

Forslag om motiveret dagsorden nr. D 53 af Kjeld Albrechtsen (EL) og Gert Petersen (SF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af lovforslag nr. L 139: Forslag til lov om ændring af lov om luftfart. (Bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver m.v.).**

Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 22/1 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

## Forhandling

**Sonja Mikkelsen (S):**

Flyvning er blevet et konkurrenceområde – det har de fleste nok bemærket – og deraf følger, at der kommer en række EF-direktiver, som skal regulere spillereglerne for konkurrencen mellem flyselskaberne, og for ikke at skulle fremsætte lovforslag om ændring af lov om luftfart, hver eneste gang der i EF bliver vedtaget en mindre ændring af markedsreguleringen, så beder trafikministeren med dette forslag om en bemyndigelse til at implementere EF-direktiverne i dansk lovgivning og til at udarbejde de nødvendige praktiske bestemmelser for, hvordan de forordninger, som har direkte retsvirkning for os, skal følges i praksis.

Den bemyndigelse vil Socialdemokratiet gerne give trafikministeren, og vi kan anbefale, at dette lovforslag vedtages, idet vi jo har tjek på direktiver og forordninger gennem det arbejde, der i øvrigt sker her i Folketinget og ikke mindst i Europaudvalget.

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Venstre støtter varmt den liberalisering af luftfarten, der er sket både på nationalt plan og på internationalt plan, og i Venstre føler vi, at vi har haft virkelig gode erfaringer med de liberaliseringer af luftfarten, der er sket, og som påbegyndtes i USA i 1978 og fortsatte med EU's liberaliseringspakke i 1987, og som vi jo også kan se resultater af herhjemme, hvor vi som følge af

EU's liberalisering gennemførte en liberalisering af luftfarten i Danmark den 1. oktober 1995.

Men der vil stadig væk komme forslag og direktiver om liberalisering af luftfarten, og til sådanne direktiver og forordningerne til deres gennemførelse i dansk ret kan regeringen altid regne med at få Venstres støtte.

Regeringen kan imidlertid ikke regne med at få Venstres støtte til det foreliggende lovforslag, i hvert fald ikke i den form, som det har her, for dér beder man om en generel bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver og -forordninger, og direktiver og forordninger kan være meget specifikke, men meget ofte giver de altså – og med god mening – medlemsstaterne et ganske betydeligt spillerum med hensyn til, hvordan direktivets bestemmelser kan føres ud i livet.

Derfor har Venstre af helt principielle grunde betænkeligheder ved at give trafikministeren en så generel bemyndigelse, som der her bedes om.

Grundlovens § 3 bygger som bekendt på en opdeling i den lovgivende, den udøvende og den dømmende magt, og vi mener faktisk, at vi her er på kant med, ja, endda måske ligefrem overskrider den arbejdsdeling, der er mellem den lovgivende magt og den udøvende magt. Og derfor kan Venstre altså ikke støtte lovforslaget i den form, det har her.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Så har man hørt det med. Venstre, som ellers bryster sig af måske at være det parti her i Folketinget, som taler varmest for, at EF skal bestemme både det ene og det andet, for vi kan ikke gøre noget nationalt – vi må gøre det i EF-sammenhænge.

Her ligger så et lille forslag, som handler om, hvordan vi praktisk kan håndtere nogle direktivvedtagelser, som kommer fra EF, og som skal føres ud i praksis i Danmark, og så vil man ikke være med. Man vil åbenbart fra dansk side politisere de direktiver, som én gang er vedtaget, og som også har været behandlet i parlamentet før.

Jeg kan forstå det, hvis det er et område, hvor vi – hvad skal man sige – kan være usikre på, hvad formålet kan være med et direktiv, og på et område måske være usikre på, hvad der kan komme ud af det, og være usikre med meget brede direktiver, men her taler vi jo om direktiver, som helt klart skal definere vilkårene for konkurrencen specifikt, f.eks. hvordan passage-rerne skal betjenes, hvordan brændstoffpåfyld-

ning skal foregå, hvordan bagagen i lufthavnene skal håndteres, og hvordan flyene skal vedligeholdes.

Nu vil hr. Løgstrup Madsen – altså Venstre – have, at vi skal gå ind decideret og lave paragraffer for disse her spørgsmål, og det vil jeg altså meget stærkt advare imod. Og jeg mener faktisk, at den type af beslutninger er meget mere velegnede til andre former for regulering, end der her er lagt op til fra Venstres side. Jeg er meget overrasket, og jeg vil gerne spørge, om det skal forstås sådan, at vi skal have lovgivning på hver eneste detalje.

(Kort bemærkning).

**Arne Melchior (CD):**

Vi siger ikke »du« til hinanden herinde, men jeg har lov at citere et kendt slogan: »Venstre ved du, hvor du har«, men der er altså undtagelser. Det er tydeligvis lykkedes EU-modstandere at anbringe en trojansk hest i Venstres gruppe, og den har nu vrinsket her, og det må den jo så selv om. Det er der ikke noget at gøre ved. Jeg synes bare, det lyder enormt skørt, for det er jo ikke en uspecificeret bemyndigelse til hvad som helst.

Jeg skal benytte lejligheden inden for det ene minut til at sige, at CD varmt støtter forslaget, så behøver jeg ikke at ulejligle formanden og Tinget senere.

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Den centrale bestemmelse i det forslag til lov, vi her behandler, lyder således: »Trafikministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.«

Det er en meget, meget generel bemyndigelse, der her gives til at gennemføre de direktiver, som er vedtaget i Den Europæiske Union, og ministeren skriver også i selve lovforslaget, at der ønskes en sådan generel bemyndigelse.

Jeg har sagt heroppe fra talerstolen: Venstre støtter varmt det, der finder sted i EU. Regeringen ved, hvor de har Venstre. Vi bakker op om de lovforslag, der vil komme, men så generel en bemyndigelse som den her er ikke i overensstemmelse med eller er i hvert fald på kant med den grundlov, vi er sat til at forsvare herinde. Derfor siger Venstre nej. Man ved, hvor man har Venstre, når det gælder grundloven.

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Jeg vil blot spørge: Hvordan rimer det her med Venstres holdning til øget brug af kvalificeret flertal i EU? Hvis man i EU skulle kunne stemme sig igennem til forskellige direktiver og forordninger med kvalificeret flertal, og Venstre går stærkt ind for det, så er det vel også, fordi det skal gennemføres i de enkelte medlemslande?

Vil hr. Løgstrup Madsen med det indlæg, han her har givet, sige, at det skal vi så bagefter i Folketinget tage stilling til? At det, der er vedtaget med kvalificeret flertal i EU, skal gennemføres i Danmark, og hvordan stemmer det med Venstres holdning til regeringskonferencen og afstemningsreglerne?

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Ministeren er udmærket bekendt med, at man i EU-retten deler op mellem forordninger og direktiver. Og når man i nogle sammenhænge ønsker at bruge direktivformen, så er det jo netop, fordi man ønsker at give medlemsstaterne nogle valgmuligheder med hensyn til, hvordan og hvorledes det kan implementeres i national ret.

Det kan da være udmærket, at man i EU lægger op til, at man kan gennemføre det på forskellige måder. Det hedder også subsidiaritetsprincippet, det støtter Venstre også.

Den modsætning, som ministeren dér sætter op mellem på den ene side flertalsafgørelser og på den anden side, at tingene kan gennemføres forskelligt i de enkelte lande, er en kunstig modsætning. Der er ikke noget som helst til hinder for, at man kan have flertalsafgørelser og så bagefter gennemfører tingene lidt forskelligt. Det er jo derfor, man bruger direktivformen.

**Kaj Ikast (KF):**

Det Konservative Folkeparti kan støtte forslaget her varmt. Jeg var selv minister i de år, vi gennemførte liberaliseringen af luftfartstrafikken, og den sidste af de liberaliseringsgrader, der skulle gennemføres, skal jo gennemføres pr. 1. april 1997.

Dermed er der et antal direktiver og forordninger, der skal gennemføres, og dem har vi behandlet i dette høje Ting og godkendt med den procedure, vi har i Danmark. Og jeg vil gerne slå fast her, at Danmark hele tiden har været foregangslandet for liberaliseringen af luftfarten. For hvidbogens gennemførelse og de direk-

tivers gennemførelse har de danske luftfartsselskaber været særdeles tilfreds med, at Danmark har haft den holdning; derfor vil De Konservative fortsætte den linje.

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

Sådan som jeg har opfattet det her lovforslag, så skulle det være en fordel for brugerne af luftrafikken. Når der står, at der skal være bedre groundhandling, dvs. passagerbetjening, håndtering af bagage, fragt, brændstoftopfyldning, flyvedlighedsforhold m.v., må det da være en fordel for brugerne, og det er vel det, det drejer sig om.

Jeg ved ikke, om man ved, hvor man har Venstre, men man ved ikke, hvor man har hr. Løgstrup Madsen, må jeg nok sige. Er det sådan, at benzinpåfyldningen ifølge Venstre skal til at foregå med tromler, eller hvad er det, der ligger bagved? Det fatter jeg ikke rigtig.

Vi synes, det er i orden, at der sker noget. Trafikudvalget var for adskillige år siden på en tur i USA for at se på broer og tunneler. Og var der noget, vi i hvert fald så, så var det, hvordan det amerikanske system var blevet med hensyn til fly osv., hvor servicen var blevet forringet.

Sådan som jeg læser det her, og selv om der bliver nogle ting, som ministeren kan stå for – altså nogle bestemmelser, som måske ikke ryger igennem Folketinget hver gang – så bliver det da en fordel for flypassagererne. Det må da være det afgørende i denne her sag, således at vi ikke kommer ud i den situation, som man er i i USA, hvor man med baggrund i besparelser har kørt systemet helt ned, og hvor kun de store flyselskaber er tilbage derefter.

At der bliver fastsættelse af forsikringsdækning for luftfartsselskabers erstatningsansvar, kan man da ikke være imod. Det er da det, man betaler for at få en ordentlig service. Vi støtter det her lovforslag.

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

Det er, tror jeg, stor ståhej for ingenting fra Venstre, men jeg er så enig med de ordførere, der siger, at Venstre ved man ikke, hvor man har. Det Radikale Venstre kan støtte det her lovforslag, der er helt igennem fornuftigt.

#### **Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg må nok sige, jeg blev lidt forundret. Min forberedelse til det her lovforslag var, at jeg ville gå ind for forslaget, men jeg må nok erkende efter at have hørt Venstres ordfører, at der er vendt

op og ned på det hele her i dag. Og jeg kan altså ikke se, at der er noget, der kan forstyrre min nattesøvn i det forslag. Jeg synes også som SF's ordfører, at det her kun vil forbedre servicen. Jeg har intet at indvende imod forslaget som sådan.

All right, der kan komme nogle spørgsmål i udvalgsarbejdet, men vi er i hvert fald positivt indstillet over for forslaget umiddelbart og vil også arbejde positivt i udvalget for at få de ting belyst, der nu skal belyses.

Men jeg mener altså, det er et lille, meget enkelt forslag, og det vil efter vor opfattelse kun medvirke til billigere priser for brugerne og bedre service. Og det eksempel, der så er nævnt med liberaliseringen – altså hele erfaringsgrundlaget fra det, der er sket tidligere på det her område – det er altså positivt. Selv om vi er modstandere af den politiske union, så har vi intet imod det her forslag.

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

Enhedslisten er ikke tilhængere af, og jeg agter heller ikke at give ministeren carte blanche til så generelt at gennemføre EF-direktiver og -forordninger uden om Folketingets bord, så Enhedslisten stemmer imod lovforslaget.

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

L 139 er jo lov om ændring af lov om luftfart, der giver en bemyndigelse til gennemførelse af EF-direktiver, og hovedformålet med lovforslaget er at tilvejebringe den bemyndigelse, trafikministeren anmoder om, for at fastsætte de fornødne forskrifter i anledning af EF-direktiver eller -forordninger på luftfartsområdet.

Dansk Folkeparti er meget stor tilhænger af den liberalisering, der er sket de seneste år inden for EU og inden for EF, og vi håber, at man fortsætter den linje.

Men når det er sagt, så må jeg sige, at jeg også er meget enig med Venstres ordfører i, at ministerbeføjelser kan gå meget langt, og hvor langt skal man gå? Måske kunne man have ændret den formålsparagraf en anelse, så det ikke også gælder ud i al fremtid, at man så bare skal køre løs, hvis der kommer nogle nye direktiver. Vi er som sagt meget modstandere af hele EU-området, hele EU-systemet, og vi er heller ikke vilde med bare at give carte blanche og sige: bare kør derudad, minister.

Men lige præcis om det her lovforslag må vi sige, at vi altså nødigt vil være medvirkende til, at noget af liberaliseringen skulle gå i stå, så

derfor ender det nok med, at vi støtter forslaget til sidst. Men vi vil da i udvalgsarbejdet – ligesom formentlig Venstre vil gøre – forsøge at få indskrænket den bemyndigelse bare en anelse, men ellers er vi altså positive over for, at der sker den her liberalisering.

#### **Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg er da fuldstændig enig med hr. Donner i, at man skal være modstander af den overordnede politiske union og også de her ministerbeføjelser.

Men jeg kunne godt tænke mig at spørge hr. Donner: Hr. Donner var jo modstander af alle de her ministerbeføjelser, men samtidig sagde han også, at han nok ville stemme for forslaget til sidst alligevel, vil man stemme for forslaget, eller vil man ikke? Er det sådan, at man ligesom vil have et ben i hver lejr, så man kan sige, at man godt nok er tilhænger af forslaget, men at man faktisk grundlæggende og principielt mener, at det er forkert, at ministeren nu får den her ministerbeføjelse? Ja eller nej.

Normalt er hr. Donner altid meget, meget klar i sin tale, og det skal han have ros for. Men i dag synes jeg nok, at jeg er overrasket over, at man heller ikke rigtig ved, hvor man har Dansk Folkeparti. Så jeg kunne da godt tænke mig at høre, om man har den holdning præcis på linje med Venstre, at man er modstander af forslaget, som det ligger nu? Eller siger man ja, også hvis det ikke bliver ændret i forhold til det, der ligger nu?

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

Nu kan det selvfølgelig være svært for hr. Kørpe Christensen at huske alle de indlæg, der har været. Venstres ordfører gav klart udtryk for, at de var meget tilhængere af forslaget.

Jeg håber, jeg gjorde lige så klart rede for, at vi også er tilhængere af forslaget, som det ligger. Det, som både Venstres ordfører og jeg også har været lidt inde på, er, at den beføjelse, der gives, kunne måske godt indskrænkes en smule, for vi er ikke tilhængere af, at EU skal sidde uden for det hele og bestemme, at nu skal vi gøre sådan og sådan.

Så det, jeg sagde, var, at vi er tilhængere af liberaliseringen; vi er modstandere af, at der gives så store beføjelser, som der gives. Og jeg sagde, at det nok ender med, at vi stemmer for lovforslaget, men vi vil forsøge at indskrænke de beføjelser, der gives.

Og så skal jeg til slut sige til hr. Kørpe Christensen, at jeg også lagde mærke til, hvordan hr. Kørpe Christensen kom i tvivl med, at han havde forberedt sig for at være 100 procent for det her forslag, men efter at have hørt Venstres ordfører, så var det, lige som om der var sket en hel masse. Det er der ikke med mit. Jeg har hele tiden sagt det her, og det holder jeg fast ved.

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

Først vil jeg takke for den varme støtte fra Folketingets ansvarlige partier til det her forslag. Når jeg bruger det udtryk, så er det, fordi jeg vil sige, at det, at Venstre begynder at tale om grundloven i den her relation, virker meget voldsomt på mig.

Venstre har, da vi havde en borgerlig regering i 1988 og i 1990, med henholdsvis gods-kørselsloven og buskørselsloven stemt for tilsvarende bestemmelser. Venstre har stemt for tilsvarende bestemmelser umiddelbart før jul sidste år, da man vedtog lovgivning vedrørende Banestyrelsen. Så det kommer meget bag på mig, at Venstre vil gøre det her til et spørgsmål om grundloven.

I øvrigt synes jeg også, at man ofte hører fra Venstres side, at der lovgives for meget i Folketinget, at lovmøllen maler, og at man gør både det ene og det andet. Nu skal vi altså også til at lovgive om, hvordan man påfylder benzin ude i lufthavnen.

Det her er et spørgsmål om at lave nogle regler, der gør det hensigtsmæssigt at få konkurrencen frem på en ordentlig og kvalificeret måde mellem de europæiske lufthavne, og derfor skal man ikke lave konkurrenceforvridning i *handlingen* af flyene, f.eks. når de er i de forskellige lufthavne.

Det bliver der så vedtaget et direktiv om, som bliver drøftet i Folketinget både i Trafikudvalget og i Europaudvalget, inden det bliver gennemført. Og så gennemfører ministeren det under ministeransvarlighedsloven, så det altså svarer til det, der er vedtaget i EU.

Så hvis man vil gøre noget for bureaukratiet, hvis man vil gøre det besværligt at lave ordentlig konkurrence, så tror jeg, man skal slå ind på den vej, hr. Jens Løgstrup Madsen er slået ind på.

(Kort bemærkning).

#### **Jens Løgstrup Madsen (V):**

Det, som Venstre har anket imod her, er den meget brede bemyndigelse, der gives. Og når vi

er utilfredse med det arbejde, der er gjort, er det, fordi det er et arbejde, som ministeren ikke har gjort godt nok for at definere og indskrænke den bemyndigelse, der er.

Andre steder, hvor der har været generelle bemyndigelser, har Venstre arbejdet for det samme: indsnævring af bemyndigelserne, således at det er nogenlunde klart, hvad det er, ministeren kan gøre.

Det her er for bredt. Det er det, Venstre har opponeret imod.

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Forstod jeg hr. Jens Løgstrup Madsen korrekt, at det ikke længere er et grundlovsproblem for Venstre?

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Når beføjelser gives meget bredt, kommer det til at rejse et forfatningsmæssigt problem. Der ligger jo også højesteretsdomme, der har angivet, at der måske er nogle grænser. Så derfor er det selvfølgelig klart, at når ministeren laver et lovforslag med så brede ting, så rejser det også forfatningsmæssige problemer.

Dem kommer man uden om, hvis ministeren er villig til at snævre dét ind, der gives bemyndigelse til i det her lovforslag. Så de forfatningsmæssige problemer i det her lovforslag består selvfølgelig med Venstres øjne, og dem kan ministeren så medvirke til at få indsnævret, eller han kan køre det igennem med det flertal, der åbenbart er for det.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu begynder jeg at blive forundret.

Jeg sidder her med et dokument fra ATM's sidste møde, det, der hedder COM 960057-C4-019196, som er en teknisk forordning om lufttrafikken. Det er jo det, det her kommer til at omhandle. Det håber jeg sandelig ikke folketingsmedlemmer skal til at afgøre.

Hvis vi skal i den situation, at det er folketingsmedlemmerne, der skal til at have ansvaret for luftfartssikkerhedens konsekvenser, og det ikke skal behandles af embedsmændene, så vil jeg påpege over for ministeren, at det er ham, der er ansvarshavende for, at sikkerheden i luften er til stede i Danmark, sådan som det er i de andre nationer. Det skal vi ikke have rørt ved.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Jeg må nok sige, at småtingssagerne godt kan optage folketingsmedlemmerne en gang imellem.

Er det sådan, at hr. Løgstrup Madsen vil have, at vi her i Folketinget skal diskutere, om et eller andet flyselskab, SAS eller andre, skal have benzin på med tromler, med urtepotter, eller hvad ved jeg? Skal vi have dét op? Er det dét, vi skal lovgive om? Må ministeren dog ikke godt få lov til at få en bemyndigelse til at sørge for, at sikkerheden er i orden for passagererne?

Jeg vil da også godt have, at ministeren så kunne sørge for, at f.eks. bagageudleveringen i Kastrup i fremtiden blev lige så god, som den er i udlandet, for de sidste to gange jeg har været der, har jeg stået og ventet over en time. Det har jeg aldrig gjort andre steder. Derfor giver SF ministeren nogle bemyndigelser på det her område, som sikkerhedsmæssigt er et gode for passagererne, og derfor er det passagererne, der får gavn af det. Jeg fatter ikke den diskussion her.

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Det kunne måske være, det kunne betale sig for Folketinget at koncentrere sig om den paragraf, som ønskes indsat i lov om luftfart, som jeg citerer endnu en gang:

»Trafikministeren kan fastsætte sådanne forskrifter, som er nødvendige for at gennemføre de af Den Europæiske Union udstedte direktiver om luftfart, eller som er nødvendige for at anvende de af Den Europæiske Union udstedte forordninger på luftfartsområdet.«

Det er meget bredt. Det kunne f.eks. også være direktiver, der vedrører, om man skal bruge den ene styringsmekanisme eller man skal bruge den anden, det kan være beslutninger, som vedrører vidtgående politiske ting, og da må man sige: Det er da rimeligt, at det tager Folketinget stilling til; alle de andre ting, ja, selvfølgelig skal en minister da fastsætte det i en bekendtgørelse. Det skal vi da ikke bruge tid på her.

Men ministeren beder, for at gå videre til bemærkningerne til lovforslaget, om en generel bemyndigelse. Han beder ikke om en specifik bemyndigelse til f.eks. at kunne sætte tekniske forskrifter i værk. Hvis det var dét, ministeren havde bedt om, så havde han fået Venstres tilslutning uden problemer. Gennem den ladeport,

som etableres her, kan alle direktiver køres igennem på den her måde, og det synes Venstre er for bredt, og vi undrer os faktisk lidt over, at så mange føler, at det er en ansvarlig måde at gøre det på, men det må man jo så notere sig.

(Kort bemærkning).

**Vibeke Peschardt (RV):**

Jeg må indrømme, at jeg ikke forstår debatten her, men den begynder alligevel at blive interessant, når hr. Jens Løgstrup Madsen inddrager grundloven i debatten. Jeg vil gerne spørge hr. Jens Løgstrup Madsen, om det er grundlovens ånd, man krænker, eller hvis det er en bestemt bestemmelse i grundloven, hvad det da er for en bestemmelse.

(Kort bemærkning).

**Jan Køpke Christensen (FP):**

Jeg må nok erkende, at jeg ikke havde drømt om, at dette lovforslag skulle afstedkomme så megen debat, og slet ikke fra Venstres ordfører, og derfor var det, jeg sagde tidligere, at det er fuldstændig at vende tingene på hovedet, dét, der sker her i dag.

Når jeg siger det, så er det, fordi jeg også sidder og tænker på Enhedslisten, der jo i bund og grund ligesom Fremskridtspartiet er modstander af den politiske union. Ordføreren går herop og er meget, meget kortfattet i sin ordførertale, og siger, at man ikke vil stemme for forslaget. Og så alle de minutter, som Venstres ordfører har brugt på det her for at bekæmpe forslaget med næb og kløer.

Jeg er meget, meget spændt på, om Venstres græsrodder, dem, der sidder ude i landet og lytter til den her debat, reelt står bag det, ordføreren siger. Det går jeg ud fra. Naturligvis er hr. Løgstrup Madsen Venstres ordfører, og dermed må vi også regne med, at det er Venstres hele bagland, der står bag den her principielle debat, som jo hr. Arne Melchior sagde vi skal have i dag; det er den overordnede principielle debat omkring forholdet til EU, og da må vi sige, at da overrasker det Fremskridtspartiet utrolig meget.

Vi kan, som jeg sagde tidligere, ikke se, at der er grund til at – jeg vil ikke sige hidse os så meget op som Venstres ordfører, for det sker ikke – tage den brede, store debat; man skulle ligefrem tro, det var en finanslovdebat.

(Kort bemærkning).

**Jens Løgstrup Madsen (V):**

Til fru Vibeke Peschardt skal jeg sige, at den paragraf i grundloven, vi her taler om, er grundlovens § 3, som enten går for nær, eller også må man sige, at så er vi ovre den grænse, den sætter for, hvad man kan delegerer af lovgivningskompetence til ministeren. Det er det andragende, vi har ført frem her fra Venstre.

Så til spørgsmålet om forholdet til EU. Det her har jo ikke noget som helst at gøre med, hvad man mener om Den Europæiske Union, men har noget at gøre med de beslutninger, som man da helt fornuftigt skal træffe i Europa om, hvordan de skal gennemføres i dansk ret. Nogle steder siger man: Jamen der er en masse ting, som vi er enige om, nogle rammemålsætninger med hensyn til et direktiv, og så lader vi de enkelte lande selv føre det ud i livet. Så er der jo masser af politiske beslutninger, der af og til skal træffes, det kender vi jo fra andre områder.

Der er et område som telekommunikation, hvor der i øjeblikket føres vidtgående politiske drøftelser om, hvordan de kommende direktiver skal føres ud i livet herhjemme, og hvor direktivforslagene lægger op til, at de kan gennemføres i national ret på mange forskellige måder. Og det er her, vi synes, at vi kommer for tæt på med den generelle formulering, der er anvendt fra ministerens side, for tæt på den magtdeling, der er lagt op til i grundloven.

(Kort bemærkning).

**Sonja Mikkelsen (S):**

Det er jo spændende at se, når det kommer til praktisk politik, at så er der sådan en overensstemmelse imellem Enhedslisten og så partiet Venstre i EU-spørgsmål. Jeg havde nok ikke lige forventet, da jeg stod op i morges, at det var det, jeg skulle konstatere sådan her hen på eftermiddagen.

Jeg synes, vi skulle prøve at få denne her sag ned i de proportioner, hvor den hører til. Det her drejer sig jo om en lille paragraf, vi putter ind i en konkret lov om luftfart. Det her er jo ikke en generel bemyndigelse til at gennemføre hvad som helst på et hvilket som helst område, og det synes jeg lige man skal være opmærksom på. Det, vi taler om, er altså at indføre nogle vilkår for, hvordan konkurrencen bedst kan fungere tilfredsstillende for kunderne på luftfartsområdet. Og det, vi beder om, er sådan set, at trafikministeren kan få lov til at indføre de regler, som vi i øvrigt selv er med til vedtage via de

direktiver, som vi jo også har mulighed for at tage stilling til her i parlamentet.

Så mon ikke man skulle bede så i hvert fald den øvrige del af Venstres gruppe – der er jo flere Venstrefolk til stede her – om man ikke igen i Venstres gruppe kunne overveje sin holdning til den her sag og være fælles med de øvrige partier her i Folketinget om at vedtage dette lille, beskedne lovforslag.

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:

**5) Første behandling af lovforslag nr. L 141: Forslag til lov om taxikørsel m.v.**  
Af trafikministeren (Bjørn Westh).  
(Fremsat 22/1 97).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

#### Jytte Wittrock (S):

Det er et lovforslag, som genfremsættes fra sidste samling. Lovforslaget indretter i hovedlinjerne lovgivningen om taxikørsel som buslovgivningen; der er således tale om de samme krav til den person, som søger en bevilling til taxikørsel, som til den person, der søger det til buskørsel.

Der stilles krav om dansk indfødsret og bopæl her i landet, og personen skal være myndig, og der stilles en række krav om faglige kvalifikationer og vandel. Kravet om økonomisk ballast skal sikre en højere grad af økonomisk forsvarlig drift, og personen må ikke være dømt

for et strafbart forhold, som kan skabe nærliggende fare for, at der er misbrug af virksomheden. Man skal være så fagligt kvalificeret, at der er sandsynlighed for, at en person ved udvælsen optræder fornuftigt og i tråd med god skik, som man siger inden for branchen.

Alle bevillingerne gøres tidsbegrænsede op til 10 år. Det skal også ses i lyset af et ønske om at sikre kvalitet i service i branchen. Tilladelsen kan kun udnyttes af den, som har fået den tildelt. Tilladelsen kan hverken helt eller delvis overgå til andre, og indehaveren af tilladelsen og bevillingen skal følge overenskomsterne for løn- og arbejdsvilkår for chaufførerne. I de kommuner, hvor der er et antal over 20, er der tilslutningspligt til bevillingskontorer. Den myndighed, som har meddelt tilladelsen, kan tilbagekalde tilladelsen eller nægte at forny den, hvis indehaveren groft eller gentagne gange har overtrådt vilkårene for tilladelsen; det fastsættes i lovforslagets § 13.

I dette lovforslag er der en ændring i forhold til det sidste, nemlig at man har udeladt muligheden for at drive taxivirksomhed i selskabsform, og det er udeladt, fordi man i branchen i høringsfasen har givet udtryk for, at man ikke er interesseret i denne mulighed.

Det er vi i Socialdemokratiet meget enige i, for vi finder, der er flere ulemper end goder ved at drive taxivirksomhed i selskabsform. Bevillingen bør, som det fremgår af lovforslaget, være personlig, for hermed sikrer man også den bedste dækning over hele landet med taxi-service.

Sygetransport kan fortsat udføres også i selskabsform, som det sker i dag, men derudover gør man den tilladelsespligtig. Det er noget nyt i forhold til gældende lov, og der gælder her de samme adgangskrav som for taxierhvervet.

Vi hilser i øvrigt lovforslaget velkomment og håber på, at det kommer hurtigt igennem. Vi tror, at man hermed giver branchen gode vilkår for service og sikkerhed, så vi får styrket faget bedst muligt. Vi skal anbefale lovforslaget.

#### Erik Jacobsen (V):

Dette lovforslag, som vi også behandlede i sidste samling, har jo givet anledning til stor debat, fordi der er så mange interesser på spil. Dette har således også bevirket, at det er lykkedes for interessegrupperne at påvirke politikerne i en retning, som jeg ikke bryder mig om. Det ses tydeligt i lovforslaget, hvor der er blevet ændret i forhold til det tidligere fremsatte lovforslag nr. L 230.