

Ministeren har nu indført en symbolsk bøde: Hvor stor bliver den bøde? Hvis det er en arbejdsløs, får vi at vide, at det er et halvt års indkomst. Det er da noget, der kan mærkes. Hvor stor en procent af arbejdsgiverens indkomst bliver den bøde? 0,001 promille ville være mit umiddelbare gæt, men det kan selvfølgelig være, at det er 0,002 promille af indkomsten. Det er sådan set ret symbolsk. Så er der en underlig protokol, som oven i købet skal føres manuelt, så man er sikker på, at ingen efterfølgende kan kontrollere, hvornår det egentlig er sket.

Det smager af, at ministeren i virkeligheden vil holde hånden over virksomheder, der laver sort arbejde. Det er jeg bange for – det er jeg nødt til at sige – er bundlinjen i den her debat.

(Kort bemærkning).

Beskæftigelsesministeren (Claus Hjort Frederiksen):

Jeg ved ikke, hvor langt jeg skal trække denne her debat. Hvis jeg havde ønsket at holde hånden over virksomheder, som lavede plat og svindel og sort arbejde, havde jeg jo nok ikke fremsat det her lovforslag.

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

Afstemning

Fjerde næstformand (Aage Frandsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Arbejds-markedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, be-
tragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

10) Første behandling af lovforslag nr. L 76:

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 trafikministeren (Flemming Hansen). (Fremsat 4/11 2004).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Gitte Lillelund Bech (V):

Idet Venstres ordfører på L 76, fru Gudrun Laub, ikke kan være til stede, har jeg lovet at oplæse hendes ordførertale.

Københavns Lufthavn i Kastrup er en luft-
havn af vital betydning for Danmarks trafikfor-
bindelser nationalt og internationalt. Det er der vist ingen der er i tvivl om. Derfor er det vigtigt, at der er den nødvendige kapacitet, som kan til-
godese væsentlige samfundsmæssige og over-
ordnede trafikale hensyn.

Europa-Kommissionen har i flere omgange lagt an til at rejse sag mod den danske stat, mest på grund af ejerskabsbegrænsninger med hen-
syn til Københavns Lufthavne A/S, og EU har anset det som værende i strid med EU's regler om kapitalens frie bevægelighed. Kommissionen har også haft indvendinger mod trafikmini-
sterens ret til at udstede direktiver, godkende vedtægtsændringer m.v.

Den forrige regering afviste i 2000 Kommissi-
onens henvendelse, og den nuværende rege-
ring har faktisk også afvist henvendelsen i 2003. Efter den tid er der afsagt to principielle domme af EF-domstolen mod Storbritannien og Nordir-
land og mod Spanien. Efter domstolsafgørelserne har regeringen taget konsekvensen og med-
delt Kommissionen, at regeringen nu er indstil-
let på at få reglerne i overensstemmelse med EU-retten.

Formålet med det lovforslag, som vi så be-
handler i dag, er at modernisere og præcisere re-
guleringen af Københavns Lufthavne A/S med henblik på at sikre, at lovgivningen er i overens-
stemmelse med EU-retten.

Lovforslaget indebærer, at myndighedsregu-
leringen af Københavns Lufthavne indarbejdes i lov om luftfart, så der gælder samme regler for lufthavne generelt.

Den eksisterende lov om Københavns Luft-
havne A/S indeholder alene bestemmelser med relation til selskabets oprettelse og statens ejer-
skab, A/S'et omfatter både Kastrup og Roskilde. Herved skabes lovgivningsmæssigt en klar son-
dring mellem statens ejerskab på den ene side og myndighedsrollen på den anden side. Lov om Københavns Lufthavne A/S giver i dag traf-
ikministeren ret til at give selskabet direktiver for lufthavnsvirksomheden. Endvidere skal traf-
ikministeren godkende selskabets vedtægter.

Lovforslag nr. L 76 indebærer, at disse kom-
petencer ophæves, således som Kommissionen