

### [Ministeren for kulturelle anliggender.]

nuar 1977, men bortfaldt som følge af folketingsvalget i februar 1977. Forslagene genfremsættes uden ændringer.

Efter den gældende ophavsretslov af 1961 har det været tilladt at foretage lydoptagelse af radio- og fjernsynsudsendelser til undervisningsbrug. Derimod har det ikke været tilladt at foretage billedoptagelser af fjernsynsudsendelser uden samtykke fra de i programmerne medvirkende ophavsmænd og udøvende kunstnere m. fl.

De fremsatte forslag til ændring af ophavsretsloven og fotografiloven åbner mulighed for, at skoler og båndcentraler kan optage samtlige udsendelser i radio og fjernsyn til undervisningsbrug uden samtykke fra rettighedshaverne. For optagelse af andre udsendelser end undervisningsudsendelser skal der dog betales et vederlag til rettighedshaverne. Kan der ikke opnås enighed om vederlagets størrelse, kan spørgsmålet indbringes for et særligt nævn (tvangslicensnævnet), der har den endelige administrative afgørelse.

De to lovforslag er med mindre ændringer baseret på forslag, der blev fremlagt i en delbetænkning fra den nordiske ophavsretsudvalgte («Upphovsrätt I – Fotokopiering och bandinspelning särskilt inom undervisningsverksamhet» – NU 1973 : 21), som blev afgivet i februar 1974.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til den tidligere fremsættelse (Folketingstidende 1976–77, sp. 3421–24), skal jeg anbefale lovforslagene til det høje tings velvillige behandling.

### Miljøministeren (Niels Matthiasen):

Jeg skal herved tillade mig at fremsætte forslag til lov om blyindhold m. v. i motorbenzin.

Den 7. december 1976 fremsatte den tidligere miljøminister et lovforslag identisk med dette forslag.

Forslaget kom til 1. behandling i folketinget den 11. januar 1977, hvorefter forslaget blev henvist til folketingets miljøudvalg. Forslaget nåede imidlertid ikke at komme til 2. behandling i tinget, men bortfaldt i forbindelse med folketingsvalget den 15. februar 1977.

Genfremsættelsen skal ses som et udtryk for regeringens ønske om, at der arbejdes videre med spørgsmålet om at begrænse luftforureningen fra motorbenzinens indhold af bl. a. blyforbindelser.

Som nævnt i den tidligere fremsættelsestale har der gennem længere tid været arbejdet med problemerne omkring motorbenzinens indhold af blyforbindelser.

Flere lande har allerede grænser for tilladeligt blyindhold i motorbenzin. Vesttyskland har f. eks. en grænse på 0,15 g bly pr. liter benzin, medens Sverige og Norge har en grænse på 0,40 g pr. liter.

Inden for EF har Rådet for De europæiske Fællesskaber siden 1973 behandlet et forslag til rådsdirektiv vedrørende blyindholdet i benzin, men der har hidtil ikke kunnet opnås enighed om forslaget.

Herhjemme har miljøstyrelsen i en redegørelse fra juli 1976 undersøgt spørgsmålet om en begrænsning af blyindholdet i benzin. Redegørelsen er optaget som bilag til lovforslaget. Endvidere har en arbejdsgruppe under statens levnedsmiddelinstitut og miljøstyrelsen i december 1976 offentliggjort en rapport om blyforurening. Der lægges i denne rapport særlig vægt på den forurening, der stammer fra blyet i benzinen.

Ved det tidligere folketings 1. behandling af det tilsvarende lovforslag blev der vist positiv interesse fra partierne i salen. Det er klart, at forslaget kan give anledning til en række spørgsmål, der kræver en nærmere forklaring, og jeg er naturligvis indstillet på en indgående drøftelse af problemerne.

Med disse ord skal jeg, idet jeg i øvrigt kan henvise til bemærkningerne i forbindelse med fremsættelsen af det identiske lovforslag (Folketingstidende 1976–77, spalte 2768–2770) samt lovforslagets bemærkninger, anbefale lovforslaget til folketingets velvillige behandling.

### Ministeren for offentlige arbejder (Kjeld Olesen):

Jeg tillader mig herved at fremsætte forslag til lov om DSB.

Forslaget er en genfremsættelse og identisk med det den 23. november 1976 skriftligt fremsatte lovforslag, dog at den forudsete ikrafttrædelsesdato er udskudt fra den 1. april til den 1. juli 1977.

Lovforslaget indebærer en revision af gældende statsbanelov nr. 221 af 31. maj 1968, idet der som ved tidligere statsbanelove er foretaget de tilpasninger, der har været nødvendige for at opnå størst mulig overensstemmelse med de to internationale konventioner om befording af gods på jernbaner (CIM) og om be-

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

forring af personer og rejsegods på jernbaner (CIV), der i nyrevideret udgave er trådt i kraft den 1. januar 1975.

Endvidere er lovteksten søgt moderniseret og forenklet, idet loven på mange punkter synes unødigt detaljeret. En række mindre vigtige detailbestemmelser er således foreslået fremtidig reguleret i DSBs person- og godsbe- fordringsreglementer, medens enkelte regler er bortfaldet som overflødige.

Om de enkelte ændringer i forhold til gæl- dende lov tillader jeg mig at henvise til lovfors- laget bemærkninger, idet jeg dog her kort skal nævne, at forslaget indebærer en forhø- jelse af en række maksimalerstatninger, hvor- ved der sker en tilpasning til førnævnte jernba- nekonventioner og til søloven.

Der foreslås endvidere en radikal forenkling af betalingsbestemmelserne, idet en del af de nugældende regler må betragtes som selvfølge- lige eller intetsigende, medens andre kan virke uhensigtsmæssige. Der er ikke herved tilstræbt realitetsændringer, og det er således fortsat fol- ketingets finansudvalg, der er kompetent til at beslutte takstforhøjelser på DSB.

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslagets be- mærkninger, skal jeg hermed anbefale forsla- get til tingets hurtige og velvillige behandling.

Jeg tillader mig derefter for folketinget at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om luftfart*. Der er her tale om en helt uændret genfremsættelse af det forslag, som min for- gænger fremsatte den 5. november 1976, og som var til første behandling den 17. november 1976.

Forslaget omfatter en ændring dels i reg- lerne for anlæg af private flyvepladser, dels af bestemmelserne for luftbefordrerens erstat- ningsansvar for personskader.

For så vidt angår de private flyvepladser, blev der oprindeligt i folketingssamlingen 1975-76 fremsat forslag om at indføre et egentligt tilladelsessystem, men en sådan be- grænsning i den nuværende, i princippet frie adgang til at anlægge private flyvepladser mødte en del modstand, og forslaget nåede ikke at blive færdigbehandlet. Regeringen har imidlertid ment at måtte tage konsekvensen af en del af den fremførte kritik, og det nu fore- liggende forslag går derfor væsentligst ud på, at anlæg af nye private flyvepladser blot skal anmeldes, således at luftfartsmyndighederne i

det mindste kan vide, hvor de ligger, og have mulighed for at gribe ind, hvis to eller flere pladser kommer til at ligge så nær ved hinan- den, at der kan opstå fare for sammenstød ved ud- eller indflyvning. I sådanne tilfælde vil man på grundlag af anmeldelsen kunne opstille forskellige vilkår, f. eks. om start- og landings- banens retning, og i givet fald kan man helt forbyde anlæg af en flyveplads på det pågæl- dende sted.

Ved førstebehandlingen den 17. november 1976 var der spørgsmål om, hvorvidt anmeldel- serne eventuelt kunne indgives til de lokale myndigheder – kommuner eller amtskommun- ner. Afgørelsen af, om der i det enkelte til- fælde bør opstilles vilkår eller nedlægges forbud, er imidlertid af en sådan art, at spørgsmå- lene kun kan behandles af de centrale luftfarts- myndigheder, ligesom registreringen af samtlige pladser også må ske på det centrale plan. Det er i øvrigt hensigten at bemyndige luft- fartsdirektoratet til at administrere anmeldel- sesordningen på ministerens vegne.

Det skal understreges, at luftfartsmyndighe- derne ikke i forbindelse med en anmeldelse om en ny privat flyveplads foretager nogen kon- kret undersøgelse og vurdering af, om det på- gældende areal er egnet som flyveplads. Det er således den enkelte bruger, der ved hver enkelt benyttelse af pladsen har det fulde ansvar for, om pladsen er egnet til under forsvarlige for- hold at anvendes til start eller landing.

Den eksisterende frie adgang efter luftfarts- loven til at anlægge private flyvepladser ind- skrænkes altså ikke, men det er vigtigt at være opmærksom på, at den omstændighed, at luft- fartsmyndighederne ikke gør indsigelse imod en anmeldt ny flyveplads, ikke betyder, at for- holdet til anden lovgivning dermed også er i orden. Den, der vil anlægge flyvepladsen, må selv undersøge, om der kræves tilladelse efter miljø- og planlægningslovgivningen, og i givet fald sørge for at indhente disse tilladelser, inden pladsen tages i brug. For at sikre opfyl- delsen af tilladelseskra- v i anden lovgivning vil de pågældende myndigheder blive underrettet af luftfartsvæsenet om indkomne anmeldelser om flyvepladser, og anmelderen selv vil blive gjort opmærksom på sådanne pligter dels i den »kvittering«, som man vil sende efter modta- gelsen af en anmeldelse, dels i de bestemmel- ser, som vil blive udstedt i medfør af stk. 4 i den foreslåede § 59.

Som anført ved den første fremsættelse af