

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Kristeligt Folkeparti kan så fortsætte: Vi tilslutter os lovforslagene.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg takker ordførerne mange gange for den fine tilslutning, og jeg tilsiger min assistance, hvis udvalget får behov for den.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling  
vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til det udvalg, der den 28. oktober 1992 blev nedsat til behandling af lovforslag vedrørende Grønland. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Første behandling af lovforslag nr. L 56:**

*Forslag til lov om ændring af lov om luftfart.*  
Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 28/10 92).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 9 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 57:**

*Forslag til lov om ændring af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer.*  
Af trafikministeren (Ikast).  
(Fremsat 28/10 92).

Lovforslagene sættes til forhandling.

*Forhandling***J. K. Hansen (S):**

Forslag til lov om ændring af lov om luftfart, som vi har til behandling, er, som det fremgår af bemærkningerne til lovteksten, bl.a. en følge af EF's forordning af 23. juli 1992. Samtidig

henledes opmærksomheden på, at ministeren for dette område nu er trafikministeren i stedet for ministeren for offentlige arbejder. Den første del, altså EF-forordningen, er en nødvendighed, og den anden del, vedrørende ministerområdet, lyder meget fornuftig. Derfor kan vi fra Socialdemokratiets side tiltræde denne del af lovforslaget.

Så mener man i øvrigt fra ministerens side, at den nugældende lovs § 70 a trænger til en revision, og derfor foreslår man forskellige ting på dette område. Det kan måske lyde fornuftigt nok, men jeg vil gerne have lov til at sige, at der er ting, som jeg gerne vil bruge nogen tid på at få undersøgt nøjere i udvalget.

Det drejer sig om § 70 b, stk. 4. I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser under nr. 10 siger ministeren følgende:

»Bestemmelserne i den foreslåede § 70 b svarer i det væsentlige til den nugældende § 70 a, hvorefter eftersyn kan foretages af politiet (stk. 1) og efter trafikministerens bestemmelse tillige af andre myndigheder end politiet samt af flyvepladsens personale (stk. 4) eller med trafikministerens tilladelse af luftfartsselskaber (stk. 5), men der er åbnet mulighed for administrativt at fastsætte bestemmelser, hvorefter også andre end myndighedspersoner, flyvepladspersonale eller luftfartsselskabers personale kan foretage sikkerhedsundersøgelse af personer, bagage, fragt, post og forsyninger, ligesom eftersynets intensitet ikke efter lovforslaget skal afhænge af, hvem der foretager det.«

Jeg vil gerne grave lidt i det i udvalget, men jeg vil allerede her i dag spørge trafikministeren: Hvad betyder egentlig det, trafikministeren foreslår i § 70 b, stk. 4? Betyder det ikke, at man nu i Københavns Lufthavn i Kastrup er i fuld gang med at privatisere en række stillinger bort, som bestrides af det tjenestemandsansatte personale? Det vil jeg gerne have trafikministerens svar på i dag.

Jeg vil gerne henlede trafikministerens opmærksomhed på, hvad der står skrevet i den betænkning, Trafikudvalget afgav den 23. maj 1990 over forslag til lov om Københavns Lufthavn A/S. Også her skal jeg tillade mig at citere, hvad trafikministeren har lovet Folketinget der skulle foregå med hensyn til det tjenestemandsansatte personale. Trafikministeren har over for udvalget bemærket følgende:

[J. K. Hansen]

»Regeringen er indstillet på at tilslutte sig en ordning, hvorefter allerede ansatte tjenestemænd, der overgår til tjeneste som tjenestemænd i det nye lufthavnsselskab, uanset bemærkningerne til lovforslagets § 7 kan opretholde den tjenestemandstatus ved advancement, som er naturlig for den pågældende personalekategori.«

I relation til lovforslagets § 70 b, stk. 4, synes jeg, at ministeren må redegøre for disse ting.

Jeg vil også spørge: Hvordan kan det egentlig være, at ledelsen i Københavns Lufthavne A/S to år efter, at lufthavnen er blevet et aktieselskab, endnu ikke er gået i gang med en realitetsforhandling med tjenestemændenes forhandlingsberettigede organisationer, som man har lovet det ifølge betænkningen?

Endelig vil jeg stille dette fredelige spørgsmål, for det har jo været en fredelig dag: Hvad har ministeren som ansvarlig minister på området gjort for at leve op til ordlyden i betænkningen fra maj 1990? Jeg har ikke nogen steder kunnet se, at ministeren har gjort noget i det hele taget, men skulle jeg have taget fejl, vil jeg gerne have det at vide. Jeg vil i hvert fald gerne have at vide, hvad ministeren har foretaget i den anledning efter den ordlyd, der står i betænkningen.

Jeg må sige, at Socialdemokratiets stillingtagen til lovforslagets § 70 b vil afhænge af ministerens svar i dag og også af, hvad vi får ud af udvalgsarbejdet.

Vi har et andet forslag til behandling i dag, og det er forslag til lov om ændring af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer. Dette forslag lyder egentlig meget fornuftigt.

Som man kan læse i bemærkningene til lovforslaget, drejer det sig om, at Statens Luftfartsvæsen nu skal have hjemmel til at opkræve gebyrer til dækning af omkostningerne ved det arbejde, det har med registrering af rettigheder over luftfartøjer. Som det oplyses, betales der i dag ikke gebyr for dette til Statens Luftfartsvæsen. Der opkræves en stempelafgift efter stempelovens almindelige regler, men denne afgift tilfalder statskassen.

Man kan jo spekulere lidt over det. Jeg går ud fra, at hvis man opkræver et gebyr fra Statens Luftfartsvæsens side, går dette gebyr vel også i statskassen, så man kunne synes, der var lidt bureaukrati i dette her. Men o.k., det er justitsministerens område at opkræve stempel-

gebyrer, og vi har ikke noget at indvende imod, at Statens Luftfartsvæsen også får et gebyr for det arbejde, det skal udføre på dette område. Jeg kan forstå, at gebyret forventes fastsat til 950 kr. for et luftfartøj, og at det vil give et provenu på 200.000 kr. om året.

Jeg håber ikke, vi får en ny gebyrsag i den anledning. Jeg håber, at det beløb, man vil opkræve, er det beløb, der svarer til omkostningerne ved registreringen, og hvis det er sådan, skal jeg love denne sag en hastig gennemgang i Folketingets Trafikudvalg.

**Fischer (KF):**

Jeg skal meddele, at den konservative folketingsgruppe støtter de to lovforslag og anbefaler en hurtig udvalgsbehandling.

**Svend Heiselberg (V):**

Venstre kan støtte lovforslagene. Vi mener, det er meget nyttige lovforslag, der præciserer nogle ting, og vi har ikke store problemer med, hvem der skal forestå den endelige kontrol.

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. J. K. Hansen har med baggrund i de forslag, der er til behandling, stillet nogle spørgsmål, som jeg synes det kunne blive interessant at få belyst, og så må vi se, hvad der sker, når de er belyst.

Men ellers må jeg umiddelbart sige, at vi fra SF's side kan støtte de foreliggende forslag med hensyn til registrering, sikkerhedsforskrifter, privat vagtværn osv., og vi mener også, det er i orden, at man betaler for registreringen.

Jeg vil også nok stille nogle spørgsmål, for jeg synes, at det med registrering er meget interessant. Det var måske noget, man kunne få for søfarten også, og jeg går ud fra, at registreringen sker med baggrund i, at man har nogenlunde check på, at de flyvemaskiner, der registreres, sikkerhedsmæssigt er i orden.

Vi er positive over for lovforslagene.

**Ernst B. Schmidt (FP):**

Fremskridtspartiet kan støtte lovforslag nr. L 56, forslag til lov om ændring af lov om luftfart. Vi har ikke større betænkelighed ved at gøre dette.

Derimod vil vi måske stille nogle spørgsmål til lovforslag nr. L 57, der behandles samtidig. Det er forslag til lov om ændring af lov om

[Ernst B. Schmidt]

registrering af rettigheder over luftfartøjer. Nu blev det berørt lidt med stempelafgift og gebyrer, og vi ville gerne vide lidt om, hvor meget man i andre lande belaster luftfarten med. Det vil vi spørge om under udvalgsarbejdet.

Derudover er der noget, der hedder veteranflyveklubber. Jeg ved ikke, hvor meget jeg vil berøre dem, men i alle tilfælde ved jeg, at veteranbiler slipper billigere, og det kunne måske være på sin plads at få det undersøgt, således at veteranfly fik samme forhold, som hvis de kørte på jorden.

**Sonja Albrink (CD):**

Jeg skal på CD's vegne tilkendegive, at vi er positive over for de to foreliggende lovforslag.

**Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Vi har fra Kristeligt Folkepartis side ingen betænkeligheder ved lovforslagene, så vi kan tilsige en hurtig og positiv udvalgsbehandling.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg skal lige sige, at veteranfly ikke direkte er omfattet.

Jeg vil gerne takke ordførerne meget for støtten til disse lovforslag. Det er den slags, man har siddet og arbejdet med i lang tid i EF-Kommissionen, og endelig er det ved at falde rigtig på plads og få sin udformning rundt omkring. Derfor vil der være nogle spørgsmål.

Jeg vil gerne berolige hr. J. K. Hansen: Der kommer ingen gebyrsag her. Det er meget nøje regnet ud, og med min store nervøsitet for at få en sag også af den slags har vi gjort meget for at finde frem til det rigtige beløb. Og jeg beklager ikke, at det går til Statens Luftfartsvæsen; det har rigeligt brug for det.

Det andet spørgsmål er betydelig mere kompliceret. Københavns Lufthavn har ingen konkrete planer om at ændre de nuværende forhold, hvorefter det er lufthavnens egne ansatte, der udfører sikkerhedskontrollen. Hvis der imidlertid skulle opstå en situation i lighed med Golfkrisen, hvor det pludselig blev nødvendigt at intensivere kontrollen, ville det være praktisk, hvis kvalificeret personel kunne stilles til rådighed fra private vagtselskaber. Den omstændighed, at ansættelsesforholdene for tjenestemænd i Københavns Lufthavn endnu ikke er afklaret, har således ingen sammenhæng med forslaget om, at kontrol kan tillades

udført af andre end lufthavnens visitationstjeneste.

Afgivelse af tilbud til tjenestemænd, hvorunder visitationsbetjentene hører, er blevet forsinket på grund af uenigheder om overenskomstforholdene for de ansatte i lufthavnen. Selskabet regner med at kunne fremsætte ændringstilbud til visitationsbetjentene i løbet af en måneds tid.

Så blev der spurgt, hvad jeg selv har gjort. Jeg har fået en forespørgsel fra hr. J. K. Hansens partikollega hr. Helge Mortensen og har sat en undersøgelse i gang, således at vi hurtigst muligt får afklaret disse forhold.

**J. K. Hansen (S):**

Jeg er en smule ked af at skulle forlænge debatten væsentlig mere, men når ministeren siger, at man er gået i gang med en større undersøgelse, synes jeg nok, jeg vil sige, at det er 2 år siden, man skrev i en betænkning, hvordan man skulle forholde sig med hensyn til de tjenestemænd, der er udlånt til lufthavnen, og hvordan deres advancementsforhold skulle være.

Jeg er vidende om, at der er folk derude, der har været indkaldt til samtale i anledning af, at deres stillinger pludselig er bortfaldet, fordi man ikke har fundet dem egnede til at beklæde lignende stillinger i en ny struktur. Jamen man skriver udtrykkeligt i betænkningen, at de skal have mulighed for at avancere, som de hidtil har gjort. Det kan ikke være således, at de mennesker, som har beklædt deres stillinger i en årrække, pludselig bortrationaliseres, uden at der har været sat spørgsmålstejn ved deres egnethed, og at der så ansættes andre i stedet, eventuelt hentet fra en civil entreprenørvirksomhed. Det kan vel ikke være rigtigt, at en stor gruppe af tjenestemænd, som i dag udfører ordens- og sikkerhedstjeneste, pludselig kan blive stillet over for tvivl om, hvorvidt de er ansat eller ej.

Jeg beder ministeren om at tage det her meget alvorligt. Det var en meget alvorlig sag for os, dengang vi lavede luftfartsloven, og som det er i dag, føler vi, at de tjenestemænd, der er ansat derude, behandles dårligt på den måde, at de pludselig en dag står og ser, at deres stilling er bortfaldet, fordi man har fundet det for godt fra lufthavnens ledelses side at indføre en anden struktur, til trods for at disse

[J. K. Hansen]

mennesker har bestridt deres tjeneste gennem mange år. Jeg kan heller ikke forstå, hvad formålet skulle være med at ændre på noget sådant.

**Trafikministeren (Ikast):**

Jeg vil gerne love hr. J. K. Hansen, at jeg umiddelbart efter, at vi er færdige her i salen, vil undersøge de sager en gang mere for at se, om der skulle være fejlbehandlinger, som jeg ikke er bekendt med.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagenes overgang til anden behandling  
vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

#### **10) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 8:**

*Forslag til folketingsbeslutning om oprettelse af en infrastrukturfond til fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder.*

Af Helge Mortensen (S) m.fl.  
(Fremsat 20/10 92).

Forslaget sættes til forhandling.

### *Forhandling*

**Trafikministeren (Ikast):**

Socialdemokratiet foreslår, at der oprettes en infrastrukturfond. Sigtet hermed er ifølge forslagsstillerne, at fondens midler skal finansiere en fremskyndelse af offentlige anlægsarbejder med det formål at gavne beskæftigelsen, konkurrenceevnen og miljøet.

Som bekendt har statsministeren i åbnings-talen oplyst, at regeringen er indstillet på en moderat lempelse i den økonomiske politik til

gavn for beskæftigelsen, og at et af midlerne hertil netop er en fremrykning af rentable offentlige investeringer.

Der blev specielt peget på investeringer, der kan sikre en veludbygget infrastruktur til gavn for konkurrenceevnen og Danmarks muligheder i EF. Det kan derfor konstateres, at der er enighed mellem regeringen og forslagsstillerne om, at der bør ske en fremrykning af visse infrastrukturinvesteringer.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på, hvilke projekter der er tale om. Jeg tror, at alle har kendskab til de projekter, der er under debat. Det principielle spørgsmål er derfor, hvordan vi bedst opnår dette sigte. Efter regeringens opfattelse opnår vi det bedst og mest enkelt inden for rammerne af finansloven frem for at oprette en særlig infrastrukturfond, hvilket rejser en række spørgsmål:

Regeringen har under de igangværende politiske forhandlinger om finansloven for 1993 stillet forslag om, at det hidtidige udgiftspolitiske måltal adskilles i et driftsmåltal og et anlægsmåltal. Dette vil efter regeringens opfattelse fjerne muligheden for, at statslige investeringer vil kunne fortrænges af øgede driftsudgifter. Samtidig vil vi få skabt en ubureaukratisk model til at prioritere investeringsprojekterne og til at prioritere disse projekter sammen med andre projekter, eksempelvis miljøinvesteringer.

Vi vil også med dannelsen af et særligt måltal for anlægsvirksomhed bedre kunne regulere aktiviteterne, så de i perioderne med økonomisk råderum kan øges og tilsvarende reduceres i perioder med flaskehalsproblemer.

Regeringen finder, at det er den rigtige vej at gå i denne sag i stedet for at gå videre med tankerne om en særlig infrastrukturfond.

**Fischer (KF):**

Vi har brug for en effektiv dansk infrastruktur, og det er et område, vi skal være stærkt optaget af i de kommende år. Det tror jeg vi allesammen er enige om, men den konservative folketingsgruppe kan ikke gå ind for det socialdemokratiske beslutningsforslag.

Jeg må også tilføje, at vi undrer os over, at det i det hele taget er fremsat, for det virker unægtelig som en noget bureaukratisk og kompliceret måde at fremme offentlige infrastruk-