

trafik. Det er fair nok, og jeg kan også godt se det her interessante benspænd fra Dansk Folkepartis side i forhold til at lave endnu en omkostning for den kollektive trafik – om et problem, som jo i virkeligheden er nærmest ikkeeksisterende. Men jeg vil gerne vide, om Dansk Folkeparti er opmærksom på, hvad det vil koste, og hvor mange busser vi snakker om at der skal installeres alkoholåse i. Hvor vil hr. Kim Christiansen finde pengene henne?

Kl. 20:01

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:01

Kim Christiansen (DF):

Tak for det. Nu er det jo som udgangspunkt ikke mig, der skal finde pengene. Det her er jo et af de få forslag, som ikke koster regeringen eller Folketinget nogen penge – og Socialistisk Folkeparti plejer jo i øvrigt ikke at være så karrig i forbindelse med økonomien. Vi har jo set adskillige ufinansierede forslag fra den side. Men det her koster ikke de danske skatteydere en krone. En alkoholås koster i dag ikke mere, end et dæk til en bus koster. Vi taler altså om busser til mellem 1 og 2 mio. kr., hvor vi pålægger en udgift i størrelsesordenen 15.000 kr. Det tror jeg ikke lukker nogen busselskaber – jeg vil sige det på den måde, at så var det nok lukket allerede.

Spørgsmålet om omfanget vil jeg godt lige svare på. Jeg kender ikke omfanget af det, jeg ved bare, at der p.t. er et selskab herhjemme, der er i gang med at installere det i 100 af deres busser, men det er mig bekendt – som vi også har skrevet forslaget – også det eneste selskab, som er i gang med at indføre alkoholåse i deres busser.

Kl. 20:02

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 20:02

Pia Olsen Dyhr (SF):

Tal fra Trafikstyrelsen viser, at vi har 3.400 busser i Danmark, der kører i den kollektive trafik. Et slag på tasken: En alkoholås koster 16.000 kr. i øjeblikket. Det vil sige, at vi snakker om, at det cirka vil koste 5,5 mio. kr. Normalt er det Dansk Folkepartis politik, at når vi snakker om en eller anden form for privat udvidelse derude, at der skal gøres et eller andet ekstra, f.eks. sættes et eller andet filter på, så må regeringen komme med nogle penge, og så er det alt for synd for de private virksomheder.

Så må Dansk Folkeparti vel sige, at det også gælder busselskaber, selv om det drejer sig om den kollektive trafik, at de også på en eller anden måde skulle forvente at få de her 5,5 mio. kr. Hvor vil ordføreren finde de penge henne? Eller vil ordføreren have, at de skal skære ned i forhold til passagererne, vil ordføreren have, at de skal sætte priserne op i den kollektive trafik? Er Dansk Folkepartis politik bare en hetz imod den kollektive trafik og en fremme af privatbilismen?

Kl. 20:03

Den fg. formand (Bent Bøgsted):
Ordføreren.

Kl. 20:03

Kim Christiansen (DF):

Det er absolut ingen hetz imod den kollektive trafik. Det her udgør så lille en del af totalbudgettet, at jeg tror, det er en meget ubetydelig udgift for selskaberne. Så jeg ser det ikke som noget problem. Jeg ser ikke det spøgelse, som fru Pia Olsen Dyhr ser.

Med hensyn til at Dansk Folkeparti pludselig skulle gå ind for at pålægge erhvervslivet øgede udgifter, tror jeg nok, at i hvert fald fru Pia Olsen Dyhrs parti tidligere har været med til at pålægge det danske erhvervsliv væsentlig større byrder, end Dansk Folkeparti nogen sinde vil komme i nærheden af at gøre.

Kl. 20:04

Den fg. formand (Bent Bøgsted):

Tak til ordføreren.

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

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

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

27) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 137:

Forslag til folketingsbeslutning om elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, åbning af station i Esbjerg Øst og udbygning af havnebanen i Esbjerg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.
(Fremsættelse 17.03.2009).