

gen på merkonområdet, og at ministeriet ikke vil foretage sig noget med henblik på kvalitetssikring, forinden denne undersøgelse er tilendebragt.

Svar (16/1 95)

Undervisningsministeren (Ole Vig Jensen): Undersøgelsen er iværksat i oktober 1994.

Undersøgelsesresultatet forventes at foreligge i april 1995. Det vil i første omgang blive forelagt for Rådet for Åben Uddannelse.

Det er formålet med undersøgelsen at afdække årsagerne til den vigende tilgang og på den baggrund pege på relevante forslag, herunder initiativer, som Undervisningsministeriet kan formidle til skolerne og de rådgivende organer.

Baggrunden for undersøgelsen er regeringens politik om at øge udbudet af uddannelsespladser til voksne, herunder pladser på åben uddannelse på erhvervsskolerne.

og kræfter på uddannelsen, foruden at de i vidt omfang selv afholder udgifterne i forbindelse med undervisning og læremidler.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 29:

Forespørgsel til statsministeren lom regeringens planer for udviklingen af velfærdssamfundetl.

Af Holger K. Nielsen (SF) og Steen Gade (SF). (Forespørgslen anmeldt 11/1 95).

Anden næstformand (Henning Grove):

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Spm. nr. S 560

Til undervisningsministeren (5/1 95) af: **John Vinther (KF):**

»Hvilke vilkår for de studerende på merkonomuddannelsen er det, ministeren i besvarelsen af spørgsmål nr. S 470 har i tankerne?«

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 111: Forslag til lov om ændring af færdselsloven.

Af trafikministeren (Jan Trøjborg). (Fremsat 11/1 95).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Begrundelse

I besvarelsen af spørgsmål nr. S 470 anfører ministeren som begrundelse for ikke at hæve egenbetalingen for de merkonomstuderende, at vilkårene for de studerende i forvejen er temmelig krævende. Dette bibringer spørgeren opfattelsen af, at ministeren blandt andet anser holdstørrelserne for en medvirkende årsag til forringelsen af de studerendes vilkår.

Svar (16/1 95)

Undervisningsministeren (Ole Vig Jensen): Da jeg i mit svar karakteriserede de merkonomstuderendes vilkår som temmelig krævende, tænkte jeg på, at de fleste merkonomstuderende har en fuld arbejdsuge og derudover bruger tid

Forhandling

Erling Christensen (S):

Det foreliggende lovforslag er en opsamling, jeg havde nær sagt opfejning af enkelte spørgsmål for at sikre en aktuel opdatering af færdselsloven. Man kan se, at der en særlig hensyntagen til de handicappedes muligheder for at færdes i trafikken.

Socialdemokratiet støtter selvfølgelig de gode initiativer, der er i lovforslaget, og på CD's vegne skal jeg også give støtte til lovforslaget, da CD's ordfører ikke kan være til stede.

Jeg har også noteret mig de problemer omkring de lukkede øvelsespladser, der er nævnt i bemærkningerne. Jeg støtter hermed ministerens ønske om behov for at få en godkendelsesordning for disse pladser, så vi får styr på de ting. Enkelthederne må vi så se på under udvalgsarbejdet.

Jeg synes også, vi under udvalgsarbejdet må drøfte det, der har været nævnt i medierne om cyklisterne brug af de blinkende baglygter – en lille sag – og om brugen heraf bør lovliggøres.

Når vi tidligere her i salen har behandlet færdselslovsforslag, er trafikikkerheden også blevet drøftet, og derfor vil jeg sige til ministeren og andre, at jeg blev meget forbavset, da jeg læste ministerens brev til Retsudvalget af 6. januar i år, alm. del, bilag 380. Uanset at det vil være spild af penge – 1,8 mio. kr. – vil ministeren lave automatisk hastighedskontrol på motorveje.

Af medierne har jeg forstået, at det er Venstre, der vil spille penge på motorveje i stedet for at bruge pengene, hvor de ville være til nytte og gavn for trafikikkerheden, nemlig på andre veje og på veje med lyskryds.

Fra Fyn er der fra en Venstreudvalgsformand i amtet udtrykt ønske om automatisk hastighedskontrol på landeveje og ved lyskryds; 28 fynske kommunalbestyrelser støtter den form for automatisk hastighedskontrol, og nu dokumenterer trafikafdelingen på Odense Politigård, at de alt for høje tal for trafikdræbte i 1994 i Odense politikreds netop skyldes for hurtig kørsel på landeveje, manglende agtpågivenhed og overkørsel for rødt lys. I dag fortælles der i pressen om 70 overkørsler pr. dag for rødt lys i et enkelt vejkryds på Frederiksberg.

På Socialdemokratiets vegne vil jeg derfor gerne opfordre til, at vi i Retsudvalget drøfter indholdet i bilag 380 og derefter i betækningsbidraget til det foreliggende lovforslag foreslår ministeren at flytte forsøg med automatisk hastighedsovervågning væk fra motorvejene som foreslået fra mange sider og over på de andre veje – det er også foreslået af rigspolitiet – således at de 1,8 mio. kr. bruges til noget fornuftigt, noget med fremtid i, noget til gavn for færdselssikkerheden. Det håber jeg et flertal vil støtte; det er også det, færdselssikkerhedskommissionen har anbefalet.

Det kan da ikke passe, at Venstre er imod et forsøg på Fyn, fordi det, når det får den ønskede virkning, altså færre uheld, vil blive indført andre steder, sådan som det blev sagt i TV 2. Den argumentation hænger da ikke sammen med den holdning, Venstres gruppeformand, hr. Ivar Hansen, har givet udtryk for i sin egen skab af formand for færdselssikkerhedskommissionen, som jo netop støtter kontrol med rødt lys.

Hvis ikke Venstre vil være med til at forhindre spild af penge, håber jeg, at andre partier vil være med til at støtte Socialdemokratiets og mit forslag til den nyttige og mere sikkerhedsmæssige anvendelse af pengene.

Inge Dahl-Sørensen (V):

Så vidt jeg kunne høre, talte hr. Erling Christensen om et helt andet lovforslag. I hvert fald drejer det sig her om L 111, og her kan Venstre støtte de foreslåede ændringer i færdselsloven.

Det er efter vores mening godt, at personer med handicap får lidt lempeligere regler, hvad angår parkeringsforhold og almindelige færdselsregler. Det giver handicappede bedre mulighed for at deltage i det almindelige samfundsliv.

Det er også udmærket, at der nu skabes en retstilstand for kørelæreraspiranternes øvelseskørsel med elever.

Venstre er også tilfreds med, at der nu kan idømmes offentlige myndigheder bøde for overtrædelse af færdselsloven. Det er kun rimeligt at sidestille offentlige myndigheder med private.

Venstre vil selvfølgelig godt stemme for lovforslaget, men vi undrer os nu alligevel over, at Folketinget skal tage stilling til en række spørgsmål af en så perifer karakter, at de måske kunne være behandlet administrativt. Folketinget er forhåbentlig ikke blevet et rent sagsbehandlingsorgan. Trafikministeren bedes i fremtiden overveje, om alle ændringer af administrativ praksis skal ophøjes til lov.

Helge Adam Møller (KF):

Det er jo ikke noget stort og epokegørende lovforslag, vi behandler her i dag. Men det er lille og godt, og derfor kan Det Konservative Folkeparti støtte det.

Det er da godt og rigtigt, at der nu gives mulighed for, at kørelærere, som først og fremmest uddanner andre kørelærere, altså gør aspiranter til gode kørelærere og køredommere i forsvaret, og som varetager den overordnede uddannelse af alt personel i forsvaret, får mulighed for også at bevare deres eget kørelærercertifikat, selv om de ikke til daglig direkte underviser elever. Og det er jo med i lovforslaget.

Men det, der selvfølgelig er det vigtigste i lovforslaget og dermed det bedste og rigtigste, er selvfølgelig den dispensationsmulighed, som ministeren nu får i forhold til færdselsloven, over for handicappede, således at handicappede i konkrete tilfælde får nogle lempelser i trafik-

ken, som vi andre ikke har – selvfølgelig under den forudsætning, at det er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, men det står jo også udtrykkeligt i lovforslaget.

Vi må erkende, at der er en gruppe mennesker, som har langt, langt vanskeligere forhold end os andre også i trafikken, og derfor synes jeg, det er rimeligt, at vi giver dem de lempelser, som lovforslaget lægger op til, også selv om det enkelte gange kan gå ud over det store flertal. Det er en lille ulempe, men jeg tror, at vi, hvis vi selv var i den situation, ville finde, at dette er den rigtige løsning. Så vi støtter varmt den del af lovforslaget også.

Så kan jeg ikke lade være med at komme med en enkelt lille bemærkning til det, hr. Erling Christensen var inde på som ordfører for Socialdemokratiet, nemlig forsøget med automatisk hastighedsovervågning. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at Det Konservative Folkeparti synes, at skal der være et forsøg, ser vi helst, at forsøget afholdes uden for motorvejene og i bymæssig bebyggelse.

I forbindelse med det at køre over for rødt lys er der netop en artikel i en af dagens aviser, der fortæller, at i et almindeligt kryds er der adskillige hundrede, der hver dag – i hvert fald i det kryds, man har målt – kører over for rødt lys. Det vil altså sige, at man udsætter andre sagesløse trafikanter for en ganske stor risiko for at blive kvæstet eller slået ihjel. Og når vi ved, at det store antal af ulykker ikke sker på motorvejene, der er 6 gange så sikre at færdes på som veje i byer og landeveje, så må det være rigtigt, at når man skal lave et forsøg, laver man selvfølgelig forsøget dér, hvor effekten vil blive størst.

Når vi sammenholder det med, at der har været et forsøg på motorveje i Sverige, hvor vi har alle erfaringerne fra – og de er ikke særlig opmuntrende – hvorfor så bruge knap 2 mio. kr. på at få bekræftet nogle resultater, som et andet land, der på trafikområdet minder meget om Danmark, allerede har fået?

Så skal vi vælge, så vælger vi helt klart at afholde forsøget i bymæssig bebyggelse.

Margrete Auken (SF):

Det er tilsyneladende en pose meget blandede bolsjer, der serveres for os her. Jeg kunne forstå på Socialdemokratiets ordfører, at der er en eller anden samlet baggrund for, at den ser sådan ud. Men det er lidt svært, når man ikke har færdselssikkerhedskommissionen i funktion endnu.

Det vil jeg i øvrigt spørge ministeren om: Hvornår kommer den i funktion? Det er meget lang tid, der er gået nu, uden at den har kunnet komme til at lave noget. Men når man ikke har den, så er det svært for én, der har været ude i nogle år, at se, hvad grunden er til, at der kommer denne stribe forslag.

Det er nu ikke det samme som at sige, at det vil vi så ikke støtte. Jeg går ud fra, at det er rimeligt stilfærdige forslag, sådan som de er præsenteret. Og det kan da også godt være, at det er det med de handicappede, der er det vigtige. Det indtryk får man, hvis man begynder med at læse fremsættelsen. Så siger man: Nå, det her handler om de handicappede. Så går man i gang med forslaget, og så finder man ud af, at det gør det også – og så ti andre ting i øvrigt, som stritter i alle tænkelige retninger. Men SF er da, så vidt vi kan vurdere på baggrund af forslaget, som det ligger her, positive.

Så vil jeg da godt benytte lejligheden til at sige, at når vi nu er inde at udvide buketten og tage fat lidt andre steder, så kunne jeg såmænd godt, hvis jeg var klar over, at det var den bold, der var givet op i dag, være kommet i tanker om et par andre forslag fra færdselskommissionens handlingsplan, som vi kunne have taget med ved samme lejlighed. Lad os da gøre det snart, ikke?

Jeg vil da godt støtte hr. Erling Christensens forslag om at få hastighedsovervågning over på landevejene og sige til De Konservatives ordfører, at det er altså en hastighedsovervågning, der er tale om her.

Problemet i krydsene er det andet problem, og det synes jeg lige vi skal have med i denne her sag. Jeg mener, at lyskrydsovervågning burde være noget, som egentlig lå direkte som en politiopgave de steder, hvor den er gal. Nogle steder kan man jo simpelt hen tage dem med net. Det kan man også på hastighederne, det ved jeg godt, men dér bliver politiet lige overrasket hver gang over, at det er sådan.

Det kunne vi andre fortælle dem, men det ville være godt, om der kom den respekt ind for lysene også, som hr. Erling Christensen nævnte, men præcis det dér med at have den automatiske overvågning giver altså bedst mening på landevejen, hvor også de store og voldsomme ulykker sker. Folk kører for stærkt på motorvejene, og så fortsætter de ude på landevejene bagefter, og det er dér, der er den store risiko, så SF støtter selvfølgelig også den del af forslaget.

Så vi vil love en velvillig udvalgsbehandling, men beder meget til, at vi snart får en færdsels-sikkerhedskommission igen. Det største voldsproblem, vi har i det her samfund, er immervæk det i trafikken, og det er lidt fortvivlende, at det stadig væk ligger hen som noget underligt sløvt venstrehånds.

Tom Behnke (FP):

Jeg kan forstå, at indtil flere ordførere har øvet sig på en ordførertale, der rækker langt ud over det forslag, der er til behandling i dag. Jeg må skuffe med, at jeg ikke lige har forberedt mig til, at vi skulle diskutere noget andet end det forslag, der ligger på bordet, og det vil jeg så prøve at forholde mig nogenlunde til.

Der er jo en række tekniske ændringer, og dem behøver man ikke at dvæle ret længe ved. Det samme gør sig gældende, når man går ind og lovfæster en praksis, der har været på området, bl.a. med kørelæreraspiranter og andet.

Det, der til gengæld er værd at hæfte sig ved, er bl.a., at ministeren nu får en direkte adgang til at give dispensation vedrørende handicappede. Det synes jeg er et godt forslag, og jeg troede egentlig, det var sådan allerede. Men jeg kan nu forstå, at man bare har gjort, som om det var sådan. Nu vil man have det lovfæstet, så man er helt klar over, at det er ministeren, der med det samme kan give disse dispensationer.

Det, der til gengæld kan være vigtigt at dvæle et øjeblik ved, er, at ministeren over flere spalter i forslaget opregner, at der er 65 forskellige organisationer, kommuner, udvalg og lignende, som er blevet hørt om det her forslag, og det er jo interessant at vide, at der er en masse mennesker, der er blevet hørt.

Men ministeren har ikke fundet anledning til at oversende høringssvarene til udvalget, således at man havde dem med, når man skulle forberede sin ordførertale, og således at man vidste, hvad alle disse eksperter mente om forslaget. Det kunne dog have været rart. Men det kan vi jo så få under udvalgsbehandlingen.

Man kan så diskutere, hvor vigtigt det kunne være at få høringssvarene fra Dansk Ervervs-gartneriforening eller Nævnet for Etnisk Ligestilling eller Danmarks Tivolforening eller Fraktionen af Teknikumingeniører. Jeg ved ikke, hvor meget de har med det her forslag at gøre, men okay, ministeren har sikkert nogle gode grunde til, at også de er blevet spurgt.

Men spøg til side. For sagen er jo, at i en anden forbindelse blev indenrigsministeren

spurgt: Det var efter, at indenrigsministeren havde sagt, at indenrigsministeren havde oversendt høringssvarene sammen med forslaget til udvalget, for høringssvarene var så gode. På et direkte spørgsmål fra mig bekræftede ministeren, at hvis ikke høringssvarene er særlig gode, så skal udvalget specifikt bede om at få dem, ellers bliver de ikke oversendt. Jeg håber ikke, det gør sig gældende i Trafikministeriet.

Så er der et andet alvorligt punkt, som jeg vil tage fat i, og det tog jeg også fat i, da bestemmelsen i sin tid blev indført i færdselsloven. Det er det, at når man nu åbner op for, at udenlandske forsikringsselskaber kan tegne forsikringer her i landet, så tvinger man dem til at være medlem af en bestemt forening. Det er en forening, der hedder DFIM, det er den forkortet til. Den form for foreningstvang, hvor man tvinger nogen til at melde sig ind i en forening, hvis de vil være med på et marked, kan vi selvfølgelig ikke støtte, og vi vil stille ændringsforslag om, at den bestemmelse udgår. Så kan ministeren sige, at det er, fordi man vil have en garanti for, at de nu også er i stand til at dække, hvis der kommer nogle udgifter, men det behøver man jo ikke at gøre ved at tvinge dem ind i en bestemt privat forening.

Så er vi efterhånden nået frem til det, som forslaget egentlig handler om. Det kommer først på nuværende tidspunkt i min ordførertale. Det kommer også meget sent i forslaget. Det kommer helt omme i punkt 19, hvor man prøver på at liste det igennem i håb om, at der ikke er nogen, der har opdaget det. Indtil videre er der heller ikke nogen ordførere her i dag, der overhovedet har omtalt det.

Men det er egentlig det, forslaget handler om, nemlig bestemmelsen om, at nu deler man motorcykelkørekortet op i to størrelser, således at man kan få motorcykelkørekort til en lille motorcykel og til en stor motorcykel. Der er så en deling, hvor man går ind og siger, at man kun kan få kørekort til lille motorcykel, når man er 18 år. Man skal have to års erfaring eller være fyldt 21 år, før man kan få det store motorcykelkørekort, hvilket selvfølgelig er noget pjat.

Så skriver man i forslaget, at grænsen mellem en lille og en stor motorcykel går mellem en motoreffekt på over eller under 25 kW. Hvor meget det så er, er der ikke rigtig nogen forklaring på, men det er åbenbart en ny målestok. Det har jeg så fået undersøgt og fundet ud af, hvor mange hestekræfter det er, altså hvor store motorcykler det i dagligdagen er, vi taler om.

Hvis man har det lille motorcykelkørekort, så er det typisk 125 ccm, højst 250 ccm motorcykler, man kan køre på, det vil sige de helt små motorcykler, som man rundt i en række andre europæiske lande lader 16-årige køre på.

Det skal man altså i Danmark have et motorcykelkørekort til af den lille kategori, og først når man har to års erfaring eller er fyldt 21 år, så kan man få lov til efter en køreprøve at køre på en større maskine. Det vil altså sige, at hvis man vil køre på en standardmotorcykel, som man bruger f.eks. i køreundervisningen på enhver køreskole, nemlig en 450 ccm, så skal man op og have et stort kørekort for at få lov til at køre på en sådan.

Det er jo noget pjat, når man tænker på, at 18-årige i dag bliver uddannet til og tager kørekort til at kunne køre på store maskiner uden problemer. For hvis ikke de kan det, så skal man jo ikke lade dem bestå køreprøven; så er der noget galt, så skal vi samle op dér, og så må vi lave køreprøverne bedre. Men altså: De går op til køreprøve, og de bliver faktisk uddannet til at køre på dem. I fremtiden vil det være således, at man skal have yderligere to års erfaring til det, som unge kan finde ud af i dag. Det koster så 200 kr. Jeg tror, det er dér, problemet ligger.

Afslutningsvis vil jeg så sige – nu, hvor den røde lampe er tændt – at vi i udvalget vil stille spørgsmål om, hvorvidt det pågældende direktiv overhovedet er så vidtgående, som ministeren lægger op til.

Vibeke Peschardt (RV):

Lovforslaget angår forskellige ændringer i færdselsloven, og de er på en række punkter sikkert både fornuftige og rigtige.

Jeg kan sådan set godt, hvis jeg endelig skal deltage lidt i debatten her, der jo bevæger sig ret vidt omkring, sige, at jeg kan være enig med det, Venstres ordfører sagde, at dele af det, der nu står her som en ændret lovtekst, kunne egentlig godt stå i en bekendtgørelse i stedet for. Det er måske lidt meget, at øvelseskørsel for personer og kørelærerforhold skal stå direkte i loven, men det er der måske gode og fine traditioner for.

Jeg har ikke yderligere bemærkninger til forslaget, som vi godt kan støtte.

Jette Gottlieb (EL):

Enhedslisten kan godt tilslutte sig det her serviceeftersyn af færdselsloven, som jo i sandhedens interesse handler om mange ædle formål. Tilsyneladende er det mest et formål, der går på at

lovfæste for længst etablerede praksiser, og det synes jeg er en udmærket idé.

Derudover kan Enhedslisten tilslutte sig de af hr. Erling Christensen fremsatte betragtninger om færdselssikkerhedsforsøg på Fyn. Det var en udmærket idé at få de færdselsforsøg i gang.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil gerne sige tak for den positive modtagelse af forslaget og knytte en enkelt kommentar til det, fru Vibeke Peschardt og fru Inge Dahl-Sørensen sagde, nemlig om det nu var nødvendigt at lovgive om, at der skal være hjemmel for trafikministeren til at give disse dispensationer, som er omtalt i lovforslaget.

Det plejer jo at være sådan, at regeringen bliver kritiseret for det modsatte, nemlig at den hjemmelsadgang, man lovgiver om og anmoder om Folketingets tilslutning til, er for vidtgående. Her har vi altså en kritik af, at det ikke er tilfældet her, men at den er for specifik.

For så vidt angår det spørgsmål, som drøftedes omkring automatisk hastighedsovervågning, så er det jo en føljeton. Der blev engang før min tid som trafikminister og under en tidligere regering indgået en aftale i forbindelse med forslag til lov om ændrede regler, for så vidt angår hastighed på motorvejene, og jeg har i en række forhandlinger forsøgt at få ændret denne aftale, dette forlig. Det er stødt på stor modstand fra Venstre, mens der har været en meget positiv tilslutning til at se på det med åbne øjne fra de øvrige forligspartier, regeringspartierne plus Det Konservative Folkeparti. Det er ikke lykkedes for mig at få ændret i dette forlig.

Jeg siger held og lykke til dem, der vil diskutere det i Folketingets Retsudvalg i den kommende tid. Skulle det lykkes at finde en åbning hos partiet Venstre, er jeg naturligvis imødekommende i forhold til at ændre på det forsøg, som jeg i øvrigt ellers agter at sætte i værk i overensstemmelse med betænkningen, som jeg omtalte før.

For så vidt angår hr. Tom Behnkes spørgsmål om kilowatt, altså om det er en ny målestok, kan jeg sige, at kilowatt ikke er nogen ny målestok. Det er jo den målestok, som man traditionelt anvender til at måle effekt, og den anvendes også til at måle effekt på køretøjer. Det er der bestemt ikke noget nyt i, og det er sådan, at der her er tale om implementering af et direktiv.

For så vidt angår spørgsmålet om forsikrings-selskaber, der nu får mulighed for at tegne forsikringer i Danmark efter 3. forsikringssskadesdirektivs bestemmelser, vil det være sådan, at

de skal være medlem af den pågældende forening, som hr. Tom Behnke henviser til. Det skyldes jo hensyntagen til forsikringstagerne, der skal være sikret i tilfælde af konkurs. Det synes jeg er en god og en rigtig fornuftig bestemmelse.

Høringssvarene kommer selvfølgelig over. Det kan jeg naturligvis bekræfte.

Til fru Margrete Aukens spørgsmål, der jo primært drejede sig om færdselssikkerhedskommissionen, skal jeg blot sige, at færdselssikkerhedskommissionen beskikkes ikke efter valget i dag, men det vil ske i morgen.

(Kort bemærkning).

Tom Behnke (FP):

Det var også det svar, jeg forventede at ministeren ville give vedrørende forsikringsselskaberne, nemlig at det er for at garantere dem, der tegner forsikringerne, at de også er forsikret, hvis firmaet går konkurs eller lignende. Men hvis et eller andet tysk forsikringsselskab er gensidigt forsikret i Tyskland, så er det vel tilstrækkeligt.

Man kan så også diskutere – okay, jeg ved godt, det er helt oppe på EU-niveau – om det i virkeligheden ikke er op til forbrugerne at sikre sig dér, hvor man tegner en forsikring, altså sikre sig, at det er et selskab, der er i stand til at dække, den dag man har brug for pengene. Men okay, både i EU-regi og her i Folketinget ønsker man at være barnepige for befolkningen og holde alle i hånden, og det er så også okay.

Men selv om man ønsker at være det, er det så ikke korrekt, at et sådant udenlandsk selskab nemt kunne være gensidigt forsikret i sit hjemland og dermed opfylde de betingelser, ministeren efterlyser, uden at vi her i Tinget behøver at tvinge dem til at være medlem af en eller anden privat forening?

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 101: Forslag til lov om ændring af lov om radio- og fjernsynsvirksomhed. (Tilnærmelse af reklamereglerne for TV 2 til udenlandske tv-selskabers vilkår).

Af Helge Sander (V), H.P. Clausen (KF) og Kim Behnke (FP) m.fl.

(Fremsat 13/12 94).

Anden næstformand (Henning Grove):

Da kulturministeren ikke er til stede, skal jeg her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 15.00.

Mødet udsat kl. 14.50.

Mødet genoptaget kl. 15.00

Anden næstformand (Henning Grove):

Da kulturministeren nu er kommet til stede, kan vi genoptage forhandlingerne. Jeg går ud fra, at det er sidste gang, vi skal udsætte mødet af denne grund.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Kulturministeren (Jytte Hilden):

Jeg skal dybt beklage, at jeg ikke var her i salen, da forhandlingerne startede. Fejlen er min og kun min. Det er naturligvis pinligt, og der er ikke nogen undskyldning for det – end ikke den, at jeg var til møde bag ved salen. Jeg skal sige undskyld til formanden og undskyld til de mediepolitiske ordførere, som måtte vente.

Med hensyn til selve substansen i det forslag, som vi behandler i dag, skal jeg indledningsvis rose forslagsstillerne for den grundidé, som lovforslaget er udtryk for, nemlig at vi i en situation, hvor udfordringerne for vore to public service-kanaler stiger dag for dag, må gøre, hvad vi kan for at sikre deres fortsatte eksistens, og diskutere, hvad public service er. Den globale udfordring er her allerede, og det går hurtigt, hvis nogen ikke skulle have fået øje på det.

Specielt TV 2, som først og fremmest lever af reklameindtægter, kan komme til diskussion.