

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse. (Godkendelse af ordinært medlem). Nedlæggelse af mandat (Pernille Blach Hansen pr. 1/3 2007)

Formanden:

Fra Udvalget til Valgs Prøvelse har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Socialdemokratiet i Viborg Amtskreds, hr. Ole Vagn Christensen, godkendes som ordinært medlem af Folketinget fra og med den 1. marts 2007, efter at fru Pernille Blach Hansen har nedlagt sit mandat.

Indstillingen sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling vedtoges enstemmigt med 112 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Tredje behandling af lovforslag nr. L 106: Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Revision af reglerne om magtanvendelse).

Af socialministeren (Eva Kjer Hansen). (Fremsat 13/12 2006. Første behandling 16/1 2007. Betænkning 8/2 2007. Anden behandling 22/2 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Kl. 13.35

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 111 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF) mod 3 (EL).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Tredje behandling af lovforslag nr. L 36: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Lufthavnstakster, tilsyn, forsikring, tavshedspligt, lønindeholdelse for manglende betaling og internationale vedtagelser på engelsk m.v.). Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 5/10 2006. Første behandling 24/10 2006. Betænkning 25/1 2007. Anden behandling 6/2 2007. Tillægsbetænkning 22/2 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Torben Hansen (S):

I hele arbejdet med det her lovforslag har det været Socialdemokratiets indgangsvinkel, at vi skulle sørge for, at der var en fair og lige konkurrence alle lufthavnene imellem i Danmark – det er sådan set mest provinslufthavne, det drejer sig om i den her sag.

Der har så været et meget langt opspil, om man vil, til det her, og så oplevede vi jo for 3 uger siden ved andenbehandlingen, at der lige pludselig dukkede et hørings svar op – i hvert fald i pressen, det var ikke dukket op herinde – som satte spørgsmålstegn ved den måde, som hele lovforslaget var skruet sammen på, om det nu også var nødvendigt.

På den baggrund bad Socialdemokratiet om, at sagen kom tilbage i udvalget, og vi har nu fået et brev fra ministeren, hvor ministeren tilkendegiver, at inden det her administrationsgrundlag for de otte provinslufthavne sættes i kraft, skal der være et analysearbejde af folk fra ministerierne, folk fra lufthavnene og folk fra luftfartsselskaberne. Socialdemokratiet synes, at det er yderst tilfredsstillende, at vi nu får den samlede branche ind og får det her tygget igennem også i forhold til konkurrencereglerne, sådan at vi er

helt stensikre på, at vi rammer det rigtige snit i en senere regulering af lufthavnene.

Det, der så også er vigtigt i den her sag, er, at vi her fra Folketingets talerstol får en tilkendegivelse fra transport- og energiministeren om, at de partier, der så stemmer for det samlede lovforslag her, L 36, også er med i de politiske forhandlinger, når analysearbejdet er færdigt, og inden det endelige administrationsgrundlag udmøntes. Det regner jeg med at ministeren går op og siger. Så det er Socialdemokratiet tilfreds med.

Den anden del af sagen er jo så hele diskussionen om, hvad der skal ske med høringssvarene. Det, der i hvert fald er kommet fra Transport- og Energiministeriet, er, at høringssvar fra styrelser under de forskellige ministerier agter man ikke at sende over i forbindelse med kommende lovbehandlinger. Og der vil jeg i al venkabelighed gøre transport- og energiministeren og Transport- og Energiministeriet opmærksom på »Håndbog i folketingsarbejdet«, side 61. Det kan være, der var nogle, der lige skulle kigge der en ekstra gang, for der står klart på baggrund af en sag fra maj 2003 i Skatteministeriet:

»I et notat fra Folketingets Parlamentariske Afdeling blev det anført, at alle eksterne og interne myndigheder og organisationer m.v., som er berørt af lovreguleringen, bør høres om lovforslaget, og at alle de fremkomne høringssvar bør sendes til Folketinget, uanset om høringssvarene er en intern myndighed eller et domstolslignende organ under ministeriets ressort.«

Det betyder oversat til dansk: Vi skal ikke komme i den situation igen, at vi samme dag, som vi har en andenbehandling, da kan se i avisen, at det ikke er alle høringssvar, der er blevet sendt over. Det ville være yderst givende for lov kvaliteten, og vi kunne have sparet os mange omveje i den her sag, hvis det var sådan, at alting var kommet over fra starten. Det regner jeg med sker for eftertiden, og jeg regner med, at Transport- og Energiministeriet lige prøver at se, hvad der står på side 61 i »Håndbog i folketingsarbejdet«. Det skader jo aldrig at læse tingene en ekstra gang.

Kl. 13.40

Men med de bemærkninger, hvis og når vi får tilkendegivelsen fra transport- og energiministeren, er Socialdemokratiet tilfredse med det her lovforslag, for så kan vi komme i gang med arbejdet, der sikrer en fair og lige konkurrence provinslufthavnene imellem.

Formanden:

Tak til hr. Torben Hansen.

Jeg vil godt bede om, at man dæmper stemmeføringen, når vi er i gang med en forhandling. Man kan jo ikke udelukke, at der kommer interessante oplysninger frem. (*Munterhed*).

Walter Christophersen (DF):

Ministeren har i et brev til Trafikudvalget skrevet, at han nu iværksætter sit tværministerielle analysearbejde, der skal se på konkurrenceforholdene i de større danske provinslufthavne, og hvor lufthavne og luftfarselskaber inddrages.

Vil ministeren i den forbindelse give tilsagn om, at de partier, der stemmer for dette lovforslag, bliver indbudt til forhandlinger, når analysearbejdet er afsluttet, og inden administrationsgrundlaget for luftfartslovens § 71 fastsættes endeligt?

Formanden:

Tak til hr. Walter Christophersen. Så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg skal helt kort sige, at Det Radikale Venstre er helt på linje med de forrige ordførere. Vi er sådan set stadig positivt stemt over for lovforslaget, men er blevet noget overrasket over det manglende høringssvar, der nu er dukket op, især i betragtning af hvor kritisk Konkurrencestyrelsen har været.

Derfor ville vi også lægge stor vægt på det, hvis ministeren kunne tilkendegive, at de partier, der stemmer for det her lovforslag, vil blive inddraget i de kommende forhandlinger på området. Hvis vi får en sådan bekræftelse, vil vi også stemme for.

Formanden:

Tak til hr. Martin Lidegaard. Og så er det hr. Poul Henrik Hedeboe som ordfører.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg skal kort sige, at i SF kan vi fuldstændig tilslutte os de sidste bemærkninger. Vi afventer også ministerens svar og er parate til at stemme for forslaget, men forventer også at blive inddraget i de efterfølgende forhandlinger.

Formanden:

Tak til hr. Poul Henrik Hedeboe. Og så er det hr. Rune Lund som ordfører.

Rune Lund (EL):

Jeg har i betænkningen skrevet, at Enhedslisten vil redegøre for, hvad vi mener om det her, ved tredjebehandling.

Og som den socialdemokratiske ordfører meget fint gjorde rede for, så har det her været et lovforslag, som har fået en ekstremt rodet behandling. Det skulle have været vedtaget før jul, og der er kommet utrolig mange ting indover, som betyder, at vi nu står her med det i dag.

Det er egentlig meget naturligt, fordi det her lovforslag er en del af noget, som er meget brugt på trafikområdet her i Folketingssalen, men som er et stort problem. Og lovforslagets titel siger det i virkeligheden meget godt:

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart – og så har vi parentesen: lufthavnstakster, tilsyn, forsikring, tavshedspligt, lønindeholdelser for manglende betaling og internationale vedtagelser på engelsk m.v.

Det er virkelig noget af en rodebunke, som man klasker sammen i et eneste lovforslag. Derfor er det heller ikke så mærkeligt, at det får en rodet behandling i Folketinget, når man på den måde ikke stykker de enkelte elementer ud i enkelte love, men klasker det hele sammen i en stor pære vælling.

Det er et udtryk for en ret uheldig tendens, at man bare klasker alle de her emner sammen, hvis den eneste fællesnævner er luftfarten, for når så mange forskellige emner fremlægges i et og samme forslag, tvinges man jo enten til at stemme imod hele forslaget eller for hele forslaget, selv om der faktisk så at sige er enkelte del-lovforslag i det her element, som man enten kan være uenige i, eller som man kan være enige i. Vi synes, at den her praksis er højst uheldig, og vi synes i Enhedslisten virkelig, at man skal tage sig det her op til revision.

Hvis vi tager det helt konkrete forslag, der ligger her nu, er Enhedslisten i tolvte time blevet opmærksom på, at der faktisk er nogle problemer omkring øget kontrol, øget overvågning i forbindelse med flyvepladserne, som vi mener bør diskuteres nærmere. Der er også nogle problemer vedrørende de ansattes tavshedspligt. Det er ikke nogle af de ting, som overhovedet har været diskuteret i udvalgsarbejdet, fordi det hele har handlet om lufthavnstakster. Det er meget naturligt, at når det bl.a. også omhandler lufthavnstakster, har diskussionen været dér, og så har man ligesom glemt alle de andre dele. Det har Enhedslisten glemt at fokusere på, og det er tydeligt, at andre parter i hvert fald også har.

Kl. 13.45

Hvis jeg skal gå ned i de konkrete elementer i det her lovforslag og i gåseøjne lege, at det er separate lovforslag, kan jeg sige, at vi så kan stemme for, at der ikke gives særrabatter til visse flyselskaber i visse lufthavne, og at de ansatte nyder godt af en frit lejde-tavshedspligt til at rapportere hændelser vedrørende sikkerhed og lignende. Det skal kunne foregå anonymt, men dog ser vi gerne, at sådanne oplysninger i en anonymiseret form skal gøres tilgængelige for offentligheden på internettet. Det er vi for.

Men der er andre dele. Vi er efter at have kigget nærmere på det her lovforslag betænkelige ved, at der uden forudgående diskussion igen skal ske stramninger af overvågningen og kontrollen af, som det står i lovforslaget, andre anlæg i luftfartens tjeneste end flyvepladser. Og her tænkes der nok i første omgang på kontrolcentralen, hvor flyveledere i dag kontrollerer den flyvning, der ikke er forbundet med start og landing. I dag befinder de her komplekser sig jo faktisk i samme bygningskompleks i Kastrup, som jo indeholder et kontroltårn, der styrer start og landing, og kontrolcentralen er dermed omfattet af de gældende regler for flyvepladsers sikkerhedsforanstaltninger.

Så kan man spørge sig, hvorfor det her forslag om, at kontrollen skal kunne udvides til andre områder, fremsættes, men det gør det jo med henblik på en situation, hvor f.eks. flysikrings-tjenesten skal privatiseres og den nye operatør vil kunne udskille kontrollen og placere den på en anden matrikel, et andet område uden for lufthavnen.

Der er også et andet problem. Vendingen »forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed« er altså temmelig løs, og det kan dække meget vidt forskellige hændelser. Hvad tales der egentlig om her? Tales der om sabotage med henblik på at ødelægge tekniske installationer eller faciliteter? Eller skal bestemmelsen også gå på civil ulydighed? Man kunne jo godt forestille sig civil ulydighed i en lufthavn. Vi ved jo bl.a., at nogle af CIA's torturfly har landet i lufthavnen, og der kunne man da sagtens forestille sig, at kloge personer, som går ind for menneskerettigheder, kunne finde på at lave noget civil ulydighed i lufthavnen. Er den her bestemmelse også tiltænkt at ramme den slags mennesker, som ønsker at lave en politisk aktivitet for at kæmpe for menneskerettighederne?

Et simpelt hen kritiskabelt at koble endnu flere sikkerhedsforanstaltninger sammen med

stramninger i de ansattes tavshedspligt. At samfundet skal kunne beskytte sig mod det, som kan true samfundets installationer, er én ting, men der skal også tages vidtgående hensyn til, at borgerne kan blive informeret om, hvad der foregår, at borgerne skal have lov til at kunneaktionere politisk uden at møde yderligere stramninger.

Det er jo sådan, at de stramninger, vi i dag ser på trafikområdet, kommer drypvis på hvert enkelt område, uden at vi tager en samlet diskussion på trafikområdet af, hvilken kontrol, hvilken overvågning der skal være, hvilken tavshedspligt for de ansatte der skal være i det offentlige.

F.eks. er vi jo i de her dage ved at vedtage L 127, som bl.a. indeholder forslag om øget beredskab på jernbaneområdet. Og det her forslag om mere overvågning og kontrol på det område er jo endnu en gang et bunkebryllup. Der bliver også stillet forslag om jernbanesikkerhed og sikkerhed løsrevet fra en større sammenhæng. Alt-så endnu en gang et eksempel på, at man drypvis laver mere overvågning, mere kontrol uden at se på de nærmere bestemmelser.

Så i det her L 36 er der nogle ting, som vi helt klart kan være med på. Og til det omkring lufthavnstaksterne og det udredningsarbejde, der skal laves, vil jeg sige til transport- og energiministerens, at vi er helt enige med de andre partier, og at vi synes, det er en fornuftig model, man har valgt.

Men vi synes endnu en gang med det her bunkebryllup, at der er nogle ting, som ikke er belyst, og det synes vi er et stort problem. Vi vil meget opfordre til, at man dropper det her bunkebryllupprincip, hvor man bare klasker alt, der har noget med luftfart at gøre, sammen – selv om noget af det har med kontrol at gøre, noget har med ansvar at gøre, noget har med ansattes tavshedspligt at gøre, noget har med internationale vedtagelser på engelsk at gøre. Vi bliver simpelt hen nødt til at tage tingene hver for sig for at kunne få en ordentlig og seriøs debat.

Fordi vi er for de dele i det her lovforslag, som jeg har redegjort for her, og fordi der er nogle ting vedrørende nogle andre dele, som vi ikke synes er belyst, kan vi ikke stemme for lovforslaget. Vi vil undlade at stemme til det her forslag og sige, at vi selvfølgelig også er meget interesserede i at blive inddraget i den del lige præcis vedrørende lufthavnene, som vi netop

går ind for, og som de andre ordførere også har været inde på.

Formanden:

Tak til hr. Rune Lund. Så er det transport- og energiministerens.

Transport- og energiministerens (Flemming Hansen):

Jeg takker ordførerne for deres kommentarer.

Til hr. Rune Lund skal jeg sige, at det jo nærmest havde karakter af førstebehandling, det, han sagde heroppefra, og det kan jeg ikke forhindre ham i. Hr. Rune Lund beklager sig over, at der er mange ting på en gang i lovforslaget. Det er rigtigt, men det er også en lille smule for at hjælpe Folketinget, så vi ikke skal lave ti lovforslag, som er meget, meget små hver for sig. Det reelle i det her er sådan set spørgsmålet om lufthavnen, netop som alle har sagt, og det er jeg fuldstændig enig i.

Kl. 13.50

Når det er sagt, glæder jeg mig over, at hele Folketinget minus Enhedslisten er bag forslaget, og jeg synes, at man har haft et godt udvalgsarbejde og er kommet meget godt omkring. Det, som både hr. Martin Lidegaard og hr. Walter Christophersen og hr. Torben Hansen har spurgt mig om, kan jeg bekræfte: Det vil være helt naturligt og helt rigtigt, at arbejdsgruppens afrapportering forelægges de politiske partier, der står bag lovforslaget, med henblik på drøftelse, før administrationsgrundlaget fastsættes. Det kan næsten ikke være mere præcist, og det har jeg i øvrigt også sagt tidligere, men åbenbart ikke tydeligt nok.

Med hensyn til specielt hr. Torben Hansens diskussion om høringssvar vil jeg ikke gå nærmere ind i den. Vi havde den under andenbehandlingen, og det her er en tredjebehandling. Jeg kan sige, at der for os er meget forskel på, om det er en ekstern høring, der foregår, eller en intern høring. Og det havde for os karakter af intern høring, men da Folketinget ikke delte den opfattelse, fremsendte jeg omgående svaret. Så enkelt er det.

Formanden:

Tak til transport- og energiministerens.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 114 stemmer (V, S, DF, KF, RV og SF); 3 (EL) stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Tredje behandling af lovforslag nr. L 107: Forslag til lov om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/12 2006. Første behandling 18/1 2007. Betænkning 8/2 2007. Anden behandling 22/2 2007).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 118 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Anden behandling af lovforslag nr. L 108: Forslag til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 14/12 2006. Første behandling 18/1 2007. Betænkning 22/2 2007).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under et.

Forhandling**Walter Christophersen (DF):**

Dansk Folkeparti tonede rent flag ved førstebehandling af forslaget til lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, idet vi klart gik ind for femtesporløsningen.

Det gør Dansk Folkeparti fortsat, men da flere af ordførerne dengang bebrejdede mig, at jeg efter deres mening ikke var åben for en fornyet vurdering af nybygningsløsningen, vil jeg i dag benytte lejligheden til at begrunde Dansk Folkepartis standpunkt nærmere. Det vil jeg gøre ved at se på de ideer, der under førstebehandlingen kom fra så godt som samtlige partier, der gik ind for nybygningsløsningen.

Banegården i Høje Taastrup, der i sin tid blev anlagt som Københavns anden hovedbanegård, bliver nu omtalt som en måske fejlanbragt bus-terminal af det parti, der var med til at beslutte placeringen, og som havde både posten som trafikminister, det var hr. Niels Matthiasen, og posten som formand for Hovedstadsrådet, det var hr. Bent Sørensen. Nu foreslår Socialdemokraterne så, at der i forbindelse med nybygningsløsningen anlægges en tilsvarende terminal. En sådan har tidligere været foreslået i Ishøj-Hundige-området, men den er for længst pillet ud igen, velsagtens fordi den fordyrede nybygningsløsningen alt for meget.

Der blev også peget på, at man burde lægge en ny godsterminal i Køgeområdet til erstatning for den i Høje Taastrup. Flere partier pegede på det hensigtsmæssige i at have flere udgange fra Hovedbanegården, som kan bruges ved driftsforstyrrelser, og som man jo får ved nybygningsløsningen. Jernbaneverdenen har åbenbart talt for døve ører. DSB har ved adskillige lejligheder fremhævet, at fordelene ved den fleksibilitet, der ligger i at have flere spor ved siden af hinanden, er større end fordelene ved de to udgange.

Kl. 13.55

Nybygningsløsningen hævdes at understøtte udviklingen af Køge Bugt-området. Men ser man i køreplanen for nybygningsløsningen, er