

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:

5) 2. behandling af lovforslag nr. L 97: Forslag til lov om ændring af lov om visse forbrugeraftaler. (Bindingsperiode og opsigelsesvarsel i løbende forbrugerkontrakter).

Af justitsministeren (Brian Mikkelsen).
(Fremsættelse 17.12.2008. 1. behandling 23.01.2009. Betænkning 16.04.2009).

Kl. 13:04

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Ønsker nogen at udtale sig? Hr. Benny Engelbrecht.

Kl. 13:04

(Ordfører)

Benny Engelbrecht (S):

Det er naturligvis klart, at vi gerne skal sikre nogle ordentlige aftaler om bindingsperioder og de forhold, der er omkring dem. Men der er et lille delelement i denne aftale, som endnu ikke er faldet helt på plads; det handler om ændringsforslag nr. 7, som vi ikke mener er fuldt belyst endnu.

Vi ønsker derfor lovforslaget tilbage i udvalget til fornyet udvalgsbehandling og håber samtidig at kunne få en afklaring, eventuelt af frivillig karakter, med de berørte parter. Vi synes, vi har været meget tæt på at opnå en god og fornuftig aftale med parterne på området, så det var muligt at sikre en rimelig overgangsordning for disse tv-pakker, som findes på området, og som ændringsforslag nr. 7 omhandler, og vi vil som sagt gerne have forslaget tilbage i udvalget, så vi kan lave en frivillig aftale.

Kl. 13:05

Første næstformand (Svend Auken):

Er der flere, der ønsker at udtale sig?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.

Afstemning

Første næstformand (Svend Auken):

Der stemmes om ændringsforslag nr. 3 af et mindretal (SF), tiltrådt af et andet mindretal (RV og EL), og afstemningen starter nu.

Afstemningen slutter.

For stemte: 52 (S, SF, RV og EL), imod stemte: 59 (V, DF, KF, LA og Pia Christmas-Møller (UFG)), hverken for eller imod stemte: 0.

Ændringsforslaget er forkastet.

Der stemmes dernæst om ændringsforslag nr. 4 af et mindretal (S), og afstemningen starter nu.

Afstemningen slutter.

For stemte: 51 (S, SF, RV og EL), imod stemte: 59 (V, DF, KF, LA og Pia Christmas-Møller (UFG)), hverken for eller imod stemte: 0.

Ændringsforslaget er forkastet.

Der stemmes om ændringsforslag nr. 6 af et mindretal (S og SF), tiltrådt af et andet mindretal (RV og EL), og afstemningen starter nu.

Afstemningen slutter.

For stemte: 52 (S, SF, RV og EL), imod stemte: 58 (V, DF, KF, LA og Pia Christmas-Møller (UFG)), hverken for eller imod stemte: 0.

Ændringsforslaget er forkastet.

Jeg betragter ændringsforslagene nr. 1, 2 og 5, stillet og tiltrådt af de samme mindretal, som bortfaldet.

Ønskes afstemning om ændringsforslag nr. 7, tiltrådt af et flertal (V, DF, KF og RV)?

Det er vedtaget.

Da der er fremsat begæring herom, foreslår jeg, at lovforslaget går tilbage til fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

I respekt for dem, der nu skal i gang med at diskutere transportministerens redegørelse, beder jeg om, at man viser hensyn. Hvis man har et behov for at meddele sine kolleger noget, skal jeg

bede om, at man først gør det, når man har forladt salen.

Det næste punkt på dagsordenen er:

6) Forhandling om redegørelse nr. R 13:

Redegørelse om fremtidens godstransport.

(Redegørelsen anmeldt 14.04.2009. Redegørelsen givet 14.04.2009. Meddelelse om forhandling 14.04.2009).

Kl. 13:08

Forhandling

Første næstformand (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Jeg giver ordet til hr.

Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:08

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil indlede med at takke transportministeren for en god og klar redegørelse, der beskriver udfordringer, mål og rammer for Danmarks godstransport. Denne redegørelsesdebat er en fremragende anledning til at sætte fokus på noget, der virkelig holder hjulene i gang i det danske samfund, nemlig den omfattende daglige transport af gods og varer. Hvert eneste år transporteres mere end 200 mio. t gods med start- og slutdestination i Danmark. Det svarer til mere end 37.000 kg gods pr. dansker fra spædbarn til olding hvert eneste år.

Det må derfor stå klart for enhver, at en effektiv og miljørigtig transport af gods er helt afgørende for et moderne og velstående samfund. Derfor er transport af gods et politikområde, der fortjener vedvarende stor politisk bevågenhed. Godstransportens betydning for samfundet og den enkelte borger er langt større, end vi umiddelbart oplever. Samtidig mener Venstre, at der er behov for konstant politisk fokus på rammevilkår, der er forudsætningen for et konkurrencedygtigt dansk transporterhverv, der kan klare sig i den hårde konkurrence i en globaliseret verden og i EU's frie indre marked.

Lad mig herefter knytte nogle bemærkninger til redegørelsens nærmere indhold, først omkring de godspolitiske udfordringer og mål. Vi skal ubetinget satse på en effektiv, innovativ og miljøvenlig godstransport, hvor der hele tiden er et tæt sammenspil mellem alle aktører. Her-

under skal vi satse på effektive transportkæder og et optimalt samspil imellem de enkelte transportformer, hvad enten det gælder vej, bane, skib eller fly. Det hedder modalitet med et fint ord.

Den nationale godstransport domineres klart af lastbilerne, der jo står for omkring 80 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark. Skibe og færges står for ca. 19 pct., mens jernbanen står for omkring 1 pct. Også om 20 år vil lastbilerne have klart den største betydning, selv om andre transportmidler såsom skib og tog måtte overtage en større andel af den voksende godstransport. Det er derfor uhyre vigtigt, at vi sammen med transporterhvervet satser på, at lastbilerne bliver så effektive, så trafiksikre og så miljøvenlige som overhovedet muligt.

Det næste, jeg vil tale om, er den bæredygtige godstransport. Der noterer Venstre sig med tilfredshed, at regeringen vil satse på et grønnere transportsystem, der sikrer høj mobilitet og mindre trængsel, samtidig med at vi reducerer forbruget af fossile brændstoffer og reducerer udledningen fra transport som helhed. Den store transportaftale fra den 29. januar i år understøtter denne satsning bl.a. med afsnittet om grøn transportvision i Danmark.

På kort sigt iværksættes nu en række initiativer, der alle leder frem mod dette mål, herunder eksempelvis certificering af grønne transportvirksomheder, videreførelse af forsøget med modulvogntog, tilskudsordning vedrørende bedre aerodynamik for lastbiler samt energimærkning af varebiler. Desuden bliver der nu satset på at gøre de enkelte transportmidler mere energieffektive. Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. til forsøg, der kan teste energieffektive og miljøvenlige transportløsninger.

Venstre har i den forbindelse peget på, at vi bør undersøge perspektiverne i brugen af eldrevne lastvogne til støj- og røgfri fordeling af gods i store byer. I Storbritannien er man allerede langt fremme med sådanne løsninger, idet man startede forsøg op for 3 år siden. En af fordelene er, at lastbilerne kan oplades om natten, hvor vi har et stort overskud af vindmøllestrøm. En sådan transportløsning skal naturligvis være økonomisk realistisk. Det kan vi finde ud af ved at iværksætte et forsøg med et begrænset antal eldrevne lastvogne her i hovedstadsområdet i et tæt samarbejde med transportbranchen. Lad os komme i gang med det.

Så vil jeg tale om behovet for en effektiv infrastruktur. For Venstre står det lysende klart,