

[Anne Grete Holmsgård]

også lejerne skulle have mulighed for det. De blev begge to nedstemt.

Vi vil alligevel stemme for lovforslaget ved tredje behandling, fordi vi finder det vigtigt, at der gives tilskud inden for udlejningssektoren til energibesparende foranstaltninger, og fordi vi finder, at energibesparende foranstaltninger i det hele taget er vigtige. Men vi vil godt understrege, at vi generelt er imod, at man giver tilskud på en sådan måde til ejerboligsektoren, at de kan kapitaliseres, også selv om der som her er tale om, at man giver tilskuddene til en gruppe mennesker, der har hårdt brug for dem, nemlig lavindkomstfamilierne. Vi vil også godt sige, at vi står lidt tvivlende over for, i hvor stor udstrækning lavindkomstfamilierne rent faktisk vil have råd til at udnytte tilskudsordningerne.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 94 stemmer mod 48; 1 stemte hverken for eller imod.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

13) Tredje behandling af:

Forslag til lov om statstilskud til forbedring og opretning af beboelsesejendomme.

(Lovforslag nr. L 10. Fremsat 8/10 80. Første behandling 10/10 80. Betænkning 23/10 80. Anden behandling 28/10 80).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Kalnæs (SF):

Jeg skal blot meddele, at vi stemmer imod dette ændringsforslag ...

Formanden:

Det er selve lovforslaget, det drejer sig om.

Kalnæs (SF):

Undskyld, det var også det, jeg mente ... imod dette lovforslag. Det skyldes, at det er udformet på en sådan måde, at det kun er familier med gode og sikre indtægter, der kan bruge det, når det drejer sig om ejerboliger. Når det drejer sig om udlejningsboliger i de uregulerede områder, så er der faktisk mulighed for huslejeforhøjelser også for de forbedringer, som er betalt igennem tilskudet. Det finder vi er helt urimeligt.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 80 stemmer mod 63.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Første behandling af:

Forslag til lov om Københavns lufthavnsvæsen.

(Lovforslag nr. L 21. Fremsat 10/10 80).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Normann Andersen (S):

Lovforslag nr. L 21 tog egentlig sin begyndelse i december 1970, og denne lov omhandlede KLV, Københavns lufthavnsvæsen, hvorved lufthavnsvirksomheden blev oprettet.

Samme lov indeholdt bestemmelser om en senere revision og har med visse mellemrum da også været forelagt i folketinget, men er hver gang blevet udsat til en senere behandling. Dette skyldes først og fremmest den usikkerhed, der forelå omkring Københavns lufthavns placering: skulle der bygges en ny storlufthavn på Saltholm, eller skulle lufthavnen forblive i Kastrup? Denne afgørelse er imidlertid nu truffet, idet det ved lov nr. 270

[Normann Andersen]

af 16. juni 1980 blev afgjort, at Københavns lufthavn skulle forblive i Kastrup.

Det lovforslag, der er til behandling i dag, behøver ikke mange kommentarer, idet det forudsættes, at den organisationsform, der hidtil er arbejdet efter, skal fortsætte uændret bortset fra en række mindre ændringer af praktisk eller redaktionel karakter, begrundet i den udvikling, der har fundet sted siden 1970. Med disse ændringer skulle det foreliggende lovforslag sammen med udbygningsplanen for Kastrup lufthavn kunne virke til omkring år 2000.

Den hidtidige lov, lov nr. 517 af 23. december 1970, som fastslår, at Københavns lufthavn, Kastrup, er en § 2-virksomhed på finansloven, har jeg ikke tænkt mig nærmere at gennemgå, men vil nøjes med at fastslå, at den stort set har virket hensigtsmæssigt, og at der derfor ikke er nogen grund til at foreslå yderligere ændringer deri bortset fra de ændringer, jeg nævnte før, og som blot følger loven op, så den er afpasset efter tiden.

Måske skulle jeg bemærke, at lovforslaget har været forelagt såvel lufthavnens brugere som de berørte personaleorganisationer, og at disse ikke er fremkommet med nogen form for indvendinger. Jeg vil derfor konstatere, at det foreliggende lovforslag kan komme til at virke efter sin hensigt, og at yderligere ændringer i lovgivningen derfor vil være unødige.

Det siger jeg ud fra den betragtning, at når man har en lov, der stort set er tilfredsstillende, er der ingen grund til at ændre deri og måske derved komme til at skabe usikkerhed hos såvel brugere af lufthavnen som de tilsluttede organisationer ved at påtvinge dem nye arbejdsformer eller endog derved komme til at belaste lufthavnen eller samfundet med nye udgifter.

Jeg vil herefter anbefale lovforslaget til vedtagelse.

Ivar Hansen (V):

Det er en lovgivning, vi har haft til behandling flere gange i folketinget i de senere år, og det har hver gang været med beklagelse, vi har måttet udsætte revisionen én gang til. Nu har vi fået vedtaget loven om udbygning af Københavns lufthavn. Det kan de fleste glæde sig over, det kan vi i hvert fald i venstre. Det vil sige, at nu kan vi endelig få

en mere permanent lovgivning igennem vedrørende styringen af Københavns lufthavn.

Jeg skal i og for sig ikke sige mange ord om lovforslaget. Jeg ville tro, at vi i folketingets trafikudvalg kan opnå meget stor enighed herom, det vil vi i hvert fald bestræbe os på. Men jeg vil godt nævne et par enkelte ting, som vi i hvert fald vil tage op under udvalgsarbejdet.

Det er i § 3, stk. 3, fastlagt, at der skal oprettes et såkaldt lufthavnsrepræsentantskab, og at der her bl.a. skal være repræsentation fra tjenestemand-, funktionær- og arbejderorganisationer under lufthavnen og repræsentanter for SAS og de danske charterluftfartsselskaber. Jeg er bekendt med, at ministeren for offentlige arbejder har modtaget en henvendelse fra Erhvervenes Trafikudvalg med anmodning om at blive repræsenteret i dette repræsentantskab. Jeg synes, det er udmærket, at de her nævnte organer er repræsenterede, men jeg ville i og for sig finde det meget rimeligt, om Erhvervenes Trafikudvalg på en eller anden måde blev repræsenteret, således at brugerinteresserne, om jeg så må sige, var bredere repræsenteret i dette repræsentantskab, og det vil vi gerne i udvalget nærmere høre ministerens kommentar til. Vi vil i hvert fald have en ret så positiv holdning hertil.

I bemærkningerne til lovforslaget er der anstillet nogle overvejelser om, hvilken organisationform man skulle vælge. Skulle vi fortsætte som tilforn med en såkaldt § 2-virksomhed, en statsvirksomhed direkte under ministeriet, eller skulle man vælge en organisationsform, som betød, at Københavns lufthavnsvæsen havde en friere organisatorisk stilling, eksempelvis således, at det overskud, som driften måtte give – og det har jo været tilfældet i en årrække – kunne blive i lufthavnen og blive investeret dér i stedet for at vandre ind i statskassen?

Vi har på ingen måde lagt os fast. Vi kan se alle problemerne ved en friere organisationsform, men vi kan også se, at der er nogle fordele. Vi har selvfølgelig lagt mærke til, at ministeren har skrevet lidt for og imod om den sag, og vi ville i hvert fald gerne under udvalgsarbejdet nærmere have klaret op de problemer og fordele, der måtte være ved en friere organisationsform. Jeg vil i og for sig godt tilføje, at skulle man gå ind i overvejelser om at give statsvirksomheder en noget

[Ivar Hansen]

friere stilling i forhold til staten, så var Københavns lufthavnsvæsen måske i virkeligheden et af de steder, hvor det først kunne blive aktuelt at gøre nogle overvejelser. Det vil vi gerne nærmere have belyst under udvalgsarbejdet.

Grove (KF):

Også fra konservativ side er vi tilfredse med, at vi nu endelig kan få Kastrup lufthavn sat på plads og få styrelsen sat på plads, hvorledes det skal fungere i fremtiden. Vi er nok også klar til at gå ind for det meste af det, der står i dette lovforslag, men der er selvfølgelig punkter, vi ønsker uddybet yderligere.

Vi er tilfredse med, at styrelsesloven fastslår, at driften af lufthavnen skal ske efter forretningsmæssige principper. Vi synes, det er glimrende, at der er et rådgivende organ, men vi må nok sige, at § 4, hvor ministeren får rettigheder til at fastlægge ikke blot almene, men også særlige instrukser, er det springende punkt. Vi vil i hvert fald meget gerne have ministeren til at klargøre, hvad han forstår ved almindelige instrukser, og give eksempler på, i hvilke tilfælde han særligt vil gribe ind. Det er jo en helt ny paragraf. Vi kunne nok ønske, at vi gav lufthavnen en friere status derude, så den kunne komme til at fungere mere forretningsmæssigt. Vi har egentlig ikke de bedste erfaringer for, at jo stærkere statsstyringen bliver, jo bedre kommer det til at fungere, hvis vi f. eks. tænker på postterminalen, og hvad der sker deroppe.

Det er ting, vi gerne vil se på i udvalget, og vi går ud fra, at vi – om ikke andet så på et senere tidspunkt – kan få ministeren i samråd om det og få uddybet disse spørgsmål.

Ernst Schmidt (FP):

Jeg skal på fremskridtspartiets vegne kun kort meddele, at der i det lovforslag, der ligger her, er mange intentioner, som vi i fremskridtspartiet kan gå ind for, og vi vil se velvilligt på forslaget i udvalget og give det en positiv behandling.

Margrete Auken (SF):

Jeg skal på SFs vegne sige, at vi ikke kan se, der kan ligge de store problemer i dette

lovforslag heller, og vi er stort set positive over for det.

Der er et enkelt punkt, som vi vil prøve at spørge en lille smule til. Det er jo en meget stor bevilling, vi for nylig har givet lufthavnen, og jeg vil nok sige, det kunne være meget rart at se en lille bitte smule på, hvordan pengene administreres derude. En gang imellem har man en fornemmelse af, at der er prestigeprojekter, der kører vel flot, og jeg synes ikke, vi har særlig grund til at forgylde lufthavnen fremfor andre. Det har vi nu sagt før, men en af grundene til, at vi tager dette forbehold nu, er, at – frihed/ikke-frihed: jeg synes, at lufthavnen skal have en fri status, men på den anden side, da de har en stor snabel nede i statskassen, kunne det være meget godt at have noget check på, hvordan det foregår. Det vil vi forsøge at spørge til i udvalget.

Lone Dybkjær (RV):

Jeg bliver den næste i rækken af ordførere, der er positive over for lovforslaget. Organisationsformen og strukturen er formentlig det afgørende spørgsmål, og jeg kan sådan set godt tilslutte mig de betragtninger, der vel indirekte ligger i forslaget om, at man skal lade være med afgørende at ændre på tingene, hvis de i øvrigt fungerer nogenlunde fornuftigt.

Når det er sagt, vil vi dog også godt høre lidt nærmere om de overvejelser, der rent faktisk har været gjort i forbindelse med diskussionen, om man skal fastholde virksomheden som en § 2-virksomhed eller den skulle have en friere status.

Også med hensyn til § 4 ser vi gerne lidt nærmere uddybet, hvad der egentlig menes med, at der skal kunne gives almindelige eller konkrete instrukser. Der er jo altid tale om, at ministeren kan gå ind og ændre på tingene, hvis det virkelig er afgørende. Derfor vil vi godt høre lidt nærmere om det. Der står stort set ikke noget i bemærkningerne om, hvad det er for noget, man tænker på, eller hvad det er helt konkret, der har foranlediget, at man ønsker denne nye paragraf indført.

Vi har altså en generelt positiv holdning over for lovforslaget.

Bollmann (CD):

[Bollmann]

Jeg har egentlig heller ikke mange bemærkninger til lovforslaget. For CD er det vigtigt, at loven om udbygning af lufthavnen blev gennemført i foråret, og vi betragter forslaget her som en naturlig konsekvens af gennemførelsen.

Med hensyn til organisationsformen har vi også vurderet ministerens bemærkninger, men vi har ikke lagt os endeligt fast, og skulle der under udvalgsbehandlingen dukke ting op, som kan forbedre forslaget, vil vi da gerne deltage.

Alt i alt kan vi tilsige lovforslaget en velvillig udvalgsbehandling.

Alfred Hansen (DR):

I princippet har retsforbundet den opfattelse, at et foretagende som Københavns lufthavsvæsen skal drives af dem, der interesserer sig for at drive luftfart, og på det økonomiske grundlag, at de, der ønsker at bruge luftfarten og benytter sig af at lade sig befordre pr. fly, skal betale de faktiske udgifter, så der ikke er statslige penge med i foretagedet.

Ud fra disse synspunkter vil vi være positivt indstillet i udvalgsarbejdet om dette lovforslag.

Chr. Christensen (KrF):

Vi hilser med tilfredshed, at driften af Københavns lufthavsvæsen skal ske efter forretningsmæssige principper. I udvalget vil vi gerne, som også ønsket af andre partier, have en nærmere uddybning af ministerens muligheder for at give almindelige og konkrete instrukser og direktiver, men i øvrigt kan vi tilslutte os lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Ivar Nørgaard, fg.):

Jeg vil gerne takke for den usædvanlig positive modtagelse, lovforslaget har fået. Der var jo ikke én, der ikke var positiv, og det er vi selvfølgelig glade for.

Jeg er helt parat til at komme i udvalget og gå nærmere ind på de spørgsmål, man vil have uddybet i udvalget.

Vedrørende organisationsformen er vi selvfølgelig også parate til at drøfte de forskellige andre muligheder, der er, ud over den eksisterende; men jeg skal ikke skjule, at det er vores opfattelse, at det er bedst at bli-

ve ved den eksisterende, og det er regeringens indstilling.

Med hensyn til spørgsmålet om at ændre repræsentantskabet, så brugerne bliver kraftigere repræsenteret – i forbindelse med henvendelsen fra Erhvervenes Trafikudvalg – vil jeg gerne sige til hr. Ivar Hansen, at det vil vi også se meget positivt på.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget om offentlige arbejder. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

15) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

(Lovforslag nr. L 22. Fremsat 10/10 80).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Stavad (S):

Det lovforslag, vi her skal behandle, er efterhånden en gammel kending, da det er fjerde gang, det fremsættes i dette høje ting.

Forslaget har to hovedformål. For det første at sikre, at landbrugsministeriet kommer ind i billedet på et meget tidligt tidspunkt for at vurdere et projekts virkninger i forbindelse med afståelse af jord, der benyttes til landbrugsmæssige formål. Dette gælder både med hensyn til kvaliteten af den jord, der skal eksproprieres, og mulighederne for at gennemføre en jordfordeling for at begrænse ulemperne mest muligt for de berørte landbrugsejendomme. For det andet at sikre, at der gives mulighed for i begrænset omfang at gennemføre en tvungen jordfordeling mellem de berørte landbrugsejendomme.