som umiddelbart har stor betydning for passagerer, som oplever en personskade eller skade på bagage og gods, nemlig en ændring af erstatningsansvarsgrensene for passagererne. Montrealkonventionen, som Danmark har underskrevet, regulerer, hvad luftfartsselskaberne som minimum skal betale i erstatning, hvis der sker skade på en passager, bagage eller gods. Lovforslaget her har til formål at opjustere disse erstatningsansvarsgrensere i luftfartsloven, fordi de er blevet udhulet af inflationen og derfor skal opjusteres med virkning fra slutningen af i år.

Socialdemokratiet kan derfor støtte lovforslaget.

Kl. 13:58

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Nick Zimmermann. Værsgo.

**Nick Zimmermann (DF):**

Tak for det. Jeg synes da bare, det kunne være meget interessant at høre, om vi kunne få at vide her i dag, hvad for nogle initiativer Trafikstyrelsen har taget under covid-19 for selv at nedbringe deres udgifter.

Kl. 13:59

**Formanden (Søren Gade):**

Ordføreren.

Kl. 13:59

**Maria Durhuus (S):**

Det vil jeg sende videre til vores transportordfører, da jeg er her på vegne af ham og jeg ikke kan stå her og lave en stor fortælling om det.

Kl. 13:59

**Formanden (Søren Gade):**

Der er ikke yderligere korte bemærkninger, og vi siger tak til fru Maria Durhuus fra Socialdemokratiet. Jeg byder nu velkommen til hr. Hans Christian Schmidt fra Venstre.

Kl. 13:59

(Ordfører)

**Hans Christian Schmidt (V):**

Tak for ordet. Med lovforslaget foreslår regeringen en prisjustering af safetyudgiften, og det er den, som vi kalder safetyafgiften. Som reaktion på covid-19-pandemiens indvirkning på erhvervslivet blev der med sommer- og erhvervspakken fra den 4. juni 2021 afsat 60 mio. kr. til at justere en stigning i safetyafgiften frem mod 2025. Aftalen dengang lød på en justering af safetyafgiftssatsen frem til og med den 1. januar 2025.

Jeg mener, at det var klogt, at vi tilbage i 2021 sikrede, at safetyafgiften under covid-19 blev holdt på et kunstigt lavt niveau, da luftfartsbranchen i meget høj grad var påvirket af lave passagertal, rejserestriktioner osv. og derfor havde brug for alle de hjælpepakker og -foranstaltninger og midlertidige lettelser, som vi kunne finde. Dog betyder denne beslutning, at safetyafgiften ikke har været omkostningsdækkende i forhold til de udgifter, der er forbundet med Trafikstyrelsens tilsyn på luftfartsområdet, og dette har naturligvis medført, at der er opstået et underskud i safetyafgiftsordningen.

I den politiske aftale fra 2021 indgik det, at vi igen ville tilpasse og regulere safetyafgiften fra den 1. januar 2025, så underskuddet kunne indhentes. Det var altså en aftale, vi lavede med hinanden, så vi vidste godt, at det her ville ske, og ordningen kan så komme tilbage i balance. Denne afgiftsforhøjelse kan enten ske som en meget voldsom stigning fra den 1. januar 2025 – det er jo en af mulighederne – eller som en gradvis forhøjelse frem mod den 1. januar 2028. Og heldigvis har regeringen i den forbindelse vurderet, at det er mest hensigtsmæssigt med en gradvis forhøjelse af afgiftsniveauet, så afgiften ikke fra den ene dag til den anden stiger til mere end det dobbelte. Denne vurdering er jeg meget enig i, og jeg er sikker på, at det er den mest hensigtsmæssige løsning for branchen.

Vi har en forventning om, at passagergrundlaget i 2025 vil være tilbage på 2019-niveauet. Derfor giver det også mening, at vi gradvis bevæger os tilbage mod det, der var den oprindelige hensigt med safetyafgiftsordningen, nemlig at der er balance mellem indtægter fra afgiften og omkostninger til Trafikstyrelsens tilsyn. Og med afsæt i de nuværende forventninger til passagertal og omkostninger til Trafikstyrelsens tilsyn vurderer Transportministeriet altså, at underskuddet i safetyafgiftsordningen vil være udlignet inden for en 6-årig periode, og dermed taler vi jo så om 2030.

Herefter kan Folketinget vælge at tilpasse safetyafgiften igen, så den kun skal dække selve safetyafgiftsordningen, altså de udgifter, der er forbundet med den, men det må man jo beslutte til den tid. Eksempelvis foreslås det at ændre – og det er så nogle ting, der kommer til, altså oven i safetyafgiften – de erstatningsansvarsgrenser, der er fastsat i luftfartsloven for luftfartsselskaberne i tilfælde af skader og lignende på passagerer, bagage og gods.

Lad mig bare sige, efter at jeg selv har fået lov at være herinde i mange år, at de ændringer laver vi jo med jævne mellemrum, og de er mest af formel karakter og skal derfor blot implementeres i luftfartsloven. Det er derfor også naturligt, at det med lovforslaget foreslås, at de fremtidige erstatningsansvarsgrenser blot kan tilpasses og ændres af transportministeren ved bekendtgørelse og ikke ved en direkte lovændring her i Folketinget. Det tror jeg sådan set vi alle sammen vil være enige om ikke er noget at tage ned her i salen, men sådan har det været indtil nu, og derfor har vi også måttet gøre det nu her. Men nu kommer ændringerne.

Yderligere foreslås det med forslaget at foretage andre mindre opdateringer, som blot har til formål at fremtidssikre og strømline luftfartsloven, hvilket jeg må sige at jeg synes er fornuftigt.

Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 14:03

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Hans Christian Schmidt fra Venstre. Jeg byder nu velkommen til fru Charlotte Munch fra Danmarksdemokraterne.

Kl. 14:04

(Ordfører)

**Charlotte Munch (DD):**

Tak. Jeg har også fået æren af at være vikar for vores ordfører på området, Kenneth Fredslund Petersen, så jeg læser hans tale op.

For Danmarksdemokraterne er det afgørende, der er balance i Trafikstyrelsens økonomi, og at styrelsen fremadrettet har de nødvendige midler til at udføre sit vigtige arbejde i forhold til at føre tilsyn med, at der er styr på sikkerheden i de danske lufthavne. Med det sagt er der heller ingen tvivl om, at vi er bevidste om, at regningen for den forhøjede afgift vil blive overvæltet på flypassagererne. Derfor vil Danmarksdemokraterne slå hårdt på, at når økonomien i Trafikstyrelsen er reetableret, skal safetyafgiften igen sænkes markant, så afgiften ikke udvikler sig til en pengemaskine for Trafikstyrelsen. I den forbindelse vil vi derfor også stille et ændringsforslag med et krav om en midtvejsevaluering af Trafikstyrelsens økonomi. Som det er nu, kan vi godt stemme for forslaget.

Kl. 14:05

**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. Mads Olsen fra Socialistisk Folkeparti.

Kl. 14:05

(Ordfører)

**Mads Olsen (SF):**

Tak for ordet. I dag skal vi diskutere L 9, der omhandler investering af safetyafgiften og en række andre tiltag. Safetyafgiften, som et par på talerstolen før mig har forklaret, finansierer Trafikstyrelsens tilsyn på civil luftfart-området. I forbindelse med coronapandemien har der oparbejdet sig et underskud i ordningen, da ordningen i 2020 blev sat til et niveau under omkostningerne. Derfor er der nu det her lovforslag om at hæve afgiften fra 6 kr. og så gradvis op til 14 kr. i 2028, hvorefter underskuddet forventes udlignet. Herefter forventer vi selvfølgelig i SF, at man igen tager en drøftelse af prisniveauet på passagerafgiften – det tror jeg egentlig der er bred enighed om

blandt partierne. I SF stemmer vi for L 9, og så forventer vi selvfølgelig en diskussion i 2028 igen. Tak for ordet.

Kl. 14:06

**Formanden (Søren Gade):**

Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Mads Olsen fra Socialistisk Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til hr. Jens Meilvang fra Liberal Alliance.

Kl. 14:07

(Ordfører)

**Jens Meilvang (LA):**

Tak for det. Jeg synes, at ordførerne før mig har redegjort rigtig godt for, hvad det her lovforslag omhandler, så det vil jeg ikke bruge tid på. Jeg kan sige omkring den her safetyafgift, at jeg har brugt lidt tid på at undersøge, om der var et alternativ til at lade afgiften stige. Vi er jo ikke sådan generelt for, at det skal være dyrere at være dansker, andet end at det er strengt nødvendigt. Jeg vil sige, at de svar, jeg har fået fra Transportministeriet, sådan set tilfredsstillende mig, og jeg må acceptere, at vi bliver nødt til at lade afgiften stige, hvis udgifterne og indtægterne skal passe sammen. Bl.a. skal vi have de her penge, som vi mistede under covid-19, tilbage, og som jeg har forstået det, er der også en stigning i internationale krav, der gør, at det altså er dyrere at drive det her system.

Jeg synes, at Danmarksdemokraternes forslag, som jeg først lige har hørt om nu, lyder meget spændende. Jeg synes, det kunne være fint at evaluere det. Altså, vi er jo selvfølgelig kun interesseret i at få sat afgiften ned hurtigst muligt, og hvis det er muligt inden for en kortere periode end det, der er lagt op til her, er vi selvfølgelig med på det.

Kl. 14:08

**Formanden (Søren Gade):**

Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til hr. Jens Meilvang fra Liberal Alliance. Jeg byder nu velkommen til hr. Peter Have fra Moderaterne.

Kl. 14:08

(Ordfører)

**Peter Have (M):**

Tak for det, formand. Lovforslaget, vi behandler i dag, bygger på en meget fornuftig grundidé om at skabe balance i finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn med luftfarten gennem en fair og gennemsigtig model. Safetyafgiften er netop et eksempel på en effektiv og forenklet løsning. I stedet for en lang række små gebyrer har vi samlet det i en samlet afgift, så vi gør det administrativt lettere og nemmere at budgettere for luftfartsselskaberne. Det er godt for branchen, og det er godt for myndighederne.

Vi står nu i en situation, hvor covid-19-pandemien og en almindeligt lav afgiftssats undervejs har skabt en ubalance mellem Trafikstyrelsens tilsynsudgifter og indtægten fra afgiften. Derfor skal vi handle, og det skal gøres med omtanke. Her bliver der i stedet for en brat stigning foreslået en gradvis forhøjelse af afgiften over 4 år, fra 8 kr. i 2025 til 14 kr. 2028. Med blik for, at luftfartsbranchen stadig er i gang med at komme sig efter økonomiske konsekvenser af pandemien, vil den her gradvise forhøjelse give selskaberne mulighed for at tilpasse sig, og det vil undgå at skabe unødigt pres på en sektor, der har været hårdt ramt. Denne løsning sikrer, at de nødvendige omkostninger bliver dækket, samtidig med at vi indfører en løbende pris- og lønregulering, som holder afgiften i trit med de faktiske udgifter. Det er en ansvarlig og fremadskuende plan, der tager højde for både den økonomiske situation og for behovet for et stærkt tilsyn med den sikkerhed, der skal være i luften. Samtidig giver den branchen mulighed for at tilpasse sig, og det er godt.

Det er også værd at nævne, at vi med dette lovforslag moderniserer flere regler såsom erstatningsansvarsgrænsen, præcisering af luftdygtighed og registrering af særlige luftfartøjer som ultralette fly. Alle disse ændringer er nødvendige for at sikre en tidssvarende og effektiv lovgivning.

Moderaterne kan støtte forslaget.

Kl. 14:10

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Peter Have fra Moderaterne. Jeg byder nu velkommen til fru Helle Bonnesen fra Det Konservative Folkeparti.

Kl. 14:10

(Ordfører)

**Helle Bonnesen (KF):**

Jeg skal som vikar for Mai Mercado fremføre talen for De Konservative. Lovforslaget, vi i dag behandler, vedrører safetyafgiften, som er en afgift for passagerer, der rejser med fly med mere end ti passagersæder, og som betales af luftfartsselskaberne. Indtægterne fra denne afgift bruges til at finansiere tilsyn på hele luftfartsområdet.

I forbindelse med covid-19-pandemien skete der en væsentlig nedgang i antallet af luftfartspassagerer, og samtidig betød en lovændring fra 2021, at afgiften samlet set blev fastsat til et niveau, der ikke var omkostningsdækkende. Så nu har vi et underskud på safetyafgiftsordningen, som på 3 år opgøres til 225 mio. kr. I dag udgør safetyafgiften 5 kr., og pr. 1. januar bliver den opjusteret til 6 kr. pr. passager. Derefter vil der komme en årlig stigning, så den bliver på 8 kr. i 2025, 10 kr. i 2026, 12 kr. i 2027, 14 kr. i 2028. Således vil det forventede underskud i safetyafgiftsordningen blive udlignet inden for en 6-årig periode.

I lovforslaget står der også, at safetyafgiften herefter skal sænkes til et omkostningsdækkende niveau i forhold til de løbende tilsynsudgifter. Det finder vi betænkeligt. Altså, først vil man hæve afgiften markant, og så tager man allerede nu forbehold for at sænke den senere hen. Dermed lægger man op til, at afgiften fortsat fluktuerer. Det giver usikre rammevilkår, når man ikke kan regne med, hvad afgiften er.

Når man ser på høringssvarene, er der et par interessenter, der påpeger de udfordringer, som dansk luftfart står over for i disse år. Der bliver særlig nævnt den kommende passagerafgift, der pålægges fra 2025, som et forhold, der i forvejen vil kaste omkostninger over på passagererne. Safetyafgiften bliver også betalt af passagererne, og derfor udtrykker både Dansk Erhverv og Københavns Lufthavn bekymring for det generelt stigende afgiftstryk på en meget konkurrenceudsat branche.

Det anerkendes heller ikke, at man er fuldt tilbage efter corona. F.eks. nævner SAS i deres høringssvar, at den internationale konkurrence i luftfartsbranchen skærpes løbende og også er blevet skærpet efter corona – altså udfordrende konkurrencevilkår for hele erhvervet.

Sluttelig er der en kritik af, at passagererne skal finansiere hele tilsynet på området. Det gælder også inden for de områder, som ikke har med passagererne at gøre, altså f.eks. droner og cargotransport, som vurderes at være områder i stor vækst.

Samlet set anerkender Konservative, at det er nødvendigt at få nedbragt det underskud, der er oparbejdet i safetyafgiftsordningen, men vi havde gerne set, at man i højere grad lyttede til de interessenter, som udtrykker skepsis over for timingen, hvor afgiftsforhøjelsen følger samtidig med indførelse af en ny passagerafgift. Vi så gerne, at afgiften ikke svinger op og ned, som den hidtil har gjort, men at der bliver skabt stabile og forudsigelige rammevilkår; og så havde vi gerne set, at der var en anerkendelse af den internationale konkurrence blandt luftfartsselskaberne, for den danske afgift svækker konkur-

renceevnen. Derfor kan Konservative ikke stemme for lovforslaget, som det foreligger.

Jeg skal nævne, at jeg ikke mener, at Mai Mercado er bekendt med det ændringsforslag, der er nævnt, så den del af det kan jeg ikke rigtig forholde mig til.

Kl. 14:13

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger, så vi siger tak til fru Helle Bonnesen fra Det Konservative Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til fru Jette Gottlieb fra Enhedslisten.

Kl. 14:14

(Ordfører)

**Jette Gottlieb (EL):**

I forlængelse af den foregående ordfører må jeg sige, at Enhedslisten ikke har noget imod en høj fast afgift. Det hænger sammen med, at vi ikke mener, vi skal flyve mere, men at vi skal flyve mindre, og derfor har vi ikke noget imod, at man laver en adfærdsregulerende afgift. Men det er ikke det, vi snakker om i dag.

I dag snakker vi om, at det skal løbe rundt, og at de udgifter, der har været, og som har givet underskud i den forudgående periode, bliver dækket ind igen, og det synes jeg er klogt og rigtigt. Jeg vil dog gerne have lidt mere at vide om, hvordan man forestiller sig, at afgiften stiger igen. Vil der være tale om et nyt lovforslag til den tid? Får vi det fremlagt til gennemsyn, eller hvordan foregår det, hvis man sænker afgiften igen på et senere tidspunkt?

Så har jeg nogle andre spørgsmål, og et af dem handler om, at alt det her kun gælder fly med over ti sæder, men det er jo ret moderne i øjeblikket at snakke om privat flyvning. Altså, de private fly bidrager til de samme usikkerheder på landingsbaner, de har de samme risikobetonede ting, brug af lufrum og alle sådan nogle ting. Hvordan er privatflyene sat til at dele de omkostninger, der ligger i det? Det vil jeg gerne vide, inden jeg sådan massivt siger, at vi nok stemmer for det her.

Så er der bedømmelse af luftfartsdygtigheden; det synes jeg er vigtigt at man tager sig af, for det er det, der bestemmer noget om sikkerheden i luften. Så vil jeg i forhold til de bemyndigelser, der også gives i lovgivningen, gerne vide, hvem der bliver orienteret? Hvordan bliver vi orienteret, såfremt der bliver ændret i kraft af bemyndigelse i forhold til de pågældende bekendtgørelser og lignende? Så jeg har et par spørgsmål hængende i luften, som jeg håber at få svar på, når ministeren kommer på talerstolen.

Kl. 14:15

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Jette Gottlieb fra Enhedslisten. Jeg byder nu velkommen til hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti.

Kl. 14:16

(Ordfører)

**Nick Zimmermann (DF):**

Tusind tak for det. I Dansk Folkeparti er vi selvfølgelig enige i, at safetyafgiften bør dække brugen af sikkerhedsservicen i danske lufthavne, og det er sådan set også kun rimeligt, at brugerne af servicen, danske som udenlandske, bør betale for, at vi har en god safetyservice i Danmark. Derfor er det også klart, at vi støtter intentionen i indførelsen af afgiften, ved at den bør afspejle omkostningsniveauet for den offentlige myndighed. Alternativet er jo, at det kun er danske skatteborgere, der skal betale for servicen.

Som det kan læses i lovforslaget, skyldes underskuddet på de her 225 mio. kr. jo hovedsagelig, at der har været mindre aktivitet under covid-19, og den lavere aktivitet har vi selvfølgelig alle sammen en forståelse for. Men lovforslaget giver altså alligevel en rimelig

voldsom stigning på afgiften, altså fra de her 5 kr. til 6 kr. og så helt op til 14 kr. i 2028. Det er over en fordobling. Herefter forventes det så, at afgiften vil sænkes igen, når hullet er indhentet.

Men det, som vi er interesseret i, er i virkeligheden: Hvorfor har Trafikstyrelsen, og hvordan har Trafikstyrelsen tilpasset sine udgifter under covid-19? For der må man jo kunne forvente, at Trafikstyrelsen tilsvarende har færre udgifter, når der er færre passagerer. Derfor er der meget, der tyder på her, at Trafikstyrelsen ikke har været sig sit ansvar bevidst og har nedbragt sine udgifter. Og derfor vidner lovforslaget om, at nu skal fremtidige brugere af lufthavnene så betale for, at Trafikstyrelsen ikke har nedbragt sine udgifter under covid-19. Det ser vi selvfølgelig frem til at drøfte under udvalgsbehandlingen, hvor vi også vil stille en række opfølgende spørgsmål omkring, hvilke helt konkrete initiativer Trafikstyrelsen rent faktisk har taget til at nedbringe sine udgifter. For det giver sig selv, at en afgiftsstigning i stigende grad vil presse de danske lufthavnes konkurrenceevne. Så det er ordene herfra. Tak.

Kl. 14:18

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Vi siger tak til hr. Nick Zimmermann fra Dansk Folkeparti. Jeg byder nu velkommen til fru Christina Olumeko fra Alternativet.

Kl. 14:18

(Ordfører)

**Christina Olumeko (ALT):**

Tak for ordet. Der er flere af mine gode kollegaer, der allerede har redegjort for lovforslaget her. For Alternativet er det et lovforslag, der indeholder flere elementer omkring luftfart, og det vigtigste er det, vi også diskuterer i dag, nemlig den del, der handler om safetyafgiften. Sådan helt kort støtter Alternativet, at der bringes balance mellem udgifter til sikkerhedstilsyn og indtægter fra afgiften. Alternativet kan derfor støtte lovforslaget, som det ligger lige nu, men ligesom Enhedslisten er vi også nysgerrige på, om ministeren kan besvare, hvordan mindre privatfly bliver reguleret. Og så skal jeg hilse fra Radikale Venstres ordfører, hr. Stinus Lindgreen, og sige, at Radikale Venstre støtter lovforslaget.

Kl. 14:19

**Formanden (Søren Gade):**

Tak for det. Der er ingen korte bemærkninger. Vi siger tak til fru Christina Olumeko fra Alternativet. Hermed er vi igennem rækken af ordførere, og derfor giver jeg nu ordet til transportministeren.

Kl. 14:19

**Transportministeren (Thomas Danielsen):**

Tak for ordet, formand. Jeg vil gerne starte med at takke ordførerne for jeres bemærkninger til lovforslaget. Som det er jer bekendt, finansieres Trafikstyrelsens tilsyn af luftfartsområdet i dag af den såkaldte safetyafgift. Safetyafgiften blev med inspiration fra Sverige og Finland indført i 2013 som erstatning for en lang række gebyrer og afgifter på luftfartsområdet. Det var f.eks. forskellige årsafgifter i forbindelse med Trafikstyrelsens udstedte luftdygtighedsbeviser til forskellige typer af fly og årsgebyrer for Trafikstyrelsens løbende tilsyn. Formålet var at forenkle finansieringsmekanismen for Trafikstyrelsens tilsyn og nedbringe de administrative omkostninger til luftfartsbranchen og Trafikstyrelsen. Derfor vurderer jeg, at der fortsat er bred opbakning til safetyafgiften, og at der er tale om en klog afgift, der fjerner et kludetæppe af gebyrer og afgifter og samtidig sænker de administrative byrder.

Safetyafgiften betales af luftfartsselskaberne pr. passager, som de flyver med fra en dansk, grønlandsk eller færøsk lufthavn. Under covid-19-pandemien var der en væsentlig nedgang i antallet af flypassagerer, og samtidig fastsatte Folketinget afgiften til et niveau, der

var lavere end de reelle omkostninger til tilsynet med luftfarten. Alt imens skulle Trafikstyrelsen fortsat føre tilsyn i overensstemmelse med lovgivningen. Kombinationen af nedgangen i antallet af passagerer og den lave safetyafgift har medført, at der er oparbejdet et underskud i safetyafgiftsordningen siden 2020.

Det har hele tiden været hensigten med safetyafgiftsordningen, at ordningen skal balancere i sig selv, så der er overensstemmelse mellem indtægterne af safetyafgiften og omkostningerne til Trafikstyrelsens tilsyn. Formålet med lovforslaget er derfor her i kølvandet på covid-19-pandemien igen at skabe balance mellem de omkostninger, som Trafikstyrelsen har til sit tilsyn med luftfartsområdet, og indtægterne fra safetyafgiften. Jeg foreslår derfor, at safetyafgiften skal være 8 kr. i 2025, 10 kr. i 2026, 12 kr. i 2027 og 14 kr. i 2028. Det foreslås samtidig, at afgiften omfattes af løbende pris- og lønindeksregulering. Det er mit ministeriums forventning, at vi har betalt den gamle coronagæld tilbage inden for en 6-årig periode. Herefter vil safetyafgiften igen skulle justeres, så den alene svarer til de omkostninger, som Trafikstyrelsen har til tilsynet. Det sker ved lov. Og det er måske også derfor svar til fru Jette Gottlieb, som spurgte ind til den del.

For så vidt angår de øvrige dele af lovforslaget, er der ikke så meget politik i det. For det første foreslås det at ændre de erstatningsansvarsgrænser, der er fastsat i luftfartsloven for luftfartsselskaberne i tilfælde af skader og lignende på passagerer, deres bagage eller gods. Det betyder eksempelvis i praksis, at hvis en passager dør på grund af en ulykke, som sker om bord på flyet, kan luftfartsselskaberne afhængigt af den konkrete sag ikke afskære sig fra en erstatning på under 1,4 mio. kr. I dag er den ca. 1,2 mio. kr. Ændringerne i erstatningsansvarsgrænserne er en konsekvens af inflationen, og ændringerne udspringer direkte af vores folkeretlige forpligtelser. De skal derfor blot indarbejdes i luftfartsloven. Fordi ændringerne af erstatningsansvarsgrænserne vil skulle ske med jævne mellemrum og er af formalistisk karakter, foreslås det, at den til enhver tid siddende transportminister skal kunne justere disse erstatningsansvarsgrænser ved bekendtgørelse, så vi ikke behøver at fremsætte et lovforslag her i Folketinget hver gang.

For det andet foreslås det at indsætte nogle særskilte bemyndigelsesbestemmelser vedrørende fastsættelse af regler om tekniske krav til luftfartøjer og mærkning for at skabe mere klarhed over rækkevidden af bemyndigelserne. Der er tale om en præcisering af bemyndigelserne, og der vil derfor ikke være nogen ændring i Trafikstyrelsens praksis på området.

Kl. 14:24

For det tredje foreslås en præcisering af de allerede gældende regler om nationalitetsregisteret, så det bliver klart, hvilke formalia EU- og EØS-borgere og virksomheder skal efterleve for at få luftfartøjer registreret i Danmark. Folketinget har i bemærkninger til en tidligere ændring af luftfartsloven taget stilling til, at EU- og EØS-borgere skal have tilknytning til Danmark for at kunne få registreret deres fly her i landet. Med lovforslaget får vi skrevet det ind i lovens ordlyd. På den måde kan der ikke herske tvivl om, hvad luftfartslovens bestemmelser stiller af krav i den virkelige verden, når Trafikstyrelsen sidder og skal godkende registreringer af fly i Danmark. Det tilknytningskrav er en forudsætning for, at Trafikstyrelsen kan føre et effektivt tilsyn med luftfartøjer, der er registreret som danske.

For det fjerde foreslås reglerne om nationalitetsregisteret også ændret for at tage højde for, hvordan vi i dag registrerer specielle luftfartøjer som eksempelvis de ultralette fly. For det femte foreslås nogle mindre opdateringer og fremtidssikringer af luftfartsloven.

Så med de afsluttende ord om forslaget vil jeg gerne takke for en god drøftelse af det fremsatte lovforslag. Jeg ser frem til udvalgsbehandlingen.



- Kl. 14:26 Det sidste punkt på dagsordenen er:  
**3) 1. behandling af lovforslag nr. L 11:**  
**Forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber. (Organisering af daglig ledelse og drift af Hovedstadens Letbane I/S, tilpasning af formålsbestemmelsen for Metroselskabets I/S, videreførelse af bolværksejers forpligtelser i København, placering af Hovedstadens Letbane I/S i diverse samarbejdsfora m.v.).**  
 Af transportministeren (Thomas Danielsen).  
 (Fremsættelse 02.10.2024).
- Formanden (Søren Gade):**  
 Der er en enkelt kort bemærkning fra fru Jette Gottlieb, Enhedslisten. Værsgo.
- Kl. 14:26
- Jette Gottlieb (EL):**  
 Der var lige det med privatflyene, der havde under ti sæder, som jeg gerne vil høre et svar på, altså med hensyn til hvordan de indgår i betalingen af de sikkerhedskontroller og den slags ting.
- Kl. 14:26 Kl. 14:28
- Formanden (Søren Gade):**  
 Ministeren.
- Kl. 14:26
- Transportministeren (Thomas Danielsen):**  
 I forhold til det med sikkerhedskontrol osv. i lufthavne betaler man jo for at bruge lufthavnen, uanset hvor mange sæder der er. I safetyafgiften betaler du ikke, hvis du har under ti passagerer. Så er man undtaget, ligesom man har den grænse, når man taler om passagerafgift osv.; så der er man ikke en del af det.  
 Så i det her lovforslag er det egentlig kun et spørgsmål om at få justeret safetyafgiften, sådan at der bringes balance mellem de faktiske udgifter og omkostninger og indtægterne. Og så er det jo helt fair at have et ønske om, at visse flytyper skal betale mere for at flyve, men det er ikke det, som vi regulerer i det her lovforslag.
- Kl. 14:27
- Formanden (Søren Gade):**  
 Fru Jette Gottlieb.
- Kl. 14:27
- Jette Gottlieb (EL):**  
 Jeg tænker, om ministeren vil være åben over for, at man stiller et ændringsforslag om, at safetyafgiftsbestemmelsen skal gælde alle fly.
- Kl. 14:27
- Formanden (Søren Gade):**  
 Ministeren.
- Kl. 14:27
- Transportministeren (Thomas Danielsen):**  
 Nej, der er ikke lagt op til at ændre på, hvordan der betales, og hvem der betaler safetyafgiften. Der er lagt op til at regulere størrelsen af safetyafgiften, sådan at der bliver lavet balance mellem de faktiske omkostninger, som Trafikstyrelsen har til at lave kontrollerne, og de indtægter, der er heraf.
- Kl. 14:27
- Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**  
 Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.  
 Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Transportudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.  
 Det er vedtaget.
- Forhandling**
- Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**  
 Forhandlingen er åbnet. Første ordfører er Maria Durhuus fra Socialdemokratiet.
- Kl. 14:29
- (Ordfører)  
**Maria Durhuus (S):**  
 Tak for ordet. Jeg skal starte med at sige, at jeg er her på vegne af Socialdemokratiets transportordfører, der ikke kunne være til stede i dag grundet møder i Jylland vedrørende motorvejsnettet.  
 Det her lovforslag, L 11, er jo et lovforslag, som vil ændre på en række love, lige fra Metroselskabet, Hovedstadens Letbane, de private bolværksejere i Københavns Havn samt Region Nordjyllands muligheder for at køre tog til Hobro. Derfor vil jeg tage de enkelte lovområder et ad gangen.  
 Metroselskabet bliver forretningsfører for Hovedstadens Letbane, fordi ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane har anmodet Transportministeriet om at ændre lovgrundlaget for selskabet, således at Metroselskabet kan fortsætte som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, også efter at letbanen sættes i drift. Det ønske imødekommer vi med lovforslaget, således at Metroselskabet fortsat skal varetage den daglige ledelse og drift af Hovedstadens Letbane under instruks fra bestyrelsen for Hovedstadens Letbane. Det er nemlig ganske fornuftigt at fortsætte med Metroselskabet som forretningsfører, fordi alternativet ville være, at Hovedstadens Letbane ellers skulle opbygge en helt ny administration med egne medarbejdere. Det ville formentlig være en væsentlig dyrere løsning og derfor være en belastning for letbaneselskabets økonomi.  
 Metroselskabet vil med lovforslaget kunne udarbejde undersøgelser af andre transportanlæg end metro, fordi Metroselskabet med lovforslaget får mulighed for efter anmodning fra ejerne at lave indledende undersøgelser, miljøvurderinger og projekteringer af kommende metrolinjer og lignende kollektive transportanlæg. Det er ganske fornuftigt nu, hvor Metroselskabet har opbygget en så stor ekspertise med store anlægsprojekter, og som det vil give god mening at give flere opgaver end metrobyggeri, i stedet for at skulle opbygge nye enheder.  
 Med lovforslaget foreslås det, at Hovedstadens Letbane på lige fod med Movia, Metroselskabet og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik, indføres i en række bestemmelser i lov om trafikkselskaber om henholdsvis indtægtsdeling, takstkompetence og samarbejde om den offentlige servicetrafik inden for trafikkselskabet på Sjællands, Movias geografiske område. Årsagen er, at Hovedstadens Letbane er en ny aktør i hovedstadens kollektive trafik.  
 Modernisering af reglerne for private bolværksejere i Københavns Havn: Lidt kuriøst flyttes regulering af bro- og bolværkskommissionen og pligterne for bolværksejerne i Københavns Havn i forordning af 18. april 1744 om havnevæsnets regulering i København

og Christianshavn til lov om Metroselskabet og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Lovændringen har til formål at videreføre gældende ret i forhold til bolværksejernes pligt til at vedligeholde og istandsætte deres bolværker samt muligheden for at påbyde bolværksejere at istandsætte deres bolværk, men samtidig skal lovændringen gøre det lettere for bolværksejere at gennemskue deres pligter som bolværksejere. Det er præciseret, at det er Udviklingsselskabet By & Havn, der kan meddele påbud om vedligeholdelse til bolværksejere, og det er vigtigt at understrege, at By & Havn er omfattet af forvaltningsloven, og at klager over forvaltningen i Københavns Havn kan gives til Trafikstyrelsen.

Region Nordjylland får mulighed for at køre tog helt til Hobro. Det foreslås at ændre lov om trafikkselskaber, for at staten fremover kan overdrage trafikføremansansvaret til Region Nordjylland på strækningen mellem Hobro og Frederikshavn. I dag er det sådan, at Region Nordjylland udfører togtrafik på den 111 km lange banestrækning mellem Frederikshavn og Skørping, som den gældende lov giver mulighed for. Men loven tillader ikke forlængelse af regionens trafik med de sidste 23 km fra Skørping til Hobro, som jo ligger inden for regionsgrænsen. Regionen har nu et ønske om at udvide sin regionaltogetrafik til Hobro. Det ønske imødekommes med dette forslag. Hvordan togdækningen fremover skal være med antal stop i timen på de enkelte stationer på den nye strækning regulerer vi ikke med dette lovforslag.

Alt i alt er det her en række fornuftige ændringer af forskellige love, som vil gøre planlægning af den kollektive mobilitet lettere og holde ressourceforbruget nede, og Socialdemokratiet kan derfor kun støtte lovforslaget.

Kl. 14:34

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ikke nogen korte bemærkninger. Tak til fru Maria Durhuus. Den næste ordfører er hr. Peter Juel-Jensen fra Venstre.

Kl. 14:34

(Ordfører)

**Peter Juel-Jensen (V):**

Tak for det, formand. Min gode kollega fra Socialdemokratiet har redegjort meget godt for lovforslagets samlede indhold. Det her lovforslag er faktisk opstået, ved at de 11 omegnskommuner og Region Hovedstaden har anmodet Transportministeriet om at ændre lovgrundlaget for selskabet, således at Metroselskabet kan fortsætte som forretningsfører for Hovedstadens Letbane I/S, også efter at letbanen sættes i drift. Altså, der er tale om samtænkning, der er tale om at få mere ud af de samme ressourcer. Og det bifalder vi i Venstre, for får mere ud af de samme ressourcer, er det noget, der kommer til at smitte af på driftsomkostningerne, og dermed kommer vi altså til at køre længere på literen.

Ellers indeholder lovforslaget en række andre elementer, som jeg synes der er blevet redegjort godt og grundigt for, så jeg vil bare slutte af med at hilse fra Radikale Venstre og fra Dansk Folkeparti og sige, at de bakker op om forslaget.

Kl. 14:35

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger. Tak til hr. Peter Juel-Jensen. Næste ordfører er fru Charlotte Munch fra Danmarksdemokraterne.

Kl. 14:35

(Ordfører)

**Charlotte Munch (DD):**

Tak for ordet. Endnu en gang har jeg den glæde at være vikar for Kenneth Fredslund Petersen.

For Danmarksdemokraterne giver det god mening, at Metroselskabet fremadrettet også skal varetage den daglige drift af Hoved-

stadens Letbane I/S, og Metroselskabet får det overordnede ansvar for eksisterende og fremtidige metrostrækninger. Derudover er det fornuftigt, at Metroselskabet få mulighed for bl.a. at lave indledende undersøgelser og miljøvurderinger af kommende metrolinjer samt indgå i indtægtsdelingen hos Movia.

Vi er også positivt indstillet i forhold til at overdrage trafikføremansansvaret til Region Nordjylland på strækningen mellem Hobro og Frederikshavn. Det skal ses i lyset af, at Region Nordjylland siden 2015 med stor succes har haft trafikføremansansvaret for regionaltrafikken mellem Skørping og Frederikshavn. Med det kan jeg vist godt afsløre, at Danmarksdemokraterne stemmer for forslaget.

Kl. 14:37

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger, så jeg siger tak til fru Charlotte Munch. Næste ordfører i rækken er hr. Mads Olsen fra Socialistisk Folkeparti.

Kl. 14:37

(Ordfører)

**Mads Olsen (SF):**

Tak for ordet. Lovforslaget indeholder mange elementer, som ordføreren for Socialdemokratiet har redegjort ganske fint for. Jeg vil bare fremhæve et par af dem. Bl.a. overdrager man trafikføremansansvaret til Region Nordjylland på strækningen mellem Hobro og Frederikshavn. Det synes jeg er en klog ting, for Region Nordjylland har længe haft en vision om at udvide sin regionaltogetbetjening mellem Aalborg og Skørping til Hobro, og når man er vild med tog, som SF'ere jo er, synes man da bare, det er godt, at der sikres en bedre arbejdsdeling her, så vi forhåbentlig får endnu flere tog deroppe.

Derudover har Hovedstadens Letbane anmodet om, at Metroselskabet fortsat skal varetage ledelse og drift af Hovedstadens Letbane. Det er en billigere løsning, hvor man bruger de samme kræfter klogere, i stedet for at Letbanen skal ud og ansætte sit eget personale. Det synes jeg også er meget fint tænkt. Der er også mange andre ændringer af teknisk karakter i lovforslaget, og de er også blevet omtalt.

Så jeg vil bare sige, at vi i SF stemmer for lovforslaget.

Kl. 14:38

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger. Tak til hr. Mads Olsen. Næste ordfører i rækken er hr. Jens Meilvang fra Liberal Alliance.

Kl. 14:38

(Ordfører)

**Jens Meilvang (LA):**

Mange tak til formanden. Jeg vil faktisk sige det samme som ordføreren fra Socialistisk Folkeparti. Jeg synes, den socialdemokratiske ordfører har redegjort meget godt og detaljeret for alle de elementer, der er i det her lovforslag, og med de samme argumenter som de andre ordførere bakker Liberal Alliance op om det. Tak.

Kl. 14:39

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Tak til ordføreren for Liberal Alliance. Der er ingen korte bemærkninger. Næste ordfører er hr. Peter Have fra Moderaterne.

Kl. 14:39

(Ordfører)

**Peter Have (M):**

Tak for det, formand. Jeg vil følge Liberal Alliances ordfører og sige tak til de øvrige ordførere for de gode fremlæggelser i forbindelse med lovforslaget, og så vil jeg blot tilkendegive, at Moderaterne støtter forslaget.

Kl. 14:39

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger, så tak til ordføreren. Næste ordfører i talerrekken er fru Helle Bonnesen fra Det Konservative Folkeparti.

Kl. 14:39

(Ordfører)

**Helle Bonnesen (KF):**

Tak, formand. Igen vil jeg sige, at jeg er vikar for vores ordfører, fru Mai Mercado, som siger:

Ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane har anmodet om, at Transportministeriet ændrer lovgrundlaget, således at Metroselskabet fortsætter som forretningsfører for Hovedstadens Letbane, også efter at letbanen sættes i drift. Det skyldes, at modellen oprindeligt kun var bestemt til at gælde for anlægsfasen, hvorfor der nu skal træffes beslutninger om den fremtidige organiseringsmodel. Transportministeriet finder det hensigtsmæssigt, at Metroselskabet fortsætter som forretningsfører, da denne model har fungeret godt under anlægsfasen. Samtidig ændrer lovforslaget formålsbestemmelsen for Metroselskabet, således at selskabet fremover varetager samtlige aktiviteter i relation til de allerede anlagte og besluttede metrostrækninger.

Det kan Det Konservative Folkeparti kun erklære sig enig i. Vi stemmer for lovforslaget.

Kl. 14:40

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger. Tak til fru Helle Bonnesen. Næste ordfører er fru Jette Gottlieb fra Enhedslisten.

Kl. 14:40

(Ordfører)

**Jette Gottlieb (EL):**

Tak for det. Det her er igen lidt af et bunkelovforslag, for hvad har Hovedstadens Letbane med bolværkerne i Københavns Havn at gøre, for slet ikke at snakke om de nordjyske tog til Hobro? Det handler overordnet om en styring af den kollektive transport i København. Det er det vigtigste i det her forslag, og det er jo logisk at lægge letbanerne ind under Metroselskabet, men det er ikke en klog, logisk og langsigtet strukturering af den kollektive trafik i hovedstaden og på Sjælland.

Jeg skal ikke lægge skjul på, at Enhedslistens meget større vision jo er, at man får det lagt ind under en samlet styring. Det er det, der kan få vores kollektive transport til at virke i praksis. Det er det, der kan få en koordinering til at foregå. Det er det, der kan sikre et informationssystem, der virker på tværs af de enkelte driftsområder og alle sådan nogle ting. Og det her jo slet ikke noget, der peger i den retning. Det peger stadig retning af at styrke, at der er søjler, der planlægger den kollektive trafik i hovedstaden og på Sjælland.

Det er ikke klogt, og derfor håber jeg også, at det på sigt bliver en anden struktur, vi vælger, men så længe det er, som det er, er det jo en meget logisk måde at indføre det på. Derfor kommer Enhedslisten også til at støtte det her forslag, men vil henvise til, at vi helt sikkert kommer med nogle forslag om en meget mere langsigtet løsning på de problemer, som den kollektive trafik står med.

Kl. 14:42

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ingen korte bemærkninger. Tak til fru Jette Gottlieb. Sidste ordfører på talerstolen er fru Christina Olumeko fra Alternativet.

Kl. 14:42

(Ordfører)

**Christina Olumeko (ALT):**

Overordnet set skal jeg sige, at Alternativet ikke har taget stilling til det her lovforslag endnu. Vi har brug for at undersøge konsekvenserne af den foreslåede ændring af rammerne for Metroselskabet I/S og By & Havn nærmere. Det gælder særlig den kompetence, som både Metroselskabet og By & Havn foreslås at blive tillagt. Herudover har vi behov for at forstå konsekvenserne af den del af lovforslaget, som handler om, at ejerne af et bolværk skal vedligeholde bolværket efter anvisning fra By & Havn. Det er for os at se bemærkelsesværdigt, at retten til at udføre arbejde på ejers regning udvides så betragteligt. Det kan sagtens være, at vi har misforstået lovforslaget. Jeg kan i hvert fald se, at ministeriet i høringssvaret skriver, at det ikke er en udvidelse af den eksisterende lovramme, men vi har brug for at blive klogere på det.

Så undrer vi os i det hele taget over, at et lovforslag om bolværkejerens forpligtelser er med i et lovforslag, der primært omhandler letbanen. Så grundlæggende har vi brug for at blive klogere på lovforslaget her i Alternativet, og det håber vi på at kunne blive i løbet af lovbehandlingen. Tak for ordet.

Kl. 14:43

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Tak for det. Der er heller ikke nogen korte bemærkninger her. Tak til fru Christina Olumeko. Nu giver jeg ordet til transportministeren.

Kl. 14:44

**Transportministeren (Thomas Danielsen):**

Tak for det, formand, og tak for ordet. Tak til ordførerne for den positive modtagelse af lovforslaget. Det er jo altid en diskussion værd, hvor mange ting man skal samle i et lovforslag, og den balancegang over jeg mig på. En del af debatten går på, at sagerne kan blive for små, og at man skal herved i salen for mange gange til nogle små spørgsmål, og her er et eksempel, hvor jeg tror at hele Folketinget er 100 pct. enige om alt i det her lovforslag. Derfor vurderede jeg, at man godt kunne lægge flere ting sammen, selv om det alt sammen måske ikke har så meget med hinanden at gøre. F.eks. er det med bolværkerne en meget lille ting hvor vi jo egentlig bare ved lov nu skriver, hvad der sker i praksis. Men tak for den måde, som I helt overordnet har modtaget forslaget på.

Formålet med lovforslaget er jo, som flere af jer også har sagt, at imødekomme den henvendelse, som vi har fået fra ejerkredsen bag Hovedstadens Letbane, om at ændre lovgrundlaget for selskabet, sådan at Metroselskabet kan fortsætte med at være forretningsfører for Hovedstadens Letbane. Lovændringen er påkrævet, fordi det oprindeligt kun var et krav, at Metroselskabet skulle være forretningsfører, indtil letbanen på Ring 3 går i drift. Derefter var det op til ejerne, hvilken model de skulle vælges.

Nu har ejerne så valgt, at de fortsat gerne vil have Metroselskabet som forretningsfører for letbanen på Ring 3. Fra regeringens side vil vi gerne understøtte dette valg, og derfor har vi foreslået ændringen i lov om Metroselskabet, som muliggør ønsket hos ejerkommunerne bag letbanen på Ring 3.

Når lov om Metroselskabet alligevel er åbnet op, har jeg fundet anledning til at foretage to andre justeringer, som begge er af teknisk karakter. Der vil ske en tiltrængt sproglig justering af Metroselskabets formålsbestemmelse, så der ikke længere nævnes metrostrækninger, der for længst er færdige, og der vil ske en præcisering af, at Metroselskabets ekspertise vil kunne komme i spil i forbindelse med undersøgelser, miljøvurderinger og projekter om kommende metrolinjer og lignende kollektive transportanlæg. Det kræver blot en anmodning fra ejerne af Metroselskabet samt en særskilt finansiering til sådan en opgave.

Et andet element i lovforslaget lægger sig op ad ambitionen om regeloprydning, og her er der tale om en regeloprydning i meget gammel lovgivning fra enevældens tid. Vi vil ophæve det, der er af rester af forordningen og et kongeligt reskript fra 1700-tallet, der omhandler besigtigelse og vedligeholdelse af broer og bolværker i Københavns Havn. Bolværkskommissionen har i mere end 200 år holdt øje med bolværkernes tilstand, hvilket den selvfølgelig skal blive ved med at gøre, men bestemmelserne og forpligtelserne for private bolværksejere foreslås nu i stedet videreført til lov om Metroselskabet og Udviklingsselskabet for By & Havn. Der er således tale om en videreførelse af den nuværende retstilstand, apropos Alternativets spørgsmål. Så vidt jeg er orienteret, er alle handlinger om udbedringer af bolværk blevet fulgt, og der har ikke været brug for påbud. Så det fungerer faktisk ret godt, som det kører i dag.

Derudover er det således, at Region Nordjylland i dag udfører togtrafik mellem Frederikshavn og Skørping, og det giver den gældende lov om trafikkselskaber jo så naturligvis mulighed for, men loven tillader ikke, at man kan køre helt til Hobro, som ellers ligger inden for regionsgrænsen. Jeg synes, at der er gode takter i at imødekomme regionens ønske, så loven ikke står i vejen for sådan en udvidelse.

Jeg vil gerne endnu en gang takke for de positive bemærkninger. Jeg ser frem til udvalgsbehandlingen af lovforslaget. Tak for ordet.

Kl. 14:48

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Tak for det. Der er en enkelt kort bemærkning fra fru Jette Gottlieb.

Kl. 14:48

**Jette Gottlieb (EL):**

Det er bare et spørgsmål. Det var, fordi ministeren nævnte bolværker og broer i den gamle forordning fra 1600-er eller andet. Betyder det, at det er Metroselskabet, der skal reparere Langebro?

Kl. 14:49

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Ministeren.

Kl. 14:49

**Transportministeren (Thomas Danielsen):**

Det er udspecificeret. Jeg kan prøve at sende et notat på, hvordan man gør det her i praksis. Men det er jo sådan, at i praksis har man – og nu skal jeg passe på at kalde det de rigtige ting – sådan et team, som bliver udpeget med forskellige fagkunderskaber, og som så kører rundt og ser på de forskellige bolværker og broer, der er. Og jeg er lidt usikker på, om det alene er private broer og private bolværker, men de står i hvert fald også for dem, som By & Havn er ejere af.

Så hvordan det lige helt i praksis bliver udført i forhold til de offentlige broer og indstillinger, der er deraf, vil jeg lige prøve at lave et notat på, som ordføreren kan få.

Kl. 14:50

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er en kort bemærkning fra fru Jette Gottlieb.

Kl. 14:50

**Jette Gottlieb (EL):**

Jeg vil bare sige, at ministeren ikke skal besvære ministeriet med et notat.

Kl. 14:50

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Ministeren.

Kl. 14:50

**Transportministeren (Thomas Danielsen):**

Hørte jeg korrekt, at jeg *ikke* skulle belaste ministeriet med et notat? Okay. Men jeg tror faktisk, det allerede findes, for jeg har jo selv bedt om at forstå, hvordan det her foregår. Men decideret i forhold til offentlige broer og hvordan man laver det skøn og den vurdering, altså hvor Københavns Kommune er ejer, ved jeg faktisk ikke, hvordan det foregår i praksis. Jeg ved ikke, om det er dem, der rejser rundt, og om kommunen trækker på dem. Det ligger jo lidt uden for mit område. Men nu kan jeg i hvert fald ikke lade være med at gå hjem og undersøge det, når nu ordføreren har spurgt ind til det.

Kl. 14:50

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Tak til transportministeren.

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

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

Det er vedtaget.

Kl. 14:51

#### Meddelelser fra formanden

**Fjerde næstformand (Lars-Christian Brask):**

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 10. oktober 2024, kl. 10.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der vil fremgå af Folketingets hjemmeside.

Mødet er hævet. (Kl. 14:51).