

Med hensyn til betalingssystemerne er det jo helt rimeligt at fastsætte nogle tekniske standarder, således at vi sikrer mobiliteten på de europæiske veje, der, hvor der er betalingssystem.

Så Dansk Folkeparti kan naturligvis støtte forslaget.

Kl. 16:40

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fru Hanne Agersnap.

Kl. 16:40

(Ordfører)

Hanne Agersnap (SF):

Lovgivningen giver transportministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler til opfyldelse af internationale konventioner og EU-regler på vejområdet. Der skal så efterfølgende lovgives om dem her i Folketinget, og det er derfor, der nu er to EU-direktiver, der skal behandles.

Det ene vedrører minimumskrav til tunnelsikkerhed og det andet interoperabilitet mellem opkrævningssystemerne. SF ser visse fordele i begge direktiver.

I det første om tunnelsikkerhed stilles der en række minimumskrav for tunneler, som har til formål at bidrage til et ensartet, stabilt og højt beskyttelsesniveau i vej-tunneler. Direktivet omfatter bl.a. krav til rør, vognbaner, flugtveje, nødudgange, kommunikationssystemer og sådan noget. Især set i lyset af de problemer med sikkerheden, vi havde, da Øresundsbroen blev bygget – og som blev løst – har man lavet det her direktiv. Vi mener med det in mente, at det giver rigtig god mening at stille nogle minimumskrav, og at det sikrer borgerne.

Det andet direktiv vedrører operabiliteten og det at stille nogle fælles tekniske krav til opkrævningssystemet i forbindelse med f.eks. Øresunds- og Storebæltsforbindelsen. De systemer, vi har i Danmark, lever allerede i dag op til de krav, der vil blive stillet. Norden har haft et fælles EasyGo-system, som er en slags foregangsmodel for den her foreslåede europæiske model. EasyGo-modellen gør det muligt for den enkelte bruger at køre over de forskellige nordiske broer og benytte brobizz, f.eks. også til betalingsringen i Oslo. Det mener vi er en stor fordel og letter den enkelte brugers adgang. Det er derfor en klar forbedring for forbrugerne, at det her gøres kompatibelt i hele Europa. Hele ideen bag det er, at det skal være muligt at køre fra Lissabon til Kiruna på samme system. Det eneste, SF ønsker, er, at ministeren sikrer, at der er mulighed for

adgang for forskellige operatører, og at EU-direktivet ikke hindrer den mulighed.

Vi har ikke yderligere bemærkninger til forslaget, og vi er for det.

Kl. 16:42

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 16:43

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Det er allerede blevet fremført af tidligere ordførere, hvad lovforslaget indeholder, og jeg skal fra De Konservative sige, at vi fuldt ud kan støtte det.

Kl. 16:43

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak. Hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 16:43

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Vi kan også fra Det Radikale Venstres side støtte lovforslaget, som det er fremsat, og vi går ind for, at ministeren får bemyndigelsen på de to områder.

Vi vil gerne ligesom Socialdemokraterne understrege, at det jo er en bemyndigelse, som også gælder fremover i en række tilfælde, og derfor synes vi selvfølgelig, det er vigtigt, at ministeren også tilkendegiver, at man, i givet fald man ønsker at udnytte den i andre fremtidige sammenhænge, naturligvis vil sørge for at informere Folketinget på behørig vis.

Men vi synes, det er et godt forslag, og vi støtter indholdet, som det ligger.

Kl. 16:43

Tredje næstformand (Holger K. Nielsen):

Tak til ordføreren. Og det er endelig hr. Per Clausen som ordfører.

Kl. 16:44

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Jeg skal ikke trække pinen unødigt ud, men sige, at Enhedslisten også kan støtte forslaget. Jeg vil dog alligevel knytte et par bemærkninger til det, fordi det jo ikke er givet, at man ved at vedtage det her forslag har løst alle de udfordringer, der kunne være i forbindelse med sikkerhed i tunneler eller for den sags skyld i forbindelse med betalingssystemer med hensyn til afgifter for at køre på vejene i Danmark.

Efter Enhedslistens opfattelse kunne det være meget fornuftigt, hvis vi benyttede lejligheden til at se en smule kritisk på den vækst, der i last-