

nødt til at forbyde det, hvis det er det, der er argumentet – jeg ved godt, at der måske er nogle, der synes, det er en god idé, men jeg synes det bestemt ikke – men hvis problemet er selve tastningen af nummeret på telefonen, kommer vi jo ikke ud over det problem med ministerens forslag, for selv om der er tale om en håndfri telefon, skal man jo stadig væk taste nummeret, og derfor har ministerens forslag altså ingen virkning dér. Med andre ord løser regeringens forslag ikke problemet.

Det eneste, der vil kunne løse det, hvis det er det, man vil, er at indføre et totalforbud mod overhovedet at have biltelefoner i biler, og så mister begrebet jo nærmest sin funktion, for den forstyrrelse, der kommer af, at man indtaster nummeret og taler i mobiltelefonen, er jo ikke større end den forstyrrelse, der skyldes, at man f.eks. skal finde den rigtige station på radioen eller i øvrigt rækker ud efter andre ting i kabinen eller sidder og ryger eller spiser is osv., og det er der vel ikke nogen der kan finde på at forbyde, men det er den argumentation, man benytter, for at forbyde de håndholdte mobiltelefoner.

Nej, jeg tror, at hetzen mod biltelefonerne udelukkende skyldes, at det er noget nyt, og at politikerne ikke kan overskue udviklingen, fordi den går for stærkt – med det resultat, at Folketinget prøver på at stoppe udviklingen for bedre at kunne følge med, men det er jo altså ikke begrundelse nok for at begynde at lave lovforslag om det i Folketinget.

I øvrigt virker det helt vanvittigt, at man ikke må bruge håndholdte mobiltelefoner, når man kører på cykel eller rider – det står jo klart og tydeligt i forslaget, at det også gælder for ridende – for hvordan forestiller man sig at en håndfri mobiltelefon skal kunne monteres på en hest eller på en cykel? Hvor skal mikrofonen sidde på en hest? Er det det ene eller det andet skulderblad, man skal skrue den fast i? Hvad har man forestillet sig? Hvordan skal apparaturet laves, så man kan sidde med en håndfri mobiltelefon på en hest? Jeg synes, det er fuldstændig utroligt, at ministeren overhovedet kan foreslå det.

Og hvorfor i alverden skal det ikke være tilladt for en handicappet, der kører i sin kørestol med 15 km i timen at tale i mobiltelefon? For det må han ifølge forslaget heller ikke. Jeg synes, det er utroligt, ministeren overhovedet kan få sig selv til at foreslå det.

Og hvis problemet er, at man ikke kan styre bilen så sikkert, hvis man har en mobiltelefon i den ene hånd, så er spørgsmålet jo altså: Hvad så med dem, der f.eks. taler i walkie-talkie, når de kører bil? Skal det så også være forbudt at gøre det? Og hvis det er sådan, at ministeren mener, at man som bilist både skal kunne have en hånd på rattet og en hånd til at skifte gear og derfor mangler en tredje hånd til mobiltelefonen, vil der så skulle gælde andre regler for dem, der har en bil med automatgear og derfor ikke har brug for at skifte gear? For det må jo være det logiske ifølge ministerens forslag.

Nej, det er helt tydeligt, at det her forslag er et krampagtigt forsøg på at gøre noget ved et problem, som overhovedet ikke eksisterer.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

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:

### 8) Første behandling af lovforslag nr. L 177: Forslag til lov om forlængelse af Danmarks deltagelse i det skandinaviske luftfartssamarbejde.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 26/2 97).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

#### Erling Christensen (S):

Da vort partis ordfører, fru Tove Lindbo Larsen, ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne fremføre Socialdemokratiets synspunkter:

Lovforslaget indebærer en forlængelse frem til år 2020 af den danske deltagelse i luftfarts-samarbejdet med de to andre skandinaviske lande Norge og Sverige. Udvidelsen af den periode, som på nuværende tidspunkt løber frem til år 2005, er vigtig for stabiliteten i SAS og selskabets mulighed for at planlægge langsigtet, hvilket især har betydning for den fortsatte liberalisering af den internationale lufttrafik, og som følge af en EU-aftale på området vil denne liberalisering i fremtiden også komme til at gælde for indenrigsflyvningerne.

Selv om licensperioden udvides, kan de tre lande i løbet af perioden i fællesskab aftale det nærmere indhold af luftfartspolitikken og naturligvis justere den løbende efter behov.

Samarbejdet mellem Danmark, Norge og Sverige har uden tvivl været af stor betydning for den position, som SAS har opnået i den internationale trafik – ikke mindst har Københavns Lufthavn udviklet sig i positiv retning i kraft af sin betydning som fast trafikknudepunkt i SAS-samarbejdet – for hver for sig ville de tre nationale selskaber næppe kunne levere en så god betjening både med hensyn til geografisk dækning og med hensyn til konkurrencedygtighed.

Samarbejdet har betydet en større samlet styrke i forhold til andre lande, en styrke, som med øget konkurrence på luftfartsområdet fremover vil være endnu mere nødvendig. F.eks. er det en fordel ved forhandlinger om retigheder til internationale ruter i lande, der endnu ikke har frigivet lufttrafikken.

Ud over at være en gevinst i international sammenhæng betyder samarbejdet også et godt grundlag for at tilgodese de nationale og skandinaviske behov for lufttrafik.

Og SAS forventer at forøge sine aktiviteter i de kommende år, og som en følge heraf er der bl.a. behov for at investere i nye fly. Derfor har selskabet også brug for en længere tidshorison at arbejde ud fra.

Socialdemokratiet kan derfor meddele sin støtte til lovforslaget.

#### **Svend Heiselberg (V):**

Siden 1946 har Danmark, Norge og Sverige drevet luftfartssamarbejde i fællesskab. Samarbejdsaftalen er blevet ændret og forlænget nogle gange. Den nuværende samarbejdsaftale løber indtil år 2005, og som sædvane fornys aftaleperioden nogle år forud.

Bl.a. på baggrund af de store investeringer, som SAS-Danmark skal foretage, søges aftalen forlænget til den 30. september 2020, og den forlængelse kan Venstre støtte.

Venstre kan også støtte den ændring, der sker i ledelsesstrukturen.

I øvrigt hilser vi med tilfredshed, at landene uafhængigt af hinanden eventuelt kan afvikle dele af deres aktier.

Så Venstre vil støtte lovforslaget.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Også Det Konservative Folkeparti kan støtte lovforslaget, for vi mener, at det er til stor gavn for den skandinaviske luftfartsudvikling.

Vi kan også støtte de ændringer inden for bestyrelserne og repræsentantskaberne m.v., som er foreslået.

Og vi kan støtte forslaget om en eventuel ændring af 50-procents-ordningen af aktiekapitalen, blot de to syvendele af ejerskabet bliver inden for de nationale grænser.

Vi vil også bede trafikministeren og regeringen om fortsat at følge den meget hårde kurs, som der har været tradition for hos danske trafikministre over for lande, der ved at udbetale statssubsidier overtræder konkurrencereglerne i Europa – jeg tænker her på hvidbogen – således at vi undgår, at staterne indskyder penge, og sikrer, at de har det samme system, som vi har i det skandinaviske luftfartssamarbejde: at staten ikke direkte indskyder penge eller giver økonomiske garantier.

Der skal også være plads til andre luftfarts-selskaber, for siden 1946 har tingene jo forandret sig meget, og med al mulig respekt for det skandinaviske luftfartssamarbejde er viovre den tid, hvor et enkelt selskab har en præferencestilling, og derfor synes jeg, der skal være plads til dem alle sammen.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

Når man har læst den historie, som er baggrunden for lovforslaget, må man jo nok sige, at tingene har forandret sig, og vi har selvfølgelig ikke noget imod konkurrence, hvis det er til fordel for brugerne, og det går vi ud fra at det er.

Men vi synes også, SAS-samarbejdet er værd at værne om, for det har været godt for det nordiske samarbejde, som vi jo mig bekendt alle sammen går ind for.

Vi har altså ikke det helt store imod det, der lægges op til her, men jeg vil dog sige, at vi er imod, at staten sælger dele af sine aktier til pri-

vate. Det mener vi ikke er det rigtige at gøre. Vi mener, at staten skal fastholde det, den har i dag. Men ellers er vi positive over for lovforslaget.

#### **Vibeke Peschardt (RV):**

Lovforslaget drejer sig om en forlængelse af aftalen om Danmarks deltagelse i det fælles-skandinaviske luftfartsamarbejde, og aftalen skal forlænges til år 2020.

Ændringen sker blandt andet for at sikre de investeringer, der i de kommende år skal ske inden for SAS' område.

Det Radikale Venstre kan støtte forslaget.

#### **Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg skal meddele, at Fremskridtspartiet også støtter det foreliggende lovforslag, for som det fremgår af forslaget, er det jo et skridt i en liberal retning, og mig bekendt har der ikke været problemer med det tidligere samarbejde. Så vi støtter det fuldt ud.

#### **Jette Gottlieb (EL):**

Det skal stå helt klart, at Enhedslisten er stærk modstander af øget lufttrafik og i øvrigt også af den voldsomme forurening, som lufttrafikken allerede i dag medfører. Enhedslisten mener således, at det kunne være en god idé at tage en politisk snak om, hvordan Danmark kan bidrage til at begrænse lufttrafikken og forureningen herfra.

Men det er jo ikke det, dette forslag handler om; det handler om, hvordan den danske luftfart skal indgå i et samarbejde med andre landes luftfart.

Og dog: Er det alligevel ikke sådan, at når vi her i Folketinget skal tage stilling til tilladelser af denne karakter, burde vi netop benytte lejligheden til at diskutere, om der skal knyttes betingelser til en sådan tilladelse på samme måde, som når andre forurenende virksomheder i landet får tilladelse til forlængelse af produktionen?

Det er jo den danske regering og Folketinget, der har ansvaret for, i hvilket omfang der foregår luftfartstrafik i det danske luftrum, og hvor meget forurening man vil acceptere som følge deraf, og dermed er det også regeringen og Folketinget, som kan knytte betingelser til en fortsat tilladelse til det nordiske luftfartsamarbejde. Hvem skulle ellers gøre det?

Derfor mener vi i Enhedslisten, at der i forbindelse med denne tilladelse til det fortsatte

samarbejde bør fastlægges en række miljømæssige målsætninger for den danske luftfart og specielt for samarbejdet i SAS.

Det kunne for eksempel være regler om arbejdsmiljøet i de danske og de andre nordiske lufthavne. Og det kunne være krav med hensyn til støj i forbindelse med start og landinger. Det kunne også være en målsætning for nedbringelse af energiforbruget pr. passager pr. kilometer. Eller det kunne være en begrænsning af den godstransport, som ellers kunne fragtes med skib eller jernbane. Og det kunne være krav om anvendelse af mere miljørigtige brændstoffer i flyene.

Enhedslisten mener således, at der er behov for en større politisk styring af den danske lufttrafik og ikke, sådan som forslaget lægger op til, at der skal foretages ændringer i mere liberal retning. Når det er sagt, så synes vi i øvrigt, at et nordisk samarbejde i luften kan være ganske fornuftigt, men som det fremgår, skal det være under forudsætning af, at der knyttes miljøpolitiske målsætninger til det fortsatte samarbejde.

#### **Ole Donner (DF):**

Jeg blev helt forpustet af at høre fru Jette Gottliebs betænkeligheder ved lovforslaget. Jeg kom til at sidde og tænke på, om vi skulle til at ro til Amerika og bruge brevdUER igen i stedet for at bruge fly.

Vi synes, det er udmærket at have en moderniseret lufttrafik, og vi kan sige til ministeren, at vi kan støtte forslaget 100 pct., og så håber vi, at staten vil overveje at sælge aktierne så hurtigt som muligt.

#### **Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg vil gerne sige tak for en positiv modtagelse af forslaget.

Jeg vil sige, at det er sådan, at fordelingen 2-2-3 fastholdes i det her forslag. Det er sådan, at vi vil modarbejde ulovlig udenlandsk statsstøtte til de respektive selskaber. Det er sådan, at staten ikke har nogen aktuelle planer om at sælge nogen del af aktiekapitalen, og det er sådan, at de nye flytyper, som luftfartsamarbejdet vil anskaffe sig, faktisk vil nedbringe støjen væsentligt. En af fordelene ved at købe nye fly er, at de nye fly faktisk er mere støjsvage end de fly, man har nu, og en af årsagerne til at lave det her er bl.a. at sikre, at der bliver investeringsbaggrund for at købe nye støjsvage fly.

Og så vil jeg i øvrigt også sige, at regeringen jo som bekendt går ind for afgifter på flybrændstof.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Formanden:

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af L 196:  
Forslag til lov om midlertidigt prisstop for lægemidler m.v.  
Af sundhedsministeren (Birte Weiss).  
(Fremsat 13/3 97).

### Formanden:

Som tidligere meddelt udgår denne sag af dagsordenen for mødet i dag.

### Meddelelser fra formanden

### Formanden:

Der er herefter ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 18. marts 1997 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 13.48