

## Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 115 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 4) Tredje 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. Første behandling 14/3 97. Betænkning 3/4 97. Anden behandling 10/4 97).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Arne Melchior (CD):**

På Trafikudvalgets vegne skal jeg oplyse, at lovforslag nr. L 177 mellem 2. og 3. behandling har været tilbage i udvalget, hvor vi havde modtagelse af en deputation fra nogle private luftfartsselskaber, ligesom vi har haft samråd med trafikministeren.

Udvalgets indstilling er herefter uændret, svarende til den afgivne betænkning mellem 1. og 2. behandling, således at udvalgets store flertal anbefaler lovforslaget til vedtagelse. Undtagelsen er Enhedslisten, der anbefaler forslaget til forkastelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 108 stemmer (S, V, KF, SF, RV, FP, CD og DF) mod 4 (EL).

**Første næstformand (Ivar Hansen):**

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 5) Anden behandling af lovforslag nr. L 141: Forslag til lov om taxikørsel m.v.

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 22/1 97. Første behandling 6/2 97. Betænkning 10/4 97).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

## Forhandling

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg skal på Fremskridtspartiets vegne meddele, at Fremskridtspartiet stemmer for de to stillede ændringsforslag.

Det første forslag indebærer, at kommunalbestyrelsen, som der står, »ikke kan tilbagekalde eller nægte at forny en godkendelse som fører (førerkort) begrundet i, at vedkommende har en betydelig forfalden gæld til det offentlige«.

Her kunne vi godt ønske, at det ville gælde for alle lønmodtagere. Vi vil derfor i Fremskridtspartiet tage initiativ til, at også andre lønmodtagergrupper undtages herfra, for lønmodtagere kan jo som bekendt generelt udsættes for løntilbageholdelse efter den nuværende lov. Her siger man så, at man vil lempe loven, således at det bliver nemmere for disse mennesker, der måtte have gæld, at få fornyet deres godkendelse som fører.

Det synes vi principielt er o.k. Som sagt mener vi, at dette forslag gennemgribende skulle gælde for alle lønmodtagere, men naturligvis er det her bedre end ingenting. Det er et skridt i den rigtige retning, som Fremskridtspartiet vil støtte.

**Ole Donner (DF):**

Dansk Folkeparti har skrevet i betænkningssbidraget, at vi vil redegøre for vores stilling her ved andenbehandlingen.

Jeg kan med det samme sige, at vi kan støtte de stillede ændringsforslag. Vi kan også stemme for lovforslaget, men vi ønsker sagen tilbage-sendt til udvalget mellem anden- og tredjebehandlingen.

Når vi gør det, er det, fordi vi ønsker et samarbejd med ministeren, for vi mener, at der er nogle EU-retlige problemer. Når man læser lovforslagets § 3, der omtaler, at tilladelser til hyrevognsbevillinger er betinget af dansk indfødsret samt bopæl i Danmark, ser det umiddelbart ud til, at denne regel er diskriminerende og traktatstridig, fordi den hindrer andre EU-landes borgere i at etablere sig i Danmark.

Samme paragrafs stk. 2 siger dernæst, at kravet om indfødsret og bopæl i riget bortfalder, i det omfang dette følger af international aftale eller regler fastsat af trafikministeren.

Dansk Folkeparti ønsker opklaret, hvordan ministeren forventer disse modstridende regler administreret, og hvad der er formålet med at bygge en regel op på denne måde. Vi ønsker også at høre ministeren, om det kan være rigtigt, at man kan hindre andre landes borgere i at køre taxakørsel i Danmark, så derfor ønsker vi sagen tilbagesendt til fornyet udvalgsbehandling.

#### **Arne Melchior (CD):**

Jeg mener, at hr. Donner tager fejl, når han tror, der er uklarhed med hensyn til EU-borgeres mulighed for at udføre taxakørsel i Danmark, idet paragraffen og bemærkningerne til den er således udformet, at internationale regler, herunder EU-reglerne, selvfølgelig skal overholdes. Og disse regler giver borgere i EU-landene ret til at udføre taxakørsel i Danmark, altså også uden at bo i Danmark og også uden at have indfødsret. Jeg vil indrømme over for hr. Donner, at det sproglige er ret så kryptisk, så man skal læse det nogle gange og drøfte det nøje igennem, før man får øje på det, men det står der altså.

Imidlertid er det klart, at sagen skal gå tilbage til udvalget. Det går jeg ud fra, at den høje formand bestemmer, eftersom ønske herom er fremsat, og jeg skal også på CD's vegne anmelde et ønske om at få en ny behandling i udvalget inden tredje behandling. Det vil især dreje sig om, at loven sætter kravet om bestillingskontorer op fra 10 vognmænd til 20 vognmænd. Det er der i høringsvarene protester imod både fra HK, fra Kommunernes Landsforening og fra Centralforeningen af Taxavognmænd. Bemærkningerne siger ellers om dette, at det skulle være et ønske fra branchens side. Det ønsker vi nærmere belyst og altså anfægtet, og af den grund ser vi gerne en ny udvalgsbehandling.

Jeg skal slutte dette lille indlæg fra CD med at kvittere med tak til ministeren, fordi han har

fjernnet kravet om, at ansatte hos taxavognmænd ikke må have gæld af en vis størrelse til det offentlige. Det stod der oprindeligt i lovforslaget, det har ministeren selv atillet ændringsforslag til, og det viser, at han er fleksibel og realistisk. Det vil vi gerne anerkende med tak.

(Kort bemærkning).

#### **Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg er enig med hr. Arne Melchior i, at det er et godt ændringsforslag, der her er kommet, om, at man absolut ikke skal inddrage førerkortet til taxa på grund af gæld til det offentlige. Her var det netop, jeg påpegede, at det i hvert fald for os at se åbner for lys forude for, at det også må gælde lønmodtagere i andre erhverv end netop dette.

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

Jeg vil gerne takke udvalget for en grundig behandling, som jeg glæder mig til fortsætte under det fortsatte udvalgsarbejde, og dér vil jeg så svare på de spørgsmål, der er rejst her.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### **Afstemning**

§§ 1-5, ændringsforslag nr. 1, § 6, således ændret, §§ 7-13, ændringsforslag nr. 2 om en ny affattelse af § 14, § 14 i den nye affattelse og §§ 15-18 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

#### **Første næstformand (Ivar Hansen):**

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Forespørgsel nr. F 49:**

**Forespørgsel til fødevarerministeren:**

»Vil ministeren redegøre for regeringens strategi for afvikling af EU's støtteordninger til jordbrug og fiskeri, herunder hvilke erfaringer der kan drages af New Zealands tilpasning til verdensmarkedspriser, samt sikre, at økologisk drift får mindst samme støtte som konventionel drift, så længe støtteordningerne eksisterer.«

Af Bent Hindrup Andersen (EL) og Keld Albrechtsen (EL).

(Forespørgslen anmeldt 25/2 97. Fremme af forespørgslen vedtaget 11/3 97).

### Begrundelse

**Bent Hindrup Andersen (EL):**

Diskussionen om afviklingen af EU's økonomiske tilskud til landbruget og fiskeriet vedrører halvdelen af EU's budget.

Der er ved at udvikle sig en politisk konsensus om, at denne støtte til landbruget og fiskeriet i bedste fald har en lang række skævvridende virkninger, og i værste fald er tilskudspolitikken skadelig for både miljø og husdyrvelfærd. Debatten i dag skal ses som en anledning til at få diskuteret og besluttet, hvilke retningslinjer Folketinget ønsker at lægge for Danmarks ageren i denne situation.

Ingen er i tvivl om, at landbrugsstøtte- og fiskeristøtteordningerne er under pres. Det fremgår af diskussionerne om udvidelse af EU mod øst, af GATT-forhandlingerne og af WTO-forhandlingerne, der forsøger at begrænse den ulige konkurrence fra statslige økonomiske støtteordninger. Og ikke mindst finder befolkningerne det uholdbart at opretholde et økonomisk dræn til et landbrug og et fiskeri, hvis virke man er mere og mere kritisk over for. Befolkningerne har stor skepsis med hensyn til, om pengene overhovedet havner, hvor de er tiltænkt. I New Zealand kalder man det at fodre hunden med sin egen hale. Når det drejer sig om fiskeristøtten, er den uløseligt forbundet med kvotepolitikken med et stort udsnid af fisk til følge.

Det, der ikke må ske under denne debat, er, at Folketinget vælger den fatalistiske strategi og overlader det til disse tendenser at styre udviklingen. Det ville i øvrigt også passe dårligt med regeringens nye slogan om Danmark som foregangsland. Folketinget har brug for en analyse

og en erklæret strategi, der kan fremme en vedtagen politik, og her spiller Landbrugs- og Fiskeriudvalgets rejse til New Zealand ind ved at danne grundlag for en bedre og mere kvalificeret debat. Efter min opfattelse er der mange gode grunde til, at indsamlingen til landbruget og fiskeriet må ophøre. Den slags landsindsamlinger har deres berettigelse, hvis de vel at mærke tjener et samfundsmæssigt fornuftigt formål; det gør landbrugs- og fiskeristøtten imidlertid ikke, tværtimod. Det er derfor mit mål, at der hurtigst mulig sker en afvikling af EU's støtteordninger til landbrug og fiskeri.

### Besvarelse

**Fødevarerministeren (Henrik Dam Kristensen):** Den fælles landbrugspolitik i EU blev til i løbet af 1950'erne og 1960'erne. På daværende tidspunkt havde de vesteuropæiske lande ikke en tilstrækkelig selvforsyning af fødevarer, og derfor blev udgangspunktet for den fælles landbrugspolitik at give landbruget incitament til en produktionsforøgelse gennem en tilvejebringelse af stabile priser og rimelige indkomstforhold. Landbruget bidrog efterfølgende med en produktionsforøgelse, der i midten af 1970'erne gjorde EU til nettoeksportør af landbrugsvarer, og som i 1980'erne førte til en permanent overskudsproduktion af flere landbrugsprodukter.

En reform af landbrugspolitikken blev gennemført i 1992, hvor man i et vist omfang omlagde landbrugspolitikken fra prisstøtte til indkomststøtte. Regeringens opfattelse er, at der er behov for en yderligere reform af den fælles landbrugspolitik, idet såvel det danske som de øvrige europæiske landbrug står over for en række store udfordringer i nær fremtid. Ved den seneste GATT-aftale er der for første gang lagt en international ramme for landbrugspolitikken, som stiller krav om en gradvis reduktion af støtten, men samtidig gradvis vil åbne for en forbedret markedsadgang i en lang række lande. Denne udvikling vil blive yderligere fremmet i de kommende forhandlinger i WTO, som starter i 1999. Især i Asien, men også i f.eks. Latinamerika, er der i disse år tale om en økonomisk vækst, som forøger den globale efterspørgsel efter de fødevarer af høj kvalitet og næringsværdi, som vi netop er i stand til at producere i Europa. Det gælder altså om at tilrettelægge en sådan politik, at vi bedst muligt kan udnytte de dynamiske aspekter af en liberalise-