

bygge alt, hvad man kan tænke sig til kunne forekomme i en eller anden situation. Der er altså en balance mellem at sætte ind med en sådan tankegang og så at have et udgangspunkt, hvor man har tillid til, at de, der varetager en given opgave, som de er sat til – i det her tilfælde chauffører – også er i stand til at leve op til det.

Det er jo lige nøjagtig bundlinjen i den her sag, at danske buschauffører hver evig eneste dag i tusindvis af tilfælde udviser meget, meget stor ansvarlighed og gør et stort og flot stykke arbejde, og der er ingen grund til på forhånd at have en forventning om, at de ikke også fremover vil være i stand til det. Det er afgørende for, hvorfor vi ikke mener, at man skal støtte forslaget her.

I det hele taget synes vi også, det er en helt reel diskussion i Folketinget engang imellem at forholde sig til, hvorvidt vi nu også skal lægge op til at indføre regler og kontrolforanstaltninger i rigtig mange sammenhænge, hvis vi ikke behøver gøre det – altså hvis der reelt ikke er en tungtvejende grund til at gøre det. Det gælder sådan set ikke bare i forhold til det her forslag, men også i forhold til en række andre områder, at det nødvendigvis må være relevant for Folketinget at diskutere, om det er vigtigt i tide og utide at indføre regler på områder, hvor det måske netop, som i det her tilfælde, ikke retter sig mod et omfattende problem, men blot om noget, som man kunne tænke sig til muligvis kunne være et problem.

Hvis man lægger op til at anvende den fremgangsmåde, som ligger her i forslaget, så bliver der jo tale om, som vi også har set med en række andre beslutningsforslag i denne folketingsamling, at man vil føre symbolpolitik og altså vise, at man vil gøre noget ved noget, uanset om der egentlig er et problem, der skal gøres noget ved.

Derfor er vi enige med transportministeren, når han afviser beslutningsforslaget. Vi er i øvrigt også enige i, at man skal overveje, om de ressourcer, som skal bruges både til installation og for den sags skyld også til kontrol, ikke i sammenhængen kunne anvendes bedre. Vi har naturligvis ikke noget imod, at operatører eller ejere af selskaberne forholder sig til det her i en sammenhæng, hvor de måtte ønske at gøre det, at de på frivillig basis går ind i forskellige ordninger eller beslutter sig for at indgå aftaler på området. Det synes vi fint man kan overlade til de, der har ansvaret for det i det daglige. I det hele taget ville det være fornemt, hvis Folketinget i langt flere tilfælde ville have den tilgang.

Vi synes altså ikke, der er brug for hverken nye regler om installationer eller nye regler om kontrol osv.

Kl. 19:54

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Per Clausen, Enhedslisten.

Kl. 19:54

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Da spirituskørsel jo, som det også er sagt af flere, er et meget alvorligt problem, som har ført til mange tragiske hændelser og gør det dagligt, er det klart, at det er fristende at støtte ethvert forslag, der kan reducere alkoholkørsel, selv om det, som der er tale om i det her forslag, formentlig er meget lidt. Og da nogle vel oven i købet vil kunne sige, at det her er et godt eksempel på sådan et socialistisk forslag, når det er værst, nemlig et forslag, hvor man har et næsten ikke-eksisterende problem, som man vil forebygge nogensinde sker ved at pålægge erhvervslivet nogle udgifter, så er fristelsen for at stemme for det her forslag næsten ikke til at stå for.

På den anden side må man jo sige, at det også kan være fornuftigt at benytte enhver anledning til at erklære sig enig med transportministeren. Det sker ikke så tit, og derfor tror jeg nok, at jeg vil vælge den vinkel i forhold til det her forslag og indtage det synspunkt, at vi i Enhedslisten ikke kan støtte det foreliggende beslutningsforslag.

Jeg skal ikke bruge meget tid på at argumentere, for jeg tror sådan set, at de fleste argumenter imod forslaget er fremsat op til flere gange. Jeg tror også, at de fleste argumenter for er fremsat nogle gange.

Men vi får i hvert fald en runde mere, og så kan det jo selvfølgelig være, at det kan overbevise os. Men vores vigtigste argument er sådan set, at hvis man skulle indføre alkohol i køretøjer i Danmark, er busser nok det sidste sted, man skulle starte. For der er tale om mennesker, som ikke har gjort sig skyldige i noget som helst kriminelt. Vi har ingen grund til at tro, at de vil gøre det, og vi ved ud fra de informationer, der ligger, at det nok er det sted, hvor spirituskørsel er absolut mindst udbredt. Så har det jo ikke meget formål at starte der.

Det andet er, at det godt kan være, eller det er rettere sagt selvfølgelig rigtigt, når hr. Kim Christiansen siger, at det ikke er ment mistænkeliggørende i forhold til chauffører og i forhold til de vognmænd, som har ansvaret for driften.