

[Statsministeren.]

pressens anlæg til avisfremstilling og distribution samt til at yde finansieringsinstituttet et årligt statstilskud på 2 mill. kr. til anvendelse som tilskud til sådanne foranstaltninger.

På grund af dagbladenes voksende økonomiske vanskeligheder har Dagspressens Finansieringsinstitut ladet udarbejde en prognose over driftsudviklingen for danske dagblade i årene 1974-76. Prognosen understreger nødvendigheden af en øget produktivitet inden for alle dagbladenes funktionsområder. Ud over en forøgelse af investeringer i teknisk udstyr peges i rapporten på en udvidet markedsforskning og produktudvikling som en nærliggende mulighed for rentabilitetsforbedring.

Regeringen finder det ønskeligt, at finansieringsinstituttet fremtidig får mulighed for også at yde støtte til projekter vedrørende markedsforskning og produktudvikling samt til andre foranstaltninger. Med henblik herpå foreslås loven ændret, således at der vel i første række ydes støtte til anlægsinvesteringer, men yderligere kan gives tilskud til markedsforskning og produktudvikling og til beslægtede formål, der godkendes af instituttets tilsynsråd; hermed er bl. a. tænkt på samdriftsprojekter.

Udvidelsen af instituttets virksomhed og de prisstigninger, der har fundet sted siden lovens ikrafttræden, gør det rimeligt at fritage statens tilskud fra 2 mill. kr. til 4 mill. kr. årlig.

Idet jeg iøvrigt henviser til lovforslagets bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Niels Mathiasen):

Hermed tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om Københavns lufthavnsvæsen*.

Som bekendt blev der i den gældende lov af 23. december 1970 om Københavns lufthavnsvæsen, hvorved lufthavnsvirksomheden blev oprettet, indsat en bestemmelse om, at loven senere skulle revideres. Revisionsbestemmelsen blev indsat på baggrund af generelle overvejelser om den mest hensigtsmæssige organisationsform for statsvirksomheder, hvor en noget friere driftsform end den, som normalt gælder virksomheder

under finanslovens § 2, måtte findes hensigtsmæssig.

På baggrund af den korte tid, der dengang var til rådighed for udvalgsarbejdet, hvorunder spørgsmålet var genstand for indgående drøftelser, var det ikke muligt at afvente resultatet af de generelle overvejelser om den mest hensigtsmæssige organisationsform, og Københavns lufthavnsvæsen blev derfor i første omgang etableret som en såkaldt § 2-virksomhed. Der udtryktes imidlertid under udvalgsbehandlingen sympati for en driftsform, der kunne danne grundlag for at gøre lufthavnsvirksomheden økonomisk uafhængig af staten, således at det regnskabsmæssige overskud kunne forblive i virksomheden til finansieringsformål.

Ved lov nr. 414 af 13. juni 1973 om anlæg af en bro over Store Bælt har folketinget etableret en ny form for statslig forvaltningsvirksomhed, som indebærer, at den pågældende virksomhed klart kan adskilles fra statsformuen i øvrigt samtidig med, at landets parlamentariske myndigheder til enhver tid bevarer fuld kontrol med virksomhedens drift og vilkårene herfor.

Af særlig betydning for beslutningen om den ny form for forvaltningsvirksomhed har været hensynet til en klar og separat regnskabsføring, som indebærer et klart grundlag for takstfastsættelse, samt hensynet til lånemulighederne. Under hensyn til, at en tilsvarende finansierings- og styringsproblematik gør sig gældende for lufthavnsvirksomheden i den storkøbenhavnske region, ikke mindst i forbindelse med anlæg af en lufthavn på Saltholm, er det ved den forudsatte revision af loven om Københavns lufthavnsvæsen fundet hensigtsmæssigt at indføre en til den for statsbroen Store Bælt svarende organisationsform også for lufthavnsvæsenets virksomhed. Den nærmere organisation og forvaltning, som foreslås gennemført, fremgår af §§ 4-8 i lovforslaget og bemærkningerne hertil, og de pågældende bestemmelser svarer til §§ 5-9 i lov om anlæg af en bro over Store Bælt. Ledelsen af lufthavnsvirksomheden, der i dag forestås af en direktør bistået af et lufthavnsrepræsentantskab på 9 medlemmer, vil efter forslaget fremtidig blive lagt i hænderne på en styrelse, bestående af ni medlemmer, af hvilke de af ministeren for offentlige arbejder beskikkede medlemmer, som ikke repræsenterer

[Ministeren for offentlige arbejder.]

personale- eller brugerinteresser, vil udgøre et flertal. Lufthavnsvæsenets direktør, som efter lovforslaget agtes kontraktansat, vil fortsat have den daglige ledelse, men under ansvar over for styrelsen. Endvidere foreskriver lovforslaget oprettelse af et repræsentationskab på 25 medlemmer som et rådgivende organ for styrelsen, hvilket må ses på baggrund af, at det anses for væsentligt, at der etableres et forum, hvori det størst mulige antal interesserede virksomheder og offentlige myndigheder kan fremsætte synspunkter over for Københavns lufthavnsvæsenets virksomhed og ledelse.

I forbindelse med lovens revision har også spørgsmålet om den fremtidige organisatoriske placering af statslufthavnene været overvejet. Imidlertid taler afgørende hensyn imod at indpasse Københavns lufthavnsvæsenets organisation i en enhedsorganisation, omfattende samtlige statslufthavne, dels fordi lufthavnsvæsenet i årene fremover må forudses at ville være fuldt beskæftiget med igangsætning af Saltholmprojektet og overlevelseshprogrammet for lufthavnen i Kastrup, dels fordi der mellem statslufthavnene i den storkøbenhavnske region og statslufthavnene i det øvrige Danmark består væsentlige forskelligheder bl. a. i henseende til kommerciel målsætning og driftsmæssige vilkår. Det findes på denne baggrund mest hensigtsmæssigt at opretholde den nuværende organisatoriske opdeling imellem de to kategorier af statslige lufthavne.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændringer i vejlove som følge af ændringer i bygnings- og byplanlovgivningen m. v.*

Lovforslaget indeholder konsekvensændringer, der inden for vejlovgivningen er nødvendiggjort af det af miljøministeren fremsatte forslag til lov om kommuneplanlægning og af det af boligministeren fremsatte forslag til byggelov, hvorved bl. a. den særlige københavnske byggelov, der også omhandler vejforhold, ophæves. Desuden indeholder lovforslaget visse ændringer, der har sammenhæng med forslaget til ny færdselslov.

Ud over de ændringer, der er en konsekvens af andre lovforslag, indeholder forslaget en del justeringer af vejlovgivningen, som begrundes, at det fremsættes særskilt og ikke er medtaget i det af miljøministeren fremsatte generelle forslag om ændring af forskellige lovbestemmelser i anledning af forslagene til henholdsvis lov om kommuneplanlægning og byggelov. De ændringer, der i øvrigt foreslås gennemført i vejlovgivningen, tilsigter i det væsentlige en forenkling af denne. Der er på en række punkter foreslået enklere regler, hvor dette kan ske uden skade for borgernes retsstilling, ligesom der er foretaget en del ændringer af redaktionel karakter og for at tydeliggøre lovgivningen. Ændringsforslagene bygger på de erfaringer, der er gjort med administrationen af vejlovene, siden disse blev gennemført i deres nuværende skikkelse i årene 1970-74.

Som følge af lovforslagets sammenhæng med de andre lovforslag, jeg har nævnt, må jeg forbeholde mig eventuelt at stille ændringsforslag under folketingets behandling af forslaget.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale dette til det høje tings velvillige behandling.

Handelsministeren (Erling Jensen):

Jeg skal herved have den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til søfæringslov og forslag til lov om ændring af lov om søfartsuddannelse.*

Fremsættelsen af de to lovforslag skyldes udviklingen i skibene og forandringerne inden for det samlede uddannelsesområde. Formålet med den foreslåede lovgivning er at åbne mulighed for og i et vist omfang at stille krav om en bedre søfartsuddannelse. Hensigten er inden for søfartsområdet at gå over til et uddannelsessystem, der bringer uddannelsen af søfarende mere i overensstemmelse med de uddannelser, der er under udvikling inden for landerhvervsområderne.

Søfartsuddannelsen opdeles efter forslaget i en erhvervsfaglig basisuddannelse (erhvervsfagligt grundkursus), en periode med praktisk arbejde og indlæring og et erhvervsfagligt afslutningskursus. Søfartsuddannelsen opdeles naturligt i dæksuddannelse, maskinuddannelse, restaurationsuddannelse og radiouddannelse. Man kunne overveje straks