

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges med 86 stemmer mod 84.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Der er i udvalgets betænkning over denne sag gjort indstilling om, at udvalget vedbliver at bestå indtil samlingens slutning. Dersom ingen udtaler sig herimod, vil jeg betragte dette som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ændring af lov om luftfart.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 63) findes i tidenden sp. 4029).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Mads Eg Damgaard: Som det blev meddelt ved anden behandling, skulle vi imellem anden og tredje behandling have en forhandling med repræsentanter for danske svæveflyveklubber, og det har vi nu haft. Det ellers udmærkede lovforslag, som vi kan tiltræde, indebærer for specielt svæveflyveklubberne og svæveflyvere, at disse nu bliver belastet med en forhøjet præmiesum pr. år pr. fly fra før 100 til nu 1.500 kr. Det kan man nok forstå er nogenlunde ødelæggende for svæveflyveklubberne. Spørgsmålet har været til behandling i trafikministeriet, og man har ikke ment at kunne ændre disse satser; trafikministeren har ikke kunnet gå ind for det; det meddelte han ved mødet, hvilket jeg meget beklagede. Nu er det sådan, at efter lovforslaget kan ministeren selv fastsætte disse forsikringsregler og summernes størrelse, så ministeren har altså adgang til at ændre disse takster, hvis han er sindet dertil.

Vi vil gerne stemme for lovforslaget, fordi det ellers er et udmærket lovforslag, det drejer sig om, men jeg må så samtidig bede trafikministeren om at se på denne sag ved en anden lejlighed, for jeg tror ikke, det er holdbart for svæveflyveklubberne, at de nu

skal belastes med en så fantastisk forhøjelse af præmiesummerne for forsikring af svævefly, som jeg dog alligevel synes ikke indebærer den risiko ansvarsmæssigt set, som motorfly gør; jeg forstår derfor ikke, at ministeren ikke har kunnet tage hensyn dertil.

Enggaard: Det er også problemet omkring svæveflyverne, som kalder mig frem her i anledning af det møde, som har været holdt i udvalget mellem anden og tredje behandling, og det samråd, som vi i den anledning har haft med ministeren for offentlige arbejder. Jeg indrømmer, at tingene er kommet frem på et meget sent tidspunkt af udvalgsarbejdet, og at det kan være vanskeligt på det grundlag fuldt ud at overskue alle de konsekvenser, der kan ligge i det spørgsmål, som her er rejst.

Det forekommer mig, at der imidlertid — selv om man må erkende, at det kan være vanskeligt at sondre imellem de forskellige arter af fly i denne forbindelse, og man må respektere, at der foreligger et vist risikomoment også for svævefly — alligevel er visse hensyn at tage, for at denne sportsgren fortsat skal kunne eksistere. Derfor henviller jeg til ministeren for offentlige arbejder, at han i samarbejde med de af sine ministerkolleger, som i særlig grad råder over fordelingen af tipsmidler eller anden form for støtte, søger at afværge de følger af økonomisk art, som kunne være forbundet med, at man vedtager lovforslaget, som vi også er med til at gøre det nu.

Otto Mørch: Jeg kan gøre det kort; jeg kan helt tilslutte mig bemærkningerne fra venstres ordfører.

Arne Larsen: Ja, også jeg kan erklære, at vi er enige med ministeren i hans stillingtagen til svævefly og deres forsikringsproblemer, idet der jo foreligger ganske store risikomomenter, som svævefly kan indebære ved kollisioner i luften, og derfor tror jeg, man må acceptere ministerens stillingtagen. Men jeg vil ligesom andre ordførere henlede opmærksomheden på, at de svæveflyveklubber, som måtte komme i økonomiske vanskeligheder på grund af de meget høje forsikringssummer, muligvis via fritidsloven og tipsmidlerne kunne få en vis støtte til deres virksomhed.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg vil meget gerne bekræfte, at der for svæveflyverne ved denne lovændring, som formentlig nu bliver vedtaget, kan ligge et økonomisk problem. Jeg har imidlertid fundet det mest afgørende at lægge vægten på den forsikringsmæssige risiko, idet vi har skønnet, at risikoen er så nogenlunde lige stor for svævefly som for mindre motorfly. Når dette derefter influerer på præmien, skyldes det også forhold, som vi egentlig ikke i folketinget har nogen form for indflydelse på, idet der naturligvis må være et vist forhold imellem risikoen og antallet af forsikringstagere, og her er svæveflyverne yderligere ramt af det uheldige forhold, at det er et meget begrænset antal forsikringstagere, der er tale om.

Jeg skal imidlertid gerne på grundlag af de faldne bemærkninger undersøge, om der skulle være mulighed for økonomisk støtte andetsteds fra til at afbøde denne ganske kraftige stigning, og såfremt dette ikke er muligt, da, som hr. Mads Eg Damgaard var inde på det, overveje muligheden af ændringer ved senere ændringer af luftfartsloven.

Poul Dam: Jeg synes, det er interessant i dag at tænke tilbage på debatten i går, hvor man talte meget om sparevilje og om store linjer, og så høre forskellige ordførere tale om forøget statsstøtte til svæveflyveklubber. Så længe vi har det sådan, kommer vi ingen vegne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget
vedtoges enstemmigt med 169 stemmer.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om visse hovedlandevejsstrækninger.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 71) findes i tidenden sp. 4030, udvalgets tillægsbetænkning i tillæg B. sp. 977).

Der var stillet 1 ændringsforslag i tillægsbetænkningen.

Uden for tillægsbetænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Otto Mørch: Som det fremgår af tillægsbetænkningen, har udvalget holdt to møder mellem anden og tredje behandling; det er resulteret i det noget overraskende, at der af medlemmer af venstre og socialistisk folkeparti er blevet stillet ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle beslutte en vestligere linjeføring for den nord-sydgående motorvej ved Århus. Vi har ikke ment, at en sådan beslutning bør træffes uden en forhandling med Århus kommune og Århus amtskommune, og vi tilråder derfor, at man stemmer imod det stillede ændringsforslag og i dag nøjes med at bede ministeren give tilsagn om snarest muligt at indlede forhandlinger med Århus kommune og Århus amtskommune om dette spørgsmål og, når disse forhandlinger er sluttet, da at komme tilbage til folketingets trafikudvalg forhåbentlig med en indstilling, som folketinget kan forventes at godtage, og som også kan godtages af Århus kommune og Århus amtskommune.

Jeg mener, at spørgsmålet for disse to instanser i første række drejer sig om visse berettigede forventninger, som de har på grundlag af den vedtagne lov om den nord- og sydgående motorvej i Østjylland.

Niels Ravn: Som allerede nævnt af hr. Otto Mørch har venstres og socialistisk folkepartis medlemmer af udvalget stillet et ændringsforslag gående ud på, at vi nu skulle ændre linjeføringen for den østjyske motorvej oppe ved Århus til at gå vest om Brabrand Sø imod det, der står i lovforslaget, hvor man har forudsat en østlig linjeføring.

Jeg kan være enig med hr. Otto Mørch i, at de interesserede kommuner, herunder Århus amt, kan have en berettiget forventning om at få en forhandling med ministeriet for offentlige arbejder, inden vi skrider til en ændring af denne linjeføring, vel nok specielt med henblik på byrdefordelingsproblemet.