

**[Handelsministeren.]**

det er jeg enig i. Det skyldes, så vidt jeg husker, et ønsket hensyn til folketinget, at man kommer med forhøjelserne her i stedet for at trække beløbsrammen ud af lovgivningen. Samtidig er det jo en glædelig begivenhed, at vi så hurtigt er nødsaget til at udvide rammerne.

Fru Dagmar Andreasen fremsatte nogle særlige betragtninger om skibsværftsstøtten og i øvrigt andre eksporterhvervs støtteproblematik, som jeg meget gerne vender tilbage til i udvalgsdrøftelserne. Jeg havde et indtryk af, at fru Dagmar Andreasens synspunkt ikke var, at vi skulle nedlægge skibsværfterne lige med det samme, men at hun gerne ville have nogle vurderinger. Vi må vel sige, at eksportmæssigt er vurderingerne jo knyttet til, om disse aktiviteter bringer valuta hjem uden i øvrigt at belaste selve eksportkreditsystemet urimeligt. Og hidtil har vi da gud ske lov været i den situation, at det ikke har været nødvendigt for os at sige nej til andre berettigede interesser til fordel for skibsværftsinteresserne. Men jeg vil gerne på den givne foranledning understrege, at det er også regeringens opfattelse, at Danmark og den danske skibsværftsindustri er bedst tjent med den udvikling, der er i gang inden for OECD, hvorefter støtteordningerne stadig nedtrappes. Handelsministeriet og regeringen har også i de sidste måneder haft lejlighed til at støtte sådanne yderligere generelle nedtrappingsforsøg, som vi mener er rimelige og rigtige også set i forhold til dansk erhvervsliv.

Fru Dagmar Andreasen havde nogle betragtninger om landbruget kontra andre erhverv, og selv om vi ind imellem kan ærgre os over, at landbruget i perioder har været byerhvervene for dygtigt, så vil jeg gerne markere, at det er min opfattelse, at alle erhverv — og dermed også alle byerhverv — skal have de muligheder, som landbruget på et meget tidligt tidspunkt fik øjnene op for. Regeringen har i sinde at fremlægge først og fremmest i finansudvalget en række forslag til udvidelse af de bevillinger, der er knyttet til byerhvervenes erhvervsfremmende foranstaltninger, med henblik på at give disse byerhverv en impuls, ikke en støtte og ikke et direktiv, men en impuls, som kan sætte ny gang i ting, der måske har behov for en sådan igangsætning.

I den forbindelse, når fru Dagmar Andreasen så kraftigt nævner værdien af en dybdeboring og værdien af en fornuftig fordeling af vores sparsomme midler, kan jeg næsten ikke lade være med at pege på budget- og økonomiministerens planer om en perspektivplanlægning også omfattende erhvervslivet og et kapitalmarkedsråd. Det skal vi nok ikke gå i detaljer med her, men jeg vil da gerne specielt understrege, at perspektivplanlægningen, der da også har mødt erhvervslivets fulde accept og støtte, skulle kunne give os noget af det materiale, fru Dagmar Andreasen efterlyser.

Jeg har svaret hr. Frandsen med hensyn til den særlige Afrikaproblematik, og jeg er sikker på, at regeringen også gerne vender tilbage til denne problematik i det nu bebudede udvalgsarbejde. Jeg takker for hr. Frandsens tilsagn om, at han motiveret i, at der er tale om en specielt eksportfremmende foranstaltning, kan støtte. Jeg skal slutte med at bede om — uden at det må gå ud over sagsligheden og dybdeboringen — en så hurtig udvalgsbehandling, at midlerne til eksportkreditten stadig må kunne række til i den forhåbentlig dynamiske erhvervsudvikling, vi nu er på vej ind i.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*

(Lovforslaget (nr. 63) findes i tillæg A. sp. 1073, fremsættelsen i tidenden sp. 1318).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Otto Mørch:** Forslaget om ændring af lufthavnsloven indeholder 4 hovedændringer i den bestående lovgivning, som jeg gerne giver principiel tilslutning til.

[Otto Mørch.]

Min principielle tilslutning gælder altså støj- og andre forureningssikringer i § 9, kontrol- og eftersynsbestemmelserne i § 70 A, de forsikringstekniske ændringer i § 130 og endelig ændringerne af straffebestemmelserne i § 149.

Jeg har ud over denne principielle tilslutning til lovforslagets hovedændringer nogle bemærkninger til enkelte af dem.

Det forekommer mig særdeles nødvendigt, at vi nu får lov hjemmel til ikke alene at sikre, at luftfartøjer flyves på en sådan måde, at der frembringes så ringe støjgener som muligt, men også til at stille krav om konstruktionsmæssig støjdæmpning af luftfartøjer. Det er i øvrigt i overensstemmelse med de forskrifter, som organisationen for international civil luftfart, ICAO, har vedtaget.

De foreslåede ændringer går videre end til sikring mod støj. Også gener opstået ved lugt og sodplage skal der kunne stilles krav om afbødning af, og jeg forstår, at ministeren her på en god måde har været inde i dette lovinitiativ, og det takker jeg for.

I sidste uge drøftede vi i forbindelse med justitsministerens forslag om ændring af straffeloven strafforfølgning i forbindelse med luftkapringer. Som jeg fremhævede under debatten, er det mest effektive afbødningsmiddel mod luftkapringer og sabotage-handlinger mod lufttrafikken, at vi får en stærkt udbygget kontrol med personer og gods i lufthavnene, og gennem de foreslåede ændringer til § 70 A sikres der nu en sådan effektiv kontrol via visitation og eftersyn af afgående passagerer, rejsegods og bagage.

Jeg må derimod sætte et spørgsmålstegn ved den foreslåede bemyndigelse til ministeren til efter stk. 4 og stk. 5 at overlade ret vidtgående politimyndighed til andre myndigheder end politiet; det kan give vanskeligheder. Derfor tror jeg, det er en af de ting, vi skal se nærmere på under udvalgsarbejdet.

Minimumskravet for en sådan bemyndigelse må nok være, at der sættes skarpe grænser for efterforskningskompetencen. Uden videre kan jeg i hvert fald ikke give grønt lys for ministerens bemyndigelse, heller ikke selv om jeg har bemærket, at justitsministeriet har været hørt i sagen.

Jeg finder det væsentligt i forbindelse med disse eftersyns- og kontrolregler, at vi

får understreget, at med den stærkt stigende benyttelse af lufttrafikken bør man naturligvis stræbe efter at bruge visitations- og kontrolregler, der mindst muligt sinker den normale trafikafvikling. Jeg forstår, at kontrollen normalt vil kunne indskrænkes til at angå enkelte lufthavne og bestemte dele af trafikken fra disse, og jeg forstår også, at man vil stræbe imod, at kontroleftersynet sker så hensigtsmæssigt som muligt, bl. a. ved at der gøres brug af elektriske metal-detektorer og andre lignende tekniske hjælpemidler. Men også det bør vi vel se noget nærmere på under udvalgsarbejdet.

Jeg kan ud fra forsikringstekniske grunde acceptere ministerens forslag til ændring af § 130; den foreslåede bemyndigelse til ministeren til at fastsætte regler om forsikringssummens størrelse finder jeg betryggende.

I øvrigt er det en interessant redegørelse, der gives i lovforslagets bemærkninger til ændringerne i § 149, der vedrører sanktioner for overtrædelse af støjforskrifterne; det har jo ikke mindst interesse for de støjplagede beboere på Amager. Ministeren erkender, at reaktionerne i tilfælde af overtrædelse af støjforskrifterne hidtil blot har indskrænket sig til en påtale over for vedkommende luftfartsselskab. Denne beskedne sanktion begrundes med, at man har haft for ringe muligheder for kontrol med overtrædelserne, men nu bebüdes der altså kraftigere reaktioner, og dette skulle særlig gælde for banerne 12 og 30, hvor henholdsvis landinger og starter finder sted i stigende omfang. Forhåbentlig vil det give nogen lettelse af støjplagen i det stærkt ramte område, men ministeren og jeg kan sikkert blive enige om, at den mest radikale løsning på støjproblemet — radikal naturligvis forstået i dette ords egentlige betydning — vil være snarest at få fremmet anlægsplanerne for Saltholm lufthavn.

Jeg er tilfreds med den stærke præcisering af, at piloterne kun skal kunne gøres ansvarlige, såfremt de forsætligt eller ved grov uagtsomhed har tilsidesat de gældende støjbestemmelser. Det betyder altså, at pligten til at søge støjforskrifterne efterlevet primært vil komme til at påhvile selskaber, der beflyver lufthavnsområdet.

Jeg finder det ønskeligt, selv om de foreslåede ændringer ikke direkte berører den generelle flysikkerhed, at vi under udvalgs-

[Otto Mørch.]

arbejdet får mulighed for at drøfte og blive nærmere orienteret om den aktuelle sikkerhedssituation ved beflyvning af Kastrup lufthavn. Det er jo ingen hemmelighed, at den stærkt forøgede trafikbelastning i sig selv indebærer en forøget risiko. Selv om vi heldigvis endnu ikke i Kastrup har været ude for, skal vi kalde det tæt-ved-katastrofen, er det jo desværre en kendsgerning, at der i mange store lufthavne i den sidste tid har været adskillige tilfælde af tæt-ved-katastrofer på grund af den stærkt forøgede trafik.

Jeg håber, ministeren vil være udvalgt behjælpelig med en grundig orientering om de aktuelle og eventuelle fremtidige sikkerhedsforhold i Kastrup, og med disse bemærkninger skal jeg anbefale en velvillig behandling af lovforslaget.

**Mads Eg Damgaard:** Luftfarten er i hastig udvikling. Antallet af startende og landende fly stiger voldsomt, samtidig med at luftfartøjerne bliver større og større, kostbarere og kostbarere, enkelte kommer helt op på ca. 250 mill. kr. pr. stk., f.eks. jumbojet. Forsikringen må derfor være i orden på alle områder inden for det, der hedder civil luftfart. Vi må også have mere hold på sod- og støjplagen.

Forslaget til lov om ændring af loven om luftfart, som her er til første behandling, tager da også sigte på at formindske støj- og sodplagen, endvidere at forebygge forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, herunder sabotagehandlinger og kapringer af luftfartøjer, og endelig at få nedfældet sådanne lovmæssige rammer, der har størst mulig effekt og kan dække den skadelidte, uden at skadevolderen kan risikere at komme til at stå over for så voldsomme økonomiske krav, at han overhovedet ingen chance har for at kunne betale.

Luftfartsloven af 10. juni 1969, ændret i 1970, er en rammelov. Alligevel har man måttet ændre selve loven, og det må man altså også gøre nu for at følge med udviklingen.

Den første bestemmelse i dette lovforslag vedrører støj- og sodplage og andre gener fra luftfartøjer, altså hvad der sker uden for luftfartøjet. Herefter skal et luftfartøj ikke kunne indregistreres, medmindre det kan

fremvise et luftfartsdygtighedsbevis, der opfylder sådanne krav, som måtte blive stillet af ministeren for offentlige arbejder vedrørende støj, sod og lignende ulemper.

Jeg vil gerne stille ministeren et spørgsmål om dette punkt, nemlig hvad der egentlig skal ske med de ældre luftfartøjer, der er vanskelige at ombygge, således at de kan opfylde de krav, ministeren eventuelt vil stille med hensyn til støj og sod og den slags ting. Det kunne godt forekomme, at visse maskintyper ikke kan ændres, og det er i alt fald ganske sikkert, at det vil tage meget lang tid at ændre dem. Kan sådanne ældre luftfartøjer få en dispensation og en vis frist, eller skal reglerne slet ikke gælde for disse luftfartøjer, men kun for nyindregistrerede luftfartøjer? Det vil jeg gerne have oplyst af ministeren for offentlige arbejder.

Den næste ændring vedrører foranstaltninger til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartssikkerheden. Det foreslås indsat i loven, at politiet skal udstyres med sådanne beføjelser, at det kan overtage kontrollen med personer, gods og bagage. Hidtil har denne tjeneste været foretaget af toldvæsenets folk; dette væsen har sådanne beføjelser, men det har politiet ikke. Det er klart, at politiet ikke kan foretage sådanne ransagelser af personer og bagage udelukkende på mistanke for flere snese af personer ved et luftfartøjs afgang; derfor er det ganske rimeligt, at politiet nu får bemyndigelse til, hvis det skønnes nødvendigt, at foretage en sådan visitation.

På mindre flyvepladser og andre steder, hvorfra der afgår luftfartøjer med passagerer og gods, kan det godt forekomme, at der ikke er fast politi, og i sådanne tilfælde skal andre myndigheder kunne få bemyndigelse til at foretage disse visitationer. Jeg mener, dette er nødvendigt, for vi kan ikke risikere det fjerneste med hensyn til, hvad der kommer om bord i luftfartøjer, vi må have helt nøjagtig kontrol med, hvad folk tager med sig, af hensyn til de frygtelige konsekvenser, sabotage og den slags kan få for et luftfartøj, der er i luften. Tilsvarende ordning er for længst gennemført i en række lande, herunder Norge, Sverige og Finland.

Endelig foreslås der indføjet i loven, at ministeren fastsætter regler om forsikringssummens størrelse; her tænkes alene på

[Mads Eg Damgaard.]

skade, der forvoldes uden for luftfartøjet. Det er ikke vanskeligt at forestille sig, hvilke alvorlige økonomiske konsekvenser det ville kunne få for ejeren af et luftfartøj, stort eller lille, der f. eks. kom til at beskadige en stor jetliner til måske langt over 100 mill. kr. Alene det at dette fly må tages ud af drift, for at det kan blive undersøgt, om der i det hele taget er sket skade på flyet, kan godt koste mange hundrede tusinde kroner. Men er der sket skade på flyet, kan det løbe op i mange millioner kr. Her tænkes altså på skader, der kan forekomme f. eks. ved taxing på lufthavnsområdet, altså hvad der kan ske uden for flyet. Der har hidtil ingen grænser været i loven for, hvad sådanne uheld i sidste instans kunne komme til at koste skadevolderen!

Samtlige luftfartøjer må have en ansvarsforsikring; disse ansvarsforsikringer dækker kun — for de mindste fly altså — fra 1/2 til 1 1/2 mill. kr. for forvoldte skader uden for flyet. Men ved siden af har forsikringsselskaberne måttet erklære sig indforstået med over for luftfartsselskaberne at dække langt større beløb, helt op til 10 mill. kr. Det er klart, at forsikringsselskaberne så har regreskrav over for skadevolderen, men hvad hjælper det, for hvilke enkeltpersoner kan betale sådanne formidable beløb? Meget, meget få. Derfor har selskaberne bedt ministeren om at få en begrænsning i disse meget store forsikringssummer, og det har ministeren fundet rimeligt ud fra den betragtning, at det jo heller slet ikke kan virke, som det foregår i dag. Det er meget vanskeligt at sætte kriterier for disse forsikringssummers størrelse, man kan gå efter vægt, og man kan gå efter mange andre ting, men det væsentlige er, at der finder en sådan begrænsning sted.

Det vil nok komme til at betyde en forhøjelse af præmierne for de enkelte ejere af luftfartøjer, især mindre fly; de store behøver vi ikke at tale så meget om, de har ret store dækningsbeløb, men for mindre fly kan det nok komme til at betyde en op til 1000 kr. årlig større forsikringspræmie. Men hellere det end at leve på en vulkan, som ejere af små fly i virkeligheden gør i dag.

Endelig skal jeg bemærke, at hvad angår bestemmelserne om sodplage og støj og om

forbrydelse og visitation osv., er de identiske med, hvad der er vedtaget inden for organisationen for international luftfart; ICAO, og jeg vil tro, det er de bestemmelser, man her opererer med og går ud fra.

Jeg vil gerne takke ministeren for fremsættelsen af dette efter min mening meget vigtige og nødvendige forslag om ændring af luftfartsloven, og jeg kan på mit partis vegne tilsige velvillig behandling i udvalget.

**Enggaard:** Det foreliggende forslag til lov om ændring af lov om luftfart er efter venstres mening et egnet grundlag for, at vi i udvalget kan drøfte en række påkrævede ændringer i denne lov.

Jeg tror, det er rigtigt, at man tager fat på spørgsmålet om at fastsætte regler om forholdsregler imod støj, sod, lugt og tilsvarende gener i forbindelse med indregistreringen af fly. Jeg tror, det ofte vil være muligt inden for rimelige grænser at fastsætte sådanne regler, som vil kunne bedre forholdene omkring vore flyvepladser.

Jeg beder kun om, at det, som her er foreslået, ikke alene tænkes anvendt over for trafikfly, som er det, der oftest indgår i debatten, men at man også tager i betragtning, at en lang række af de efterhånden talrige småfly, som anvendes til privat- eller erhvervsformål, og som starter og lander fra vore mindre flyvepladser, i virkeligheden også kan være en gene for de omgivelser, man dér har. Da disse mindre flyvepladser jo nødvendigvis bør ligge tæt ved bebyggelse, er det her væsentligt, at man tilsvarende ved indregistreringen sikrer sig, at ikke mindst støjforholdsreglerne er varetaget. Jeg mener også at vide, at det teknisk og økonomisk er muligt på en rimelig måde at sikre disse fly med det hensyn, som jeg her har nævnt.

De mange beklagelige forbrydelser, der har fundet sted inden for luftfartens verden: bortførelser af fly, sabotage mod fly, gør det jo desværre påkrævet at indføre de foreslåede regler, der hjemler politiet ret til at foretage eftersyn af personer og gods på flyvepladser. Jeg tror, det er rigtigt, at man gennemfører bestemmelser som de foreslåede.

Jeg tror, det også er nødvendigt, at vi i udvalget drøfter, hvad man i den forbindelse forstår ved en flyveplads. Den senere tids aktuelle hændelser omkring smuglerier i

## [Enggaard.]

forbindelse med småfly, som starter og lander på mere eller mindre forberedte flyvepladser ude i landet — senest begivenheden i nærheden af Århus — gør det utvivlsomt påkrævet, at man også her med det formål at sætte ind imod det tiltagende smugleri ved hjælp af flyvemaskiner går ind i en nærmere definition af, hvad en flyveplads er, og dermed også hvor og i hvilken forbindelse politiet er i stand til at foretage eftersyn af personer og gods.

Det tredje punkt i forslaget, der går på at fastsætte regler for forsikringssummens størrelse i forbindelse med det ansvar, der påhviler ejeren af et luftfartstøj, som forvolder skade på personer og ting uden for fartøjet, må vi drøfte. Jeg tror, det er rigtigt, at der fastsættes regler for det, men jeg tror ikke, at man kommer uden om også at analysere den situation, der kan opstå, såfremt skadens genstand ikke er forsikret i sædvanlig forstand. Det fremgår af bemærkningerne, at man påregner, at bygninger i almindelighed vil være dækket gennem en brandforsikring, og at de fartøjer i luften, der måtte kunne blive ramt i en kollision eller lignende, også vil være dækket af en forsikring.

Men der rejser sig unægtelig spørgsmål i den forbindelse, når man tænker på selvforsikrende, f. eks. stater. Det kan dreje sig om den danske stat for bygningers vedkommende, det kan dreje sig om den danske eller andre nationers fartøjer for flyvemaskiners vedkommende, og det kan dreje sig om de flyvemaskiner, der som følge af anden anvendelse end den normale trafik anvendelse, f. eks. udlånt til charterformål o. lign., ikke er dækket fuldt ud af de ansvarsforsikringsregler, som er gældende for trafikarten. Jeg beder om, at disse ting kan tages op, sådan at den fulde rækkevidde af de bestemmelser, som ministeren fremtidig fastsætter i henhold til lovforslagets nr. 3, kan være kendt og analyseret i forvejen.

Med hensyn til det sidste punkt i lovforslaget om straffebestemmelser for overtrædelse af forskellige bestemmelser og forskrifter inden for denne lovgivning: dels støjgrænserne, dels de andre ting i forbindelse med lovforslagets nr. 2, kan jeg tilslutte mig, at man prøver at finde en rimelig formulering. Jeg tror, det bestandig vil være genstand for diskussion, i hvilket omfang

piloter, der uden forsæt kommer til at overtræde bestemmelserne om støj og andre gener i forbindelse med beflyvning af lufthavne, skal være strafskyldige. Man har her foreslået, at det er selskabet, der hæfter, og det er vel nok en rimelig måde at gøre det på, men når man samtidig fastsætter, at straffen over for sådanne selskaber for overtrædelser, som deres piloter gør sig skyldige i, er bøde, så bliver det meget væsentligt, at den bøde, der fastsættes, sættes sådan, at det virkelig har en præventiv virkning over for de forseelser, som begås. Jeg tror derfor, det er rimeligt, at vi drøfter også dette spørgsmål, for i forbindelse med disse udmærkede bestemmelser, hvor man indfører fotorekordering og måling af lydtrykket automatisk i forbindelse med startende og landende luftfartøjer, er det væsentligt for offentligheden, at man har en sikker fornemmelse af, at disse bestemmelser ikke er teori, men er lavet så grundigt og godt, som man nu kan det teknisk set, og at hensigten med bestemmelserne er, at de skal overholdes.

Jeg skal slutte med at anbefale, at lovforslaget går til en grundig udvalgsbehandling, og jeg vil foreslå, at den finder sted i trafikudvalget.

**Bilgrav-Nielsen:** Jeg har ikke mange bemærkninger at gøre til lovforslaget. Vi kan tiltræde det, vi kan tiltræde alle fire ændringer i luftfartsloven.

Man kan beklage, at det er nødvendigt at skærpe kontrollen med personer og gods i lufthavnene. Det vil altid være generende for trafikanterne, men det er som sagt nødvendigt; vi har mange erfaringer for, at der er foregået ting, som ikke burde foregå.

Jeg tror også, at den bestemmelse, ministeren vil have indføjet om stærkere indsats mod støj og sodforurening i lufthavnene, er væsentlig; og restriktionerne over for nye fly er også væsentlige. Det vil naturligvis støtte flyindustriens bestræbelser på at ændre maskinernes sodudvikling og støjudvikling, når de ser, at landene ét efter ét indfører skærpede bestemmelser herom.

Specielt om forslaget på at begrænse støjen i Kastrup lufthavn vil jeg gerne sige, at vi, da vi havde loven om stop for udbygning af lufthavnen i Kastrup til behandling for vel snart et års tid siden, gjorde opmærksom

**[Bilgrav-Nielsen.]**

på, at vi var meget villige til, også selv om vi havde denne lov, at medvirke til også at afholde eventuelle udgifter for at bekæmpe de støjulemper, vi har i Kastrup lufthavn. Det ligger altså på linje med det, som ministeren her er inde på: disse restriktioner, som her foreslås over for selskaberne og i anden omgang over for piloterne. Det er væsentligt, at vi i det omfang, det er os muligt, bringer støjgenerne ned i Kastrup. Nu bemærkede jeg mig, at hr. Otto Mørch gjorde en, jeg tror spydig bemærkning om, at den mest radikale løsning på støjproblemet i Kastrup var en udflytning til Saltholm. Jeg vil advare imod at tro, at man løser flystøjproblemet i Københavnsområdet ved at flytte lufthavnen til Saltholm. Det er ikke så enkelt endda.

Jeg håber, at vi i udvalgsarbejdet må få en ny status over anvendelsen af bane 12-30; det er jo navnlig her, problemerne eksisterer. Da vi i trafikudvalget i sommer besøgte det nye lufthavnsområde ved London, tror jeg, de fleste fik et klart indtryk af, at man i hvert fald ikke dér har behov for andre baneretninger end hovedretningen. Man har simpelt hen ikke dér planlagt tværbaner, og spørgsmålet er vel nok, om ikke vi i højere grad end hidtil kunne begrænse beflyvningen på tværbane 12-30. Jeg går ud fra, at ministeren er villig til at orientere os om, hvor meget den har været benyttet i den senere tid, navnlig efter at den nye parallelbane 04-22 er taget i anvendelse, og i øvrigt oplyse os om, hvor ofte det har været nødvendigt at rette henvendelse til piloter og selskaber om at begrænse støjudviklingen ved anvendelse af denne bane.

I øvrigt er vi velvilligt indstillet over for lovforslaget og skal gerne medvirke til en hurtig behandling.

**Kurt Brauer:** Der er ingen af de foreslåede paragraffer, som giver SF anledning til bekymringer. Det er på høje tid, at vi får et våben i hænde til bekæmpelse af støjsvine-riet, men jeg må erklære mig med hr.

Otto Mørch — i modsætning til hr. Bilgrav-Nielsen — i hans bemærkning om, at hvis vi virkelig skal have klaret problemerne for Københavnsområdet, er en hurtig gennemførelse af Saltholmprojektet den rigtige vej. Det er muligt, at man ikke på den måde kan løse alle støjproblemer for Københavnsområdet, men det er dog en væsentlig bid, der ville blive taget på den måde.

Lovforslaget ser gennearbejdet og rationelt ud, og jeg skal blot tilsige SFs velvillige holdning under den videre behandling.

**Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann):** Jeg skal ikke forlænge debatten meget her ved førstebehandlingen af forslaget til lov om ændring af loven om luftfart, men benytte lejligheden til at takke for den enstemmigt velvillige modtagelse, som lovforslaget har fået.

Der går den generelle linje gennem lovforslaget, at det indimellem som følge af udviklingen er nødvendigt at ajourføre luftfartsloven, og udviklingen er jo gået hurtigt på de områder, som loven omfatter: groft sagt miljøforureningen forårsaget af luftfarten, det stigende antal forbrudelser mod luftfartens sikkerhed og hele forsikringsproblematikken, som også i den forbindelse spiller ind. Det er problemer, som ikke eksisterede i samme omfang blot for en halv snes år siden, men som i dag er nogle af de væsentligste luftfartsproblemer overhovedet. Derfor har dette været det tilgrundliggende synspunkt for lovforslaget, og det har også været tilgrundliggende for de spørgsmål, der er blevet rejst.

Jeg skal besvare nogle af de konkrete spørgsmål her, idet vi vel i øvrigt kan vende tilbage til, hvad der måtte restere, i udvalget.

For det første er der det spørgsmål, som blev stillet af hr. Mads Eg Damgaard, nemlig om de regler, der er omfattet af ændringerne til § 9, skulle omfatte alle luftfartøjer uanset alder. Dér kan jeg oplyse, at reglen kun gælder de nyregistrerede luftfartøjer og altså ikke den eksisterende bestand. Det

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

betyder, at vi først får de samme normer af miljømæssig karakter fastlagt for hele bestanden af luftfartøjer på det tidspunkt, hvor de har været gennem nyindregistreringer alle sammen. Det er jo ikke en problematik i miljøpolitikken, der er særlig ny, om man skal skride ind over for nye eller bestående virksomheder, og det tager altså lidt tid at nå igennem, så man når frem til hele bestanden.

Derefter blev der efterlyst en række oplysninger til udvalget, som jeg naturligvis skal fremkomme med. Hr. Bilgrav-Nielsen ønskede at få belyst ved statistiske data anvendelsen af bane 12-30, og de skal naturligvis fremkomme. Derefter havde hr. Otto Mørch et ønske om at få en generel orientering om sikkerhedsproblematikken — jeg forstod i Kastrup alene — og den skal naturligvis også fremkomme i udvalget.

Jeg forstod endvidere på hr. Enggaard, at han ville benytte lovforslaget som anledning til en måske lidt videre drøftelse af hele luftfartsloven og inddrage andre spørgsmål herunder. Der blev nævnt som eksempel, hvorledes man på foranledning af de sidste ugers begivenheder omkring smuglerierne definerede flyvepladser, og det er da helt naturligt, at man tager den anledning, som dette lovforslag giver, til at bringe andre spørgsmål ind.

Jeg har forsøgt at besvare de spørgsmål og kommentere de synspunkter, der har været nævnt, og skal blot sluttelig sige, at forslaget her måske nok ikke er den rette basis for en diskussion om en udflytning til Saltholm, således som tre af de fem ordførere var inde på det, men blot gentage, at netop miljøfaktoren er en af de væsentligste ting, når hele Saltholmspørgsmålet skal afgøres i en forhåbentlig nær fremtid.

Hermed sluttede forhandlingen.

*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 næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om grundejerbidrag til offentlige veje. (Vejbidragslov).*

(Lovforslaget (nr. 62) findes i tillæg A. sp. 993 fremsættelsen i tidenden sp. 1235).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Gørssen:** Fremsættelsen af vejbidragslovforslaget er andet og sidste led i gennemførelsen af vejlovsudvalgets udkast til ensartede og mere tidssvarende bestemmelser i vejlovgivningen. Ligesom det af ministeren den 3. november 1971 fremsatte forslag til lov om private fællesveje bygger det nu fremsatte forslag til vejbidragslov på den af vejlovsudvalget afgivne betænkning nr. 367 af 1964 om private fællesveje og vejbidrag, som er afgivet på grundlag af et langvarigt og grundigt forudgående kommissionsarbejde.

Det foreliggende lovforslag afløser dels den gamle københavnske gadelov fra 1857, dels en række vejvedtægtsregler, som har været indbyrdes afvigende. Det er derfor tilfredsstillende, at der ved lovforslaget tilvejrbringes mere moderne regler, som optages i selve loven, hvorved den hidtidige, ikke altid lokalt begrundede uensartethed i disse bestemmelser ophæves.

Som allerede nævnt under første behandling af privatvejslovforslaget må de to lovforslag behandles i sammenhæng, og dette er der nu skabt mulighed for, hvilket jeg takker ministeren for.

Lovforslaget er præget af at være baseret på en betænkning fra 1964, uden at der har været tid til en harmonisering med de seneste års lovgivning. Jeg tænker her særlig på loven om by- og landzoner og loven om frigørelsesafgift. Det kunne synes irrationelt overhovedet at pålægge nogen borger særudgifter til veje, som er offentlige og altså fortrinvis skulle have betydning for den almindelige færdsel. Imidlertid må det erkendes, at der er ført en meget forskelligartet praksis med hensyn til afgørelse af, om en vej optages som offentlig eller ikke. Det kunne derfor virke som en urimelig fordel for grundejerne, hvis den ofte ret tilfældige omstændighed, at deres ejendom grænser til offentlig vej, skulle medføre, at de i mod-