

Hermed sluttede spørgsmålet.

Bortfaldne spørgsmål

Formanden:

Spørgsmål nr. S 48 og S 50, der er stillet til statsministeren af hr. Rune Lund, er taget tilbage af spørgeren. Spørgsmålene, der hermed er bortfaldet, lød således:

Spm. nr. S 48

Til statsministeren (02/03 2005) af:

Rune Lund (EL):

»Vil statsministeren afkræfte, at regeringen – alene eller efter samråd med andre jupartier – har aftalt, at folkeafstemningen om EU's nye forfatningstraktat skal finde sted allerede til september 2005?«

Spm. nr. S 50

Til statsministeren (02/03 2005) af:

Rune Lund (EL):

»Vil statsministeren bekræfte sit tidligere løfte om, at tilrettelæggelsen af folkeafstemningen om den nye forfatningstraktat for EU vil ske efter en inddragelse af samtlige Folketingets partier?«

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 80:

Forslag til lov om ændring af lov om Københavns Lufthavne A/S og lov om luftfart. (Flyvepladser med vital betydning for Danmarks nationale og internationale trafikforbindelser).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 23/2 2005).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Københavns Lufthavn i Kastrup er en lufthavn af vital betydning for Danmarks trafikforbindelser, nationalt så vel som internationalt. Det kan ingen vist være i tvivl om, og det er derfor vigtigt, at lufthavnen har den nødvendige kapacitet, som kan tilgodese væsentlige samfundsmæssige og overordnede trafikale hensyn.

I denne sag står vi med det faktum, at Europa-Kommissionen i flere omgange har lagt op til at rejse sag mod den danske stat, mest på grund af ejerskabsbegrænsninger med hensyn til Københavns Lufthavne A/S, idet EU har anset ejerskabsbegrænsningerne som værende i strid med EU's regler om kapitalens frie bevægelighed. Kommissionen har også haft indvendinger mod trafikministerens ret til at udstede direktiver, godkende vedtægtsændringer m.v. Selvfølgelig mener vi i Venstre, at dansk lovgivning, også vedrørende Københavns Lufthavne A/S, skal være i overensstemmelse med EU-retten, og det er i bund og grund, hvad det lovforslag, vi nu behandler, skal sikre, og det kan vi naturligt nok bifalde fra Venstres side.

Lovforslaget sikrer – og det synes vi er yderst fornuftigt – at også efter ændringer af lov om luftfart kan det danske samfund fortsat have en international lufthavn med den nødvendige kapacitet. Sikkerheden kommer i form af, at der kræves tilladelse til at drive lufthavn, og at der skal stilles vilkår for tilladelsen. Hvis vilkårene ikke overholdes, kan tilladelsen tilbagekaldes, og i yderste konsekvens kan transportministeren overtage en flyveplads, der har vital betydning, for at sikre den nødvendige kapacitet. Det vil i så fald ske efter reglerne om ekspropriation og mod fuld erstatning, og vi synes faktisk, det er yderst fornuftigt, at transportministeren har mulighed for både at give tilladelsen og at tilbagekalde tilladelsen.

Endelig bifalder vi, at lovforslaget giver en gennemsigtighed med hensyn til ejerskab og regulering, idet det klart præciseres, hvad der er ejerskab, og hvad der er myndighedsudøvelse. Det er en gennemsigtighed, som vi i Venstre har talt for i mange år, så samlet set kan vi støtte lovforslaget.

Poul Andersen (S):

Der er tale om en genfremsættelse, så jeg skal ganske kort for Socialdemokratiet fremføre følgende:

Der er tale om, at man retmæssigt bringer tingene på plads i forhold til EU-retten med klarhed om statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden for Københavns Lufthavns vedkommende, og det kan vi selvfølgelig tilslutte os.

Walter Christophersen (DF):

Europa-Kommissionen sendte i april 2000 en åbningsskrivelse til den daværende regering, hvori man påpegede, at visse bestemmelser i lov om Københavns Lufthavne A/S var i strid med EU-rettens regler om det indre marked. Den daværende regering afviste Kommissionens synspunkter. I en supplerende åbningsskrivelse i februar 2003 til den nuværende regering fastholdt Kommissionen sine synspunkter, men endnu en gang blev synspunkterne afvist af regeringen.

Kl. 13.55

I maj 2003 blev der ved EF-Domstolen afsagt to principielle domme, der gik Danmarks afvisninger imod, hvorefter man endelig anerkendte, at en lovændring var nødvendig, og det er den lovændring, der er til behandling her i dag. Hvorfor den tidligere og nuværende regering har strittet imod Kommissionens krav, er for Dansk Folkeparti uforståeligt, da kravene både er åbenlyse og logiske. Kommissionen anfægter tre væsentlige områder:

Ingen aktionær, bortset fra den danske stat, kan eje mere end 10 pct. af aktiekapitalen i Københavns Lufthavne A/S. Det er logisk, at man i 2005 ikke kan have en sådan præferencestilling til en enkelt aktionær, og dette problem er også for nærværende løst på den seneste generalforsamling ved en vedtægtsændring.

Endvidere anfægter Kommissionen, at transport- og energiministeren kan udstede direktiver til lufthavnen i lov om Københavns Lufthavne A/S. Det virker også ret åbenlyst, at man ikke kan have det stående i en lov for en virksomhed, men at det skal placeres andetsteds, hvilket også sker med dette lovforslag ved at indskrive det i lov om luftfart.

Endelig anfægter Kommissionen transport- og energiministerens ret til at godkende selskabets vedtægter og eventuelle ændringer i disse. Denne ret bliver med lovforslaget taget helt ud af lov om Københavns Lufthavne A/S, hvilket vi også er enige i. Der er herefter rene linjer med hensyn til statens ejerskab og statens myndighedsrolle.

Lovforslaget er med enkelte ændringer en genfremsættelse af L 76, som blev fremsat for

Folketinget den 4. november 2004, og Dansk Folkeparti kan naturligvis godkende forslaget.

Henriette Kjær (KF):

Lovforslaget var ved at blive vedtaget lige før valget, men vi nåede det ikke, og det må vi jo så få has på nu.

Det er et nødvendigt forslag, der skal sikre, at den danske lovgivning er i overensstemmelse med EU-retten, hvor der var et par hjørner, især vedrørende ejerskabsbegrænsningen. Det er også ganske udmærket at få præciseret rammerne for transportministerens myndighedsudøvelse, og selvfølgelig er det vigtigt, at ministeren ikke får udvidet sine beføjelser; de bliver blot præciseret.

I Det Konservative Folkeparti kan vi støtte forslaget.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har ikke meget at føje til de ting, der er blevet sagt af de andre ordførere, og vi har jo også haft drøftelsen tidligere. Det Radikale Venstre kan tilslutte sig forslaget.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det er som sagt et forslag, vi har behandlet tidligere, og fra SF's side er vi helt med på, at man følger loven og selskabsretten og indretter sig derefter.

Man kan sige, at hvis man lige kigger på forløbet, er det jo ikke så smukt. Privatiseringen blev i sin tid gennemført med en klausul, et håb om og en tro på, at man kunne bevare kontrollen med denne vitale trafikale institution, som Københavns Lufthavn er for Danmark. Der er nu sat nogle bestemmelser ind, som gør, at ministeren kan ekspropriere på et tidspunkt, og det kan selvfølgelig være relevant for en så central trafikinstitution, men det gør nok, at vi i den sidste ende må undlade at stemme for forslaget – ikke fordi vi ikke vil følge EU-dommene i dette tilfælde, men fordi forløbet ikke har været det smukkeste i denne verden.

Rune Lund (EL):

Denne sag er jo et eksempel på, hvordan man kan ligge på maven for EU.

Kl. 14.00

Vi har jo egentlig nogle ganske udmærkede regler i det her land i øjeblikket. Vi har nogle regler om, at det kun er staten, der må eje mere end 10 pct. af aktierne. Vi har nogle regler om, at Trafikministeriet har nogle særlige beføjelser i

forhold til at kunne gå ind og bestemme, hvad der foregår i lufthavnen ude i Kastrup.

Dem er man egentlig meget tilfreds med, men så kommer Kommissionen og siger: Det må I ikke, det er forbudt, det skal I lade være med; I skal gøre noget helt andet. Og så lægger man sig på maven og siger: O.k., vi gør, som EU siger.

Det vil vi ikke være med til i Enhedslisten. Vi synes faktisk, at reglerne er ret gode, sådan som de er nu. Vi synes, at de skal bevares, og vi synes i hvert fald ikke, at de skal laves om, bare fordi EU kommer og siger, at vi skal gøre det. Så vi kan ikke støtte forslaget, som det ligger her.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund.

Denne her gang er det så ikke trafik- og energiministeren, men derimod transport- og energiministeren.

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jeg skal som alle andre ikke forlænge debatten. Jeg er glad for den meget store tilslutning. Jeg ser, at SF har skiftet synspunkt i forhold til betænkningen fra januar måned, men da de ikke stemmer imod, er det selvfølgelig en intern beslutning i SF, som jeg ikke skal blande mig i. Jeg takker for tilslutningen.

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

Afstemning

Formanden:

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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 81: Forslag til lov om ændring af lov om den lokale og regionale kollektive personbefordring uden for hovedstadsområdet samt lov om hovedstadsområdets kollektive persontrafik. (Individuel handicapkørsel, rejsekort og rejseplan).

Af trafik- og energiministeren (Flemming Hansen).

(FremSAT 23/2 2005).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Lovforslaget indeholder to dele. Den første er en præcisering af, hvilke minimumskrav der kan stilles til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede, og anden del drejer sig om bestemmelse om kommerciel anvendelse af det elektroniske rejsekort og rejseplanen.

For Venstre er det væsentligt, at vi holder fast i formålet med individuel handicapkørsel, nemlig at vi skal ligestille de svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap, for så vidt angår transportmuligheder med kollektiv trafik. Der har dog længe været behov for en præcisering af minimumskravene til individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Da det her lovforslag er en genfremsættelse fra sidste folketingssamling, har vi jo haft en førstebehandling en gang før. Ved førstebehandlingen i den tidligere folketingssamling af selv samme lovforslag ønskede vi i Venstre at få opklaret en lang række uklarheder, hvilket vi fik på tilfredsstillende vis under udvalgsbehandlingen. Eksempelvis blev det klart, at grunden til en aldersgrænse på 18 år er, at en lavere aldersgrænse kunne risikere at stille gruppen af børn og unge ringere i forhold til de mere fleksible kørselstilbud, som de er berettiget til efter anden lovgivning, primært serviceloven.

Venstre mener derfor, at lovforslaget netop præciserer og ligestiller svært bevægelseshæmmede borgere i samfundet med borgere uden fysiske handicap under skyldig hensyntagen til anden lovgivning.

Hvad angår den anden del af lovforslaget, der vedrører rejsekortet, så mener Venstre, at det er en naturlig forlængelse af ønsket om et lands-