

at 57 pct. af alle kulturbevillingerne afholdes af kommunerne. Her er også medregnet støtten til Statens Museum for Kunst og Det Kongelige Teater.

Men det er den tendens, der har vist sig i kulturministerens holdning til amatørkunsten, og vi går i retning af en opdeling med et fint A-hold, der støttes af staten, og et B-hold, hvor finansieringen overlades til amter og kommuner, og den del, der er overladt til amterne, behøver man ikke at være nogen stor profet for at regne ud hvor forsvinder hen; den forsvinder simpelt hen, når amterne forsvinder.

Det er nemlig ikke, så vidt jeg har forstået det, men det kan ministeren selvfølgelig svare på, meningen, at den amtskommunale kulturelle indsats skal fortsættes, efter at strukturreformen er gennemført. Det er et af de områder i amterne, der vil blive nedlagt ligesom miljø og planlægning og fredning og alle de andre bløde og fornuftige ting, som foregår i amtskommunerne.

Kl. 12.55

Sygehusene vil man selvfølgelig ikke direkte kunne nedlægge, men her er altså et område, hvor vi må imødesee, hvis den nuværende regering fortsætter længe nok, at det ryger sig en tur. Også af den grund vil det selvfølgelig have meget stor betydning at få analyseret og kortlagt dette område gennem en undersøgelse, for det kunne måske også belyse de problemer, der kan opstå for kulturen, hvis amtskommunerne nedlægges.

Vi har også været meget kede af den måde, som tips- og lottomidlerne fordeles på, hvor tingene handles af bag lukkede døre. Det er en meget stor indsnævring af det demokratiske spillemuligheder, fordi man afskærer især de frivillige organisationers og foreningers indsigt og deltagelse.

Så der er altså behov for, at der bliver kigget meget på det, man får af tips- og lottomidlerne. Amatørkulturen får 16 mio. kr., mens f.eks. idrættens organisationer får 518 mio. kr., altså 0,5 mia. kr. mere end de frivillige. Det er ikke, fordi vi ikke under idrætten den halve milliard, det er bare for at illustrere den prioritering, der ligger i forholdet til det frivillige kulturelle arbejde.

Vi håber naturligvis meget på, at det, når vi nu får den her undersøgelse, vil kunne belyse nogle af de sammenhænge og måske føre til en omprioritering af dansk kulturpolitik og en ændret måde at fordele disse her bevillinger på, og gerne i vores perspektiv forøgede bevillinger til det kulturelle område.

Men allerede ved en omprioritering vil man kunne nå ganske langt i retning af i højere grad at styrke den frivillige kultur, amatørernes kultur, den folkelige kultur, som efter vores opfattelse i de senere år har fået mange hak i tuden, og hvor strukturreformen kan gå hen og blive den rene katastrofe.

Så vi er glade for vedtagelsen, vi håber, at den vedtagelse kan føre til en undersøgelse, der betyder, at vi kan videreføre den kulturkamp, kulturministeren har erklæret i dag ved at erklære kulturel relativismen for død på et mere oplyst grundlag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den fg. formand (Inge Dahl-Sørensen):

Som tidligere meddelt vil afstemningen om det forslag til vedtagelse, der er fremsat af ordføreren for forespørgerne, hr. Ole Sohn, m.fl., blive foretaget i mødet tirsdag den 27. april 2004.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 204: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Betalning for offentlige forretninger og tilsynsvirksomhed m.v.).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 31/3 2004).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Gudrun Laub (V):

Hovedformålet med lovforslaget er at tilvejebringe et sikkert hjemmelsgrundlag for, at tilsynet med den civile luftfart fortsat kan finansieres ved brugerbetaling, uden at en sådan brugerbetaling får uheldige konsekvenser for luftfartsbranchen og for sikkerheden, og således at betalingen anvendes til dækning af de samlede omkostninger forbundet med tilsynsvirksomheden.

Dette indebærer, at den nuværende gebyrordning og gebyrstruktur vedrørende Statens Luftfartsvæsenes tilsynsvirksomhed med den civile luftfart kan videreføres i princippet uændret, dog således at gebyrerne for nogle nærmere angivne forretninger fastsættes i selve loven.

I Rigsrevisionens beretning fra 2002 om Statens Luftfartsvæsenes gebyrer blev luftfartsvæsenets gebyrforvaltning gennemgået. Rigsrevisionens undersøgelse viste, at betaling for Statens Luftfartsvæsenes ydelser udelukkende dækkede administrationsomkostningerne, og at ikke alle relevante omkostninger indgik i budgettet vedrørende gebyrer. Lovforslaget er således en konsekvens af kritikken i Rigsrevisionens beretning.

Forslaget har bred opbakning i Gebyrudvalget, hvor der er repræsentanter fra luftfartserhvervet og luftfartsorganisationerne.

Lovforslaget er en videreførelse af den hidtidige gebyrordning og gebyrstruktur, der har været gældende siden 1981. Ved gebyrfastsættelsen er tilstræbt en reel brugerbetaling. Man kan måske diskutere, om tilsynets hyppighed og tidsforbrug er det rigtige, eller om der kan ske yderligere effektiviseringer og rationaliseringer i Statens Luftfartsvæsen ud over det, der er sket her i det sidste års tid.

Kl. 13.00

Derimod mener jeg ikke, at det kan diskuteres, at vi ønsker at opretholde et højt sikkerhedsniveau. Tilsynet er vigtigt for opretholdelsen af sikkerheden.

Forslaget tager højde for, at visse tilladelser til luftfart i dag udstedes i medfør af EU-regler. Ifølge bemærkningerne vil Trafikministeriet inden tredje behandling få klargjort forholdet til EU-retten.

Desuden indeholder lovforslaget en præcisering af erstatningsansvarsreglerne.

Venstre kan støtte lovforslaget.

Jytte Wittrock (S):

Som det fremgår af bemærkningerne, er baggrunden for dette lovforslag, at Rigsrevisionen i 2002 kritiserede luftfartsvæsenets gebyrforvaltning. Rigsrevisionen påpegede, at der ikke var hjemmel til at opkræve gebyrer, som man gjorde. Gebyrerne afspejlede ikke direkte de omkostninger, de skulle dække, og kunne derfor karakteriseres som formålsbestemte afgifter, hvilket Statens Luftfartsvæsen ikke har hjemmel til at opkræve. Konklusionen fra Rigsrevisionen var klar: Enten måtte der fremskaffes en klar hjemmel, der tillader krydssubsidiering, eller gebyrerne skal afspejle de reelle omkostninger.

Efter forhandlingerne i det nedsatte Gebyrudvalg og med kontakter til luftfartens aktører, både de store og de mindre, fremsætter ministeren nu et forslag, der sikrer Statens Luftfartsvæsen et sikkert hjemmelgrundlag til opkrævning

af gebyrer. Forslaget har tilslutning i hele branchen.

Det betyder, at de samlede omkostninger for luftfartsvæsenets tilsynsvirksomhed fortsat dækkes ved brugerbetaling, uden at der nødvendigvis er en snæver forbindelse mellem det beløb, som den enkelte skal betale, og de konkrete omkostninger ved tilsyn m.v.

Hvis alle gebyrer skulle afspejle de reelle omkostninger, ville den mindre luftfart, også kaldet underskoven i dansk luftfart, blive økonomisk kvalt, og dermed ville vi risikere at skade hele erhvervet. Underskoven udgør et vigtigt led i dansk og nordisk luftfart, fordi den bl.a. i høj grad kvalificerer piloter til den større kommercielle luftfart samt sikrer passagertilstrømningen til de store lufthavnes udenrigsruter. Derfor er det i orden, at der fortsat sker en vis omfordeling, så de store aktører betaler en forholdsvis større andel af tilsynsomkostningerne end de mindre og mellemstore, herunder også privatflyvningen og de små flyvepladser, en gebyrpolitik, som også praktiseres i de andre nordiske lande.

Vi har bemærket, at forslaget også indeholder et par præciseringer af det objektive ansvar for personer og ting uden for selve fartøjet og en præcisering af afslag eller inddragelse af tilladelser, hvor indehaveren har en betydelig gæld til det offentlige.

Vi finder, at trafikministerens forslag er en fornuftig løsning. Socialdemokraterne kan på denne baggrund støtte lovforslaget og medvirke til en velvillig og hurtig behandling i Trafikudvalget.

Poul Fischer (DF):

Rigsrevisionen har i en rapport fra 2002 konstateret, at Statens Lufthavnsvæsen af brugerne tog overbetaling for visse tjenester i forhold til de afholdte omkostninger, at der ikke var foretaget en tidsregistrering af den enkelte gebyrtype, ligesom gebyrområderne ikke var i balance inden for det enkelte område, altså at der fandt en krydssubsidiering sted.

Der er efterfølgende som en følge af kritikken af Statens Lufthavnsvæsen foretaget beregninger over, hvad gebyrerne ville være med basis i en tidsregistrering og med fuld brugerbetaling. Konsekvensen af dette ville i forhold til i dag betyde store stigninger for privatflyvningen, den mindre og mellemstore kommercielle luftfart og følgelig heraf et fald i gebyrerne for den store kommercielle luftfart.

Disse beregninger og denne konsekvens har været vendt i Gebyrudvalget, hvor hovedparten af repræsentanterne har foreslået en fastsættelse af den nuværende gebyrordning, og det er det, dette lovforslag lægger op til, hvor der samtidig på sigt lægges op til at mindske krydssubsidieringen.

Kl. 13.05

Med vedtagelsen af dette lovforslag sikrer man, at der er en underskov til de store, kommercielle luftfartsselskaber, som også er i deres interesse, selv om disse selskaber kommer til at betale et forholdsvis højt gebyr. Disse selskaber er naturligvis ikke interesseret i at betale mere end højest nødvendigt og ikke mindst i en tid, hvor luftfartserhvervet har trange kår.

Dansk Folkeparti kan støtte det fremsatte lovforslag.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Kaj Ikast som ordfører.

Kaj Ikast (KF):

Jeg ved godt, at det lovforslag her er meget kompliceret, meget teknisk, og det skal vi ikke gå ind på.

Det er lykkedes at få lavet en aftale, så alle kan overleve i branchen med den højest mulige sikkerhed. Det, der er afgørende for Det konservative Folkeparti, er, at flysikkerheden er i højsædet.

Jeg vil sige, at med de gebyrer, der nu er fordelt, tager man skyldig hensyn til de små, og det er helt i vores ånd, så vi kan kun støtte lovforslaget.

Jeg synes, at vi må give det den cadeau, at det er en løsning, som vi alle sammen kan være bekendt.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Morten Homann, ordfører.

Morten Homann (SF):

I SF synes vi, at lovforslaget er en fornuftig opfølgning på Rigsrevisionens kritik af gebyrforvaltningen i Statens Luftfartsvesen, og vi synes, at det ser lovende ud med den balance, man har ramt, i forhold til de store og de små flyselskaber.

Så vi regner med, at vi vil kunne støtte lovforslaget ved tredjebehandlingen og vil gå positivt ind i udvalgsbehandlingen.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så ser det ud til, at det bliver hr. Keld Albrechtsen. Nå, hr. Martin Lidegaard nåede i salen, så tager vi hr. Martin Lidegaard først. Jeg så det faktisk dårligt nok. Så må vi hellere taget det i den rigtige rækkefølge.

Martin Lidegaard (RV):

Det Radikale Venstre skal også helt hurtigt og lakonisk af alle de mange gode grunde, der allerede har været nævnt, bekendtgøre, at vi kan tiltræde lovforslaget. Vi ser frem til udvalgssamarbejdet.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Og så bliver det hr. Albrechtsen.

Keld Albrechtsen (EL):

I Enhedslisten ser vi også positivt på lovforslaget, men dog tøvende, fordi den undersøgelse af gebyrproblemet, hvor det altså viser sig, at nogle selskaber reelt giver tilskud til andre selskaber, hvor de store selskaber altså betaler en overpris til fordel for de små, selvfølgelig vil have negative virkninger på nogle områder, som vi må tage hensyn til, hvis vi ophæver den.

F.eks. er det jo selvfølgelig nødvendigt at have flyvepladser på Læsø og Anholt og kunne flyve dertil i nogle tilfælde. Omvendt er vi i Enhedslisten ikke meget for at prioritere luftfart som transportform. Det er ikke en miljømæssig god transportform, og derfor skal der efter vores mening være særlige, lokale begrundelser for at vælge flyvning, som der altså f.eks. af indlysende årsager er på Anholt og på Læsø. Ellers skal vi have trafikken over i togene.

Derfor er vi selvfølgelig ikke meget for, at der reelt gives statsstøtte til luftfart, for det ligger jo i den her overførsel af midler fra nogle selskaber til andre, at f.eks. direktionsfly jo i denne her sammenhæng i realiteten vil få en form for statsstøtte, og vi er selvsagt ikke specielt optaget af, at direktionsfly skal statsstøttes. Det er ikke noget, Enhedslisten ser som et højere mål for vores virksomhed, vil jeg sige.

Så det er altså med nogle sådan modstridende følelser, men vi kan godt se, at hvis man på kort sigt og meget hurtigt laver den her fordeling om, så vil det altså i nogle lokalsamfund kunne få negative konsekvenser. Det vil vi så lægge vægt på i denne her omgang, men jeg vil sige til ministeren, at som permanent løsning og langt frem i tiden må man finde på noget bedre.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):
Fru Tove Videbæk som ordfører.

Kl. 13.10

Tove Videbæk (KD):

Rigsrevisionen kritiserede i 2002 Statens Luftfartsvæsenes gebyrpolitik. Det var vedrørende overbetaling for visse forretninger og tilsyn, det var vedrørende mangel på detaljeret tidsregistrering, det var vedrørende balance inden for de enkelte gebyrområder osv. osv.

Det bliver der nu lavet helt klare regler for via det her lovforslag, samtidig med at der også via gebyrpolitikken bliver taget hensyn til de mindre luftfartsselskaber og mindre lufthavne.

Det kan Kristendemokraterne helt klart gå ind for at støtte.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Jeg takker et enigt Folketing for støtte til dette lovforslag. Det er jeg meget glad for. Det er dejligt, at vi kan samles om dette her.

Hr. Kaj Ikast siger, at det er et meget teknisk forslag, men at der ikke er noget alternativ til sikkerheden, at den skal være på plads, og det er jeg fuldstændig enig i.

Jeg konstaterede også med stor, stor glæde, at hr. Keld Albrechtsen var positiv om end tøven-de, som hr. Keld Albrechtsen udtrykte sig, og jeg håber, den tøven kommer væk under udvalgsarbejdet. Men hellere få trafik over på tog, som hr. Keld Albrechtsen beskriver, er vi jo fuldstændig enige i, men det er jo lidt besværligt f.eks. til USA, så jeg tror nok, det er praktisk, vi får bragt det her ordentligt på plads.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

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

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 203: Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel og lov om godskørsel. (Fjernbuskørsel, menneskesmugling, transport af dyr, ansvar for økonomiske vanskeligheder samt bortfald af tilladelser).

Af trafikministeren (Flemming Hansen).
(Fremsat 31/3 2004).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Flemming Damgaard Larsen (V):

Venstre hilser det meget velkommen, at der nu bliver strammet op på forholdene, når der sker menneskesmugling eller bliver fragtet dyr, der lider overlast. I begge situationer, hvor det er transportørerne, der medvirker til disse forfærdelige forhold, er det ganske rimeligt, at der i sådanne tilfælde kan ske tilbagekaldelse af køretilladelser.

Desværre har vi jo været vidne til forfærdelige forhold vedrørende dyretransporter. Denne dyremishandling skal stoppes med alle midler. Dette lovforslag er et væsentligt element heri, altså at tilladelsen kan fratages den pågældende transportør eller de selskaber, som vedkommende har interesser i.

Det vil også betyde, at alle de gode og lovlydige transportører og vognmænd ikke bliver sat i bås med de brodne kar. Vi har jo desværre været vidne til tragiske omstændigheder i udlandet, når der har været tale om menneskesmugling i lastbiler. Det vil vi også gerne værges os imod her i Danmark.

Med hensyn til forlængelse af offentlige in-stansers ret til at drive fjernbusser støtter Venstre også denne del af lovforslaget, så når vi, når den fremtidige regionale struktur er fastlagt, kan foretage den helt præcise lovgivning på området.

Venstre støtter altså lovforslaget i dets helhed.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Peder Sass som ordfører.

Peder Sass (S):

I Socialdemokratiet er vi tilhængere af en bred vifte af muligheder for persontransport over lange afstande som et supplement til vores tog. Derfor er det også tilfredsstillende, at trafikmini-