

til tiden har jo også noget med miljøet at gøre. Tid og penge har det også noget at gøre med.

For at Eurocontrol skal kunne regulere lufttrafikken, hvad der er yderst fornuftigt, er der tale om en overdragelse af beføjelser, der falder ind under grundlovens § 20 og kræver fem sjettedeles flertal for at kunne vedtages. Socialdemokratiet medvirker gerne til den trafikpolitiske forbedring af lufttrafiksystemet.

Den anden del af lovforslaget vedrører personalet. Man har hidtil haft en bestemmelse om, at alkoholprocenten i blodet hos sikkerhedspersonale ikke måtte være 0,40 promille eller derover. De nye regler strammer på to områder: de 0,40 promille nedsættes til 0,20, og den vil i fremtiden omfatte hele personalet, altså også personale med såkaldt underordnet sikkerhedsmæssig betydning. Denne stramning har været forhandlet i samarbejdsorganet JAA, og der er enighed blandt personalet om denne ændring, som vi også gerne ser gennemført. Derfor anbefaler JAA dette gennemført.

Socialdemokratiet støtter forslaget og anbefaler en hurtig udvalgsbehandling.

Svend Heiselberg (V):

Venstre kan støtte lovforslaget, og det er vores håb, at lovforslaget kan samle fem sjettedeles flertal.

Det er vores opfattelse, at en regulering af lufttrafikken på længere sigt vil være en nødvendighed. Vi tror, at det er et rigtigt og et godt lovforslag, så Venstre kan give sin støtte dertil.

Kaj Ikast (KF):

Da jeg vågnede i morges og hørte 6.30-radioavisen, talte de om luftfartssikkerheden. Så tænkte jeg, at det måtte være lige det her forslag, de talte om, men så var det en eller anden tilfældighed ude fra Københavns Lufthavn. Der kan man så se proportionerne, for det her er jo noget, der vil noget. Det er noget, der skaber større sikkerhed i luften, og så skal vi jo affinde os med, at alkoholpromillen sættes ned for de flyvende besætninger, men det tror jeg nok vil vil være tilfredse med alle sammen.

Men jeg håber, at det gælder for mere end de 27 lande, der er med i overenskomsten, for det er nok ikke dér, skoen trykker mest; det kan nemlig godt være, at det er for lande uden for, så jeg håber, at det også kommer til at gælde for dem.

Vi kan støtte forslaget.

Tommy Dinesen (SF):

Med hensyn til alkoholpromillen har vi ikke nogle problemer, men med hensyn til selve forslaget vil jeg godt sige, at vi mener, det er vigtigt, at der er samarbejde på disse områder. Det er nemlig ikke bare det, der var noget i avisen i morges, for der var også noget forleden dag, hvor en ekspert på området fortalte, at hvis der ikke sker en større sikkerhed i luftfartsrummet over Europa, kan man regne med, at der om nogle år nok vil ske nogle uheld. Det er der jo ikke nogen der kan være interesseret i, uanset om det har noget med suverænitetsafgivelse, eller hvad ved jeg, at gøre.

Det, der må være det afgørende i det her tilfælde, er, at sikkerheden er der. Alle, der har prøvet at flyve i Europa, ved jo, at flytætheden i luften er meget, meget høj, så derfor skal alle sikkerhedsregler selvfølgelig tilgodeses.

Vi støtter forslaget.

Kim Behnke (FP):

Forslaget om, at alkoholkoncentrationen i blodet skal ned på 0,20 promille har vi ikke noget at indvende imod. Vi betragter det, at man siger 0,20 promille, som værende det samme, som at det pågældende luftpersonale overhovedet ikke nyder spiritus, og sådan skal det selvfølgelig også være. Der er ingen saglige argumenter for, at personale i luftfartøjer nyder spiritus. Men at sætte en grænse på 0 promille kan i praksis vise sig at være umulig at administrere, for hvis den arme mand eller dame har spist et stykke chokolade, kan det jo udløse, at man er over 0 promille, så de 0,20 er nok det korrekte sted at sætte den grænse.

Så er der spørgsmålet omkring Eurocontrol, og selv om Fremskridtspartiet traditionelt er modstander af afgivelse af dansk suverænitet, så må vi jo sige, at der er visse steder, hvor det er nødvendigt at afgive suverænitet. Jeg er egentlig også modstander af, at jeg skal afgive suverænitet som bilist til alle de andre bilister derude, men hvis ikke vi havde en færdselslov, så kunne det jo være, at både jeg og de andre havde besvær med at være på vejene – og dér er vi dog trods alt i kontakt med landjorden.

Når det gælder flyene, så er vi altså, uanset om vi kan lide det eller ej, nødt til at lægge vores liv og flyenes sikkerhed i hænderne på dem, der sidder og afvikler flytrafikken, og det skal de have de fornødne redskaber til, sådan at trafikafviklingen i Europa og alle andre steder kan være så sikker som overhovedet muligt.