

Hermed sluttede forhandlingen.

Udvalgets indstilling om godkendelse af konsulent Svend R. Jensen som midlertidigt medlem af folketinget fra den 7. november d. å.

vedtoges enstemmigt med 117 stemmer.

Udvalgets indstilling om godkendelse af borgmester Thomas Høve som medlem af folketinget fra den 5. november d. å.

vedtoges enstemmigt med 120 stemmer.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændringer i lov om regulering af bymæssige bebyggelser [af Axel Kristensen m. fl.].

Valgt blev: *Ove Hansen, Lis Groes, Erhard Jakobsen, Kai Jensen, Aage Knudsen, Th. Mikkelsen, Peter Nielsen, Axel Ivan Pedersen, Helge Larsen, Axel Kristensen, Jens Chr. Christensen, Peter Larsen, Finn Poulsen, Gottschalck-Hansen, Adolph Sørensen, Thestrup og Arne Larsen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om midlertidig ændring af loven om tilskud til de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 273, fremsættelsen i tidenden sp. 849).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Kai Jensen: Ved indgåelsen af det politiske forlig i sommer var spørgsmålet om begrænsning af udgifterne til vejformål gennem en nedsættelse af refusionen i medfør af vejtilskudsloven stærkt inde i billedet; bl. a. af hensyn til kommunernes planlægning blev tanken dog opgivet. Når spørgsmålet nu rejses på ny, sker det imidlertid på et sådant tidspunkt, at det for kommunerne vil være muligt at tage det foreliggende lovforslag i betragtning ved udarbejdelse og lægning af budget for regnskabsåret 1963-64, det år, hvorom lovforslaget drejer sig.

Jeg skal ikke her gå i enkeltheder, heller ikke med hensyn til tal, men vil dog gerne nævne, at det ikke kan nægtes, at der for refusioner i henhold til vejtilskudsloven er tale om en meget betydelig stigning af statens udgifter, ikke alene, som fremhævet af ministeren ved fremsættelsen, i forhold til regnskabsåret 1959-60, men også i forhold til regnskabsåret 1961-62. Stigningen i den foreløbige ordinære refusion for amtskommunernes vedkommende udgjorde fra 1961-62 til 1962-63 knap 16 mill. kr., medens det tilsvarende tal for købstadkommunerne var knap 8 mill. kr. og for sognekommunerne omkring 44 mill. kr., således at den samlede stigning fra 1961-62 til 1962-63 var på ca. 68 mill. kr.

På denne baggrund må det være nærliggende at inddrage også vejudgifterne i sparebestræbelserne, selv om vel ingen i det høje ting hilser et lovforslag som det foreliggende med nogen som helst glæde.

Inden lovforslagets fremsættelse her i tinget har der såvel i foråret i forbindelse med det politiske forlig som nu senere umiddelbart inden lovforslagets fremsættelse været forhandlet med repræsentanter for Københavns kommune, Frederiksberg kommune og de 4 kommunale organisationer, idet det er fundet naturligt i et samarbejde med kommunerne at søge at nå frem til en ordning, der tilgodeser regeringens sparebestræbelser og frembyder mindst mulig gene for kommunerne. Under forhandlingerne med kommunerne har man været inde på forskellige forslag, der kunne tilgodesede de sparebestræbelser, som i den givne situation må anses for at være nødvendige. Jeg skal tillade mig kort at nævne dem.

For det første har man rejst spørgsmålet, om det er muligt gennem forhandlinger med organisationerne og hovedstadskommunerne at få kommunerne til at reducere vejudgifterne i det omfang, som regeringen ud fra et samlet økonomisk skøn anser for nødvendigt. Desuden har det været overvejet at gennemføre en kontrol med kommunernes anlægsarbejder, således at refusionen blev betinget af forudgående godkendelse fra vejdirektoratet. Dernæst har man været inde på tanken om fastsættelse af en bestemt procent, hvormed vejtilskudslovens procenter skulle reduceres. Endvidere har tanken været fremme om fastsættelse af et

[Kaj Jensen.]

totalbeløb, som den samlede refusionsbetaling ikke måtte overstige, således at kommunernes refusioner nedsattes med den procent, som med de i henhold til vejtilskudsloven beregnede refusioner ville føre til det fastsatte totalbeløb. Endvidere har man kunnet forestille sig en begrænsning af refusionerne til et beløb, der svarer til et gennemsnit af, hvad kommunerne har fået udbetalt i de sidste 3 år.

Fra kommunal side har det såvel under forhandlingerne som i skrivelse til ministeriet været fremhævet som den bedste løsning, som kommunerne for deres vedkommende har været rede til at medvirke til, om man kunne nå frem til en frivillig reduktion uden ændringer i vejtilskudslovens refusionsprocenter. Fra kommunernes side har man endvidere henstillet, at regeringen, såfremt en sådan foranstaltning efter regeringens opfattelse ikke var tilstrækkelig, ville søge en frivillig ordning sikret ved en maksimering af refusionen til den enkelte kommune, beregnet på grundlag af den til kommunen i årene fra 1960-61 til 1961-62 udbetalte refusion, men med mulighed for dispensation, hvor særlige forhold måtte gøre sig gældende — altså stort set en af de løsninger, som allerede har været fremme under overvejelserne.

Fra kommunal side er det vistnok den altovervejende opfattelse, at kommunerne ikke kan undslå sig for at medvirke til en sådan dæmpning af aktiviteten, som det i den nuværende situation er nødvendigt at gennemføre, og jeg tror, det vil være muligt under behandlingen af lovforslaget i et udvalg at nå til et resultat, som tilgodeser dette hensyn på en måde, der frembyder mindst mulige ulemper for kommunerne og de anlægsprojekter, som er klar. Men dette må også anses for meget betydningsfuldt, idet lovforslaget ellers ikke ville kunne nå sin hensigt, nemlig at dæmpe aktiviteten. Det må nemlig erindres, at 60-75 pct. af kommunernes ordinære vejudgifter ligger fast — det gælder lønninger, nødvendige reparationer, snerydning, glatføregrusning, afmærkninger m. m. En nedskæring af vejudgifterne må derfor ramme de resterende 25-40 pct. af udgifterne, altså de egentlige anlægsudgifter.

Under udvalgsbehandlingen må det også

kunne undersøges, hvorledes det kan undgås, at lovens bestemmelser rammer de kommuner, der er inde i en stærk udvikling. Det er muligt, at man her kan komme ind på en overvejelse af, hvorvidt kommunerne skulle have adgang til at vælge mellem det maksimum, som lovforslaget indeholder, og et maksimum svarende til et gennemsnit af en 3 års periode.

Med disse bemærkninger skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling i et udvalg.

Holmberg: Ja, det er egentlig beklageligt, at vi kan nå dertil, at det gamle udtryk „at spare på skillingen og lade daleren springe“ som udtryk for dårlig økonomi godt kan nævnes i forbindelse med det lovforslag, som i øjeblikket er til behandling i folketinget. Men vi må jo erkende, at lovforslaget skal ses i sammenhæng med de bestræbelser, som især vi fra oppositionens side har forlangt iværksat til at modvirke den uheldige økonomiske politik, som er ført af regeringen i de sidste år.

Jeg har altid på mit partis vegne hævdet, at der er god økonomi i at have gode veje. Det foreliggende lovforslag vil imidlertid være medvirkende til, at selv meget nødvendige nyanlæg ikke kan gennemføres. Selv om vi fra venstres side egentlig skulle hilses et lovforslag, som medfører besparelser for staten på ca. 40 mill. kr. og betyder en dæmpning af den økonomiske aktivitet, med glæde, er det alligevel helt naturligt, at vor glæde på den nævnte baggrund er stærkt begrænset. Men som den økonomiske situation nu engang er, ønsker vi naturligvis også at medvirke til besparelser, der ikke kan betegnes som helt uforsvarlige — her tænker jeg på den midlertidige karakter, denne lov vil få. Med den stadige stigning i antallet af biler og den stadige intensivering af trafikken må der imidlertid næres de allerstørste betænkeligheder ved at gå med til begrænsninger af aktiviteten netop på vejområdet; hele trafikudviklingen tilsiger jo det modsatte, nemlig at vejudgifterne egentlig burde være stigende.

Så meget vil jeg sige om det principielle, og derefter vil jeg vende mig til selve lovforslaget. Dersom den foreslåede reduktion af refusionerne medfører en tilsvarende reduktion i kommunernes aktivitet — og det

[Holmberg.]

er jo formålet — vil det for mange kommuner helt sikkert betyde, at der næsten ikke kan udføres andet end vedligeholdelse af eksisterende veje, hvilket også det ærede medlem hr. Kai Jensen var inde på. Det allernødvendigste, nemlig f. eks. snerydning, glatføregrusning og andre faste udgifter, udgør en meget stor del af kommunernes refusionsberettigede udgifter — det er vist rigtigt, at disse ligger på en 60-75 pct. Nedsikring kan således udelukkende foretages i de større igangsættelsesarbejder og nyanlæggene, der udgør den resterende del af de refusionsberettigede udgifter, og som derfor bliver meget føleligt ramt af en nedsikring på over 15 pct. af de samlede udgifter. Nødvendige istandsættelsesarbejder og nyanlæg må således i betydeligt omfang udskydes, medmindre kommunerne tager hele udgiften på deres egen kappe eller kan opnå vejfondstilskud, og det er ikke meningen.

Når henses til de uheldige virkninger, en reduktion kan få for den nødvendige udbygning og vedligeholdelse af vejnettet, vil jeg endnu en gang lægge vægt på ordningens midlertidige karakter, for selv et enkelt års udskydelse af udbygningen og af en forsvarlig vedligeholdelse af vejnettet kan være svær at indhente igen, og det kan for øvrigt også blive meget, meget dyrt i det lange løb. Hertil kommer endvidere, at generel reduktion af vejtilskuddene, der nødvendigvis må foretages skematisk, vil virke vilkårlig og derfor også af den grund ikke bare kan være en midlertidig foranstaltning. Selv om loven blot skal virke et år, mener jeg nok alligevel, det vil være rimeligt, at vi bestræber os på at tage de værste vilkårligheder væk, i hvert fald hvis vi kan undgå dem, og det mener jeg ikke lovforslaget helt gør. For ved at lægge vægt på kommunernes udgifter i de enkelte år, udgiftsåret 1961-62 og tilskudsåret 1962-63, stiller man de kommuner, der netop i dette ene år af den ene eller anden grund har været tilbageholdende med vejudgifter, særlig ugunstigt, og en sådan tilbageholdenhed kan jo skyldes forskellige ting, f. eks. at kommunerne af ganske naturlige årsager er spændt hårdt for på andre områder.

Jeg mener derfor, at der skulle være mu-

lighed for at drage gennemsnitsudgifterne for flere år med ind. Jeg er helt klar over de vanskeligheder, der her ligger, nemlig at udgiftsårene før 1961-62 var overgangsåre, hvor der var meget store variationer i kommunernes udgifter, og hvor udgifterne i almindelighed derfor ikke egner sig til at danne grundlag for en begrænsning af udgifterne i det kommende år. Men jeg mener alligevel, at det vil være rigtigt at finde frem til en form for særregel her, selv om hovedreglen nok må være, at udgifterne fra udgiftsåret 1962-63 skal ligge til grund for begrænsningen.

Jeg kunne egentlig tænke mig at gå lidt videre og nævne, at hvis udgifterne i 1961-62 var særligt lave — og så erkender jeg, at vi skal finde frem til, hvad der skal forstås ved „særligt lave“ — kunne der måske godt regnes med gennemsnittet for årene 1959-60, 1960-61 og 1961-62. Derfor vil jeg bede den højtærede minister om til brug for udvalgsbehandlingen at foretage en beregning af merudgiften i så fald for staten. Jeg erkender, at det nok vil blive et mindre beløb for de kommuner, hvis gennemsnitsudgifter for de nævnte 3 år overstiger 85 pct. af udgifterne i 1961-62 som grænse for refusionsberettigede udgifter. Det vil sikkert også være rigtigt, hvis udvalget kunne få udgiftstallene fra skal vi sige repræsentative udsnit fra kommunerne i de nævnte 3 år til bedømmelse for udvalget.

Efter lovforslaget skulle der endvidere være dispensationsadgang i særlige tilfælde. I bemærkningerne nævnes kun naturkatastrofer, snerydnings- og grusningsudgifter under ekstraordinært hård vinter m. v. Hvis forslaget skal forstås på den måde, at der kun kan og skal dispenseres i disse særlige tilfælde, der er nævnt i bemærkningerne, mener jeg i alt fald, at dispensationsadgangen skal udvides. Selv om grænserne ændres, som jeg nævnte før, vil der alligevel stadig være kommuner, der kommer i klemme. Lad mig f. eks. nævne de kommuner, der i de allersneste år har været udsat for en særlig udvikling. Lad os tænke os, at en større industrivirksomhed er placeret i en landkommune, eller at en nærliggende by nu udstrækker sin faste bebyggelse ud i en landkommune. Der kan altså være tale om forskellige forhold, hvor udgifterne er meget svære at bedømme, og da de skal

[Holmberg.]

kunne klares af de enkelte kommuner, bør dispensationsadgangen nok udvides. Hvor dispensationsbeføjelsen så skal ligge, kan vi diskutere i det udvalg, der bliver nedsat, med det vil være rimeligt, at den ligger hos vejnævnet.

Som jeg begyndte med at sige: på grund af den økonomiske situation, vi befinder os i, kommer vi ikke uden om at gennemføre en reduktion af det offentliges anlægsbudget; det må nødvendigvis, omend med beklagelse, også gælde dette område.

Jeg kan tilsige mit partis medvirken til den foreslåede nedsættelse, idet jeg selvfølgelig går ud fra, at vi under udvalgsforhandlingerne får lejlighed til at drøfte de ændringer, jeg her har anført.

Asger Jensen: Den foreslåede ændring af loven om tilskud til de offentlige veje, der går ud på en nedsættelse af kommunernes statstilskud i regnskabsåret 1963-64 med 15 pct. af refusionen i forhold til regnskabsåret 1961-62 eller med ca. 40 mill. kr. i alt, har formodentlig ikke sit udspring i, at regeringen synes, at vejene er ved at blive for gode. Forslagets fremkomst skyldes antagelig alene den kendsgerning, at der er ført en så hasarderet økonomisk politik, at der ikke mere er nogen, der tør tage ansvaret for at fortsætte den.

Det er ikke med glæde, kommunerne, der ofte har en fast stab til at udføre vejarbejder, nu ser sig nødsaget til at nedsætte tempoet på dette område. Det er i det hele taget ikke til glæde for nogen, at den økonomiske politik er kommet ud af balance, men eksemplet med dette lovforslag kan give en god anskuelsesundervisning i, hvad der sker, når man ikke i tide vil lytte til advarende røster. Der sker nemlig ganske enkelt det, at når den økonomiske skude er ved at kuldsejle, må den rettes op med alle midler uden smålige hensyn til, hvem det går ud over.

Det konservative folkeparti har påtaget sig et medansvar for denne opretning og vil derfor også stemme for lovforslaget, men vi havde naturligvis hellere set, at så drastiske indgreb i bestående lovgivning ikke havde været påkrævet.

Jeg vil dog gerne benytte lejligheden til at sige, at vi ikke håber, det bliver nødven-

digt at nedsætte tempoet for udbygningen af vort trafiknet på længere sigt. Jeg tænker her særlig på hovedtrafikårerne. Den trafikale betydning af vejene vil blive stadig større, ikke mindst dersom handelsforbindelserne sydpå intensiveres. Det er allerede sådan, at store dele af vor eksport foregår ad landevejene enten direkte til bestemmelsessted eller til udskibning i havn. Det er derfor rimeligt at understrege nødvendigheden af, at planlægning og udbygning af motorveje og andre hovedfærdselsårer fortsættes. Det kan være ubehageligt at måtte være tilbageholdende i købstæder og sogne, men dér er det dog ikke livsnerven i samfundet, som berøres.

Det er efter min opfattelse rimeligt med en dispensationsbestemmelse, så abenbare urimeligheder kan undgås, men det er antagelig ikke hensigten at forrykke det endelige resultat væsentligt.

Jeg er enig i, at det er rimeligt, at der nedsættes et udvalg til nærmere at overveje, hvordan lovforslaget i enkeltheder skal administreres, og at spørgsmålet om valgfrihed, hvad angår refusion i forhold til de faktiske udgifter eller til tidligere tilskud, en valgfrihed, der i en 3-årig periode efter 1950-loven eksisterede, tages med ind i overvejelserne.

Under hensyn til, at regeringens politik har nødvendiggjort denne lovgivning, kan jeg på det konservative folkepartis vegne tilsige vor støtte til lovforslagets gennemførelse.

Kirkegaard: I fremsættelsestalen til det lovforslag, vi her har til første behandling, er det nævnt, at der i de seneste år har været en ganske kraftig stigning i det beløb, som er udbetalt som tilskud til kommunernes vejarbejder, et udtryk for, at store arbejder er blevet gennemført. Derfor er det vel heller ikke uforsvarligt at gennemføre de besparelser, som lovforslaget tager sigte på, idet jeg går ud fra, at kommunerne nok skal sørge for, at det bliver de mindst trafikerede, mindst betydelige, veje, der kommer til at vente. Den ventetid, som det drejer sig om, er heldigvis kun nogle enkelte år.

Når staten sparer de ca. 40 millioner, som er nævnt, vil jeg gerne spørge den højtærede minister, om det så også er nødvendigt at

[Kirkegaard.]

holde stærkt igen med vejfondstilskud over for ret påkrævede vejarbejder på veje, som vel nok er kommuneveje, men samtidig vigtige forbindelsesveje. Jeg vil af hensyn til fremtiden finde store nedskæringer af disse tilskud noget betænkeligt.

I øvrigt vil mit parti anbefale lovforslaget til gennemførelse.

Erik A. Jensen: Mit partis ordfører vedrørende det foreliggende lovforslag, det ærede medlem hr. Arne Larsen, er på grund af rejse forhindret i at være til stede i dag, og jeg skal derfor på hans vegne fremsætte et par bemærkninger til lovforslaget.

Jeg må straks sige, at det foreliggende forslag til lov, der går ud på, at staten nedskærer tilskuddet til kommunernes vejudgifter, absolut ikke har vor sympati. Vi finder tværtimod, at lovforslaget er direkte stridende imod samfundets interesser. Med den stigende motorisering og den øgede trafikbelastning af vore veje må det være netop staten, som har pligt til både at vedligeholde og udbygge og modernisere dette vejnet. Skal vi derfor følge lovforslaget, betyder det yderligere forsinkelser i den hårdt tiltrængte udbygning. Dette ønsker vi ikke at være med til.

I forbindelse med forslaget vedrørende forarbejder til den nye Store-Bæltsbro eller en fast forbindelse mellem Sjælland og Fyn fik vi det trafikøkonomiske udvalgs betænkning om de store investeringer, som måtte til her. Fra alle sider i folketinget gav man i princippet tilslutning til, at vi i de kommende 20 år måtte ofre ca. 34 milliarder kr. på trafikinvesteringer for at kunne sige, at vi havde løst denne samfundsopgave, bl. a. regnede man med at skulle anvende ca. 10,2 milliarder kr. til vejinvesteringer og ca. 8,8 milliarder kr. til mindre anlæg. Al den enighed, der dengang var, kan vi ikke rigtig få til at rime med det forslag, den højtærede minister her har fremsat. Begrundelsen er også den dårligst tænkelige, når det anføres, at vi ikke har råd, og at man skal spare. Vi finder, at vi ikke har råd til at lade være at yde støtte til vej-anlæg, selv om staten får øgede byrder ved modernisering og udbygning af vort vejnet. Jeg er derfor helt enig i den konklusion, som det trafikøkonomiske udvalg kom med,

og som siger, at hovedparten af de omhandlede trafikinvesteringer må ses som værende lige så betydende som erhvervenes investeringer. Den siger endvidere, at en væsentlig udskydelse af trafikinvesteringerne vil betyde en forringelse af landets trafikstandard til skade for erhvervslivets konkurrenceevne og til stor ulempe for trafikanterne ved deres benyttelse af transportapparatet både i deres egenskab af erhvervsdrivende og som private kørere.

Lovforslagets § 1 tilsigter at nedskære statens udgifter vedrørende kommunernes refusionsberettigede udgifter ved, at disse højst anerkendes med et beløb, der svarer til den for hver enkelt kommune i regnskabsåret 1961-62 anerkendte refusionsberettigede vejudgift med fradrag af 15 pct. Den højtærede minister siger i sin fremsættelsestale, at statens lovbundne udgifter til refusion er steget fra ca. 150 mill. kr. i 1959-60 til foreløbig ca. 268 mill. kr. i 1962-63. Dette sidste beløb vil, dersom dette lovforslag gennemføres, blive reduceret med ca. 40 mill. kr. i 1963-64, altså komme ned på ca. 230 mill. kr.

Stigningen i statens refusionsudgifter skyldes efter vor formening bl. a., at staten ikke har stillet tilstrækkelige midler til rådighed i form af vejfondstilskud til de af kommunerne ønskede vejarbejder. Da den automatiske refusion til amterne er 75 pct. af vejudgifterne eller kun lidt mindre end de 85 pct., der normalt ydes til vejfundsarbejde, er det forståeligt, at amterne undertiden vælger at lade et arbejde udføre som refusionsarbejde fremfor at vente 2, 3 eller måske flere år på, at ministeren giver endelig bevilling og dermed igangsættelsestil-ladelse. Tilsvarende forhold gør sig gældende for de øvrige kommuner, omend mindre udpræget, da forskellen mellem den automatiske refusionsprocent og vejtilskudsprocenten her er større. Alligevel vælger disse kommuner denne udvej for at få påkrævet vejarbejde udført. Ved at stille større midler til rådighed til vejfondstilskud ville staten dels opnå en vis besparelse på udgifterne til den automatiske refusion, dels opnå, at der fra kommunernes side lægges større vægt på de nødvendige anlægsarbejder på bekostning af mindre nødvendige vedligeholdelsesarbejder, dels opnå nogen kontrol med, at vejpengene gives rigtigt ud

[Erik A. Jensen.]

både ved projekternes prioritering og ved, at de kommunale vejarbejder i et vist omfang samordnes.

Derfor finder vi i mit parti, at det er en helt gal vej, regeringen her er slået ind på. I indeværende finansår er der afsat 190 mill. kr. til vejfundsarbejder, der dog ved det såkaldte Langelinje-forlig er reduceret med 25 mill. kr. Man går altså den stik modsatte vej af, hvad man burde gøre, men der er selvfølgelig en vis logik i regeringens lovforslag, når man skal følge Langelinje-forliget op. Det bliver imidlertid for mig at se til ubodelig skade for landet som helhed, og jeg kunne i denne forbindelse tænke mig at spørge den højtærede minister, hvilke bevillinger ministeren agter at foreslå på finansloven 1963-64 til almindelige vejfundsarbejder, og i hvilket omfang ministeren agter at give endelig bevilling til de vejfundsprojekter, hvortil foreløbig bevilling er givet i indeværende år og i tidligere finansår.

Selv om vi gerne ville gå ind på ministerens tanke, finder vi dog, at lovforslaget binder refusionen af kommunernes vejudgifter i 1963-64 til størrelsen af den vejudgift, den enkelte kommune har haft i 1961-62; de kommuner, som i 1961-62 har haft unormalt lave vejudgifter, vil altså blive særlig hårdt ramt. Det må vel antages, at en lille kommunes vejudgifter svinger relativt stærkere fra år til år end en stor kommunes vejudgifter. De større kommuner har vel altid flere arbejder løbende, hvad der giver en vis stabilitet i udgiftsniveauet. Heraf følger, at mange små kommuner vil blive særlig hårdt ramt, hvis det foreliggende lovforslag gennemføres.

Den højtærede minister siger i sin fremsættelsestale, at såfremt kommunerne selv nedsætter deres aktivitet til 15 pct. under niveauet for 1961-62, vil refusionen fra statens side blive udbetalt uden reduktion af vejtilskudslovens refusionsprocenter. Omvendt betyder ordningen, at kommuner, som sætter arbejder i gang, som er af større omfang og dermed mere bekostelige, vil få lov til selv at bære de udgifter, arbejderne er forbundet med.

Lovforslaget tilsigter som bekendt at spare staten for en udgift på 40 mill. kr. Dette kan i sig selv være et godt formål,

men på den foreslåede måde får loven uheldige følger. Kommunerne vil undlade at vedligeholde vejene i samme omfang som tidligere, fordi de efter lovforslaget vil få en mindre refusion fra staten. Dermed vil skader på vort vejnet blive større og mere kostbare at udbedre, når man endelig tvinges dertil af forholdene. Dårlige veje medfører endelig for trafikanterne et større benzinformbrug, tidsspilde og ærgrelser; og hvad koster ikke alle trafikulykkerne samfundet mellem år og dag, både i skader på materiel og på mennesker?

Det er derfor for mig at se at spare på skillingen og lade daleren rulle, når man iværksætter restriktioner over for kommunerne, dersom disse møder med regninger, som er større, end det er velset.

Motorafgifterne, som stadig er stigende, indbringer nu årlig ca. 1,5 milliard kr., hvoraf ca. 1 milliard skal bruges til vejformål, men der bruges ikke engang halvdelen af dette beløb til de lovbestemte formål. Det vil sætte sig spor i de kommende år, bl. a. på kommunernes udgiftssider gennem øgede udgifter til vedligeholdelser og nødvendige reparationer, dersom ministerens forslag vedtages.

Kunne jeg åbne den højtærede minister, som man åbner en bog, er jeg sikker på, at det ville vise sig, at det er med blødende hjerte, ministeren må fremsætte sit forslag. Men bordet fanger. Langelinje-forliget kræver sin pris, og så må ministeren yde sin skærv og dermed bide i det sure æble, som omsforliget må siges at være.

Socialistisk folkeparti finder, at det er den forkerte vej, man anviser, hvorfor jeg endnu en gang må meddele, at vi ikke kan medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Rimstad: Med loven af 7. juni 1958 om tilskud til de offentlige veje er vi inde på et ømtåligt emne. Det er motormillionerne, der her disponeres — eller man bør vel i sandhedens interesse sige: der her for halvdelens vedkommende disponeres. Hvor den anden halvdel bliver af efter at have passeret vejfonden, ved kun finansministeren, som stadig kan dække sig bag den længe huskede bemærkning om, at staten ikke separerer sine indtægter i diverse cigarkasser.

Men når vi nu for en gangs skyld tøver

[Rimstad.]

ved motormillionerne, lad os så se, hvad de i virkeligheden indbringer. For de sidste tre år er tallene taget fra de på finanslovsforslagene budgetterede beløb. I 1960-61 indbragte de 700 mill. kr., og vejudgifterne var 336 mill. kr.; i 1961-62 767 mill. kr., og vejudgifterne steg til 380 mill. kr.; endelig for 1962-63 908 mill. kr., hvoraf vejudgifterne udgjorde 450 mill. kr.

Man vil af disse tal se, at vejudgifterne i de tre år udgjorde netop halvdelen af disse motormillioner. Staten lægger altså penge op i vejfonden, og i 1962 er man nået op på den meget smukke sum af 3 milliarder kr. Hvad er det så, den højtærede minister for offentlige arbejder på denne baggrund vil have os med til ved sit lovændringsforslag? Han ønsker, at vi skal billige, at kommunerne får deres refusionsbeløb vedrørende vejarbejder reduceret med ca. 40 mill. kr. — 40 mill. kr., som den højtærede finansminister tager af den del af motormillionerne, hvoraf bilisterne dog får lidt for deres skatter og afgifter, og overfører dem til den anden del, den del, der i statsregnskabet blot er opført under betegnelsen „Andre særlige kapitaler“ med undertitlen „Til vejformål“.

Man kunne nok føle sig fristet til at spørge den højtærede minister, hvorfor man, når man altså af mange gode grunde ikke vil gøre virkelig brug af det, man har taget op af folks lommer, til et ganske bestemt formål og altså kun bruger halvdelen af det til dette bestemte formål, så ikke lader disse 40 mill. kr. forblive på det sted, hvor de oprindeligt lå, nemlig borgernes lommer.

Ja, vi ved naturligvis på forhånd, hvad svaret vil blive, for regeringen kender kun en eneste måde at begrænse et for stort forbrug hos borgerne på, nemlig ved pengeopsugning. Men forbrug og forbrug er nu engang to ting. Der findes skam også i dette land produktive forbrug, og i en tid, da netop produktionsforøgelse er tilstræbt, bør man støtte sådanne forbrug. Da vi naturligvis er enige med den højtærede minister i, at den offentlige anlægsvirksomhed bør begrænses, og da vi ikke synes, det beløb, der her er tale om — de 40 mill. kr. — skal gå samme vej som den mere hemmelighedsfulde del af motormillionerne, vil vi stille følgende spørgsmål til den højt-

ærede minister, før vi tager stilling til hans lovforslag:

Vil den højtærede minister under lovforslagets videre gang igennem tinget stille forslag om, at det på vejarbejder sparede beløb, opgjort til ca. 40 mill. kr., kommer produktionen — og det vil i dette tilfælde sige erhvervskørslen, altså kørslen med last- og varevogne — til gode i form af skatte- og afgiftslettelser for de pågældende motor-køretøjer?

I bejaende fald kan vi straks meddele, at vi vil støtte lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, der har givet tilsutning til lovforslaget. Jeg ser mig desværre ikke i stand til at takke det ærede medlem hr. Erik A. Jensen, og om jeg kan takke det ærede medlem hr. Rimstad, er altså lidt problematisk for øjeblikket.

For mig er det ikke lystbetonet at stille det høje ting over for et lovforslag af denne karakter; men sådan som situationen nu engang har udviklet sig, må det være en nødvendighed at gennemføre dette lovforslag. Det er da helt givet — det tror jeg fremgår af den virksomhed, jeg har udfoldet i de år, jeg har været minister for offentlige arbejder — at jeg meget hellere havde set, at vi ikke var kommet i denne situation.

Jeg kan imidlertid ikke give de ærede ordførere fra venstre og det konservative folkeparti ret, når de fremfører, at årsagen dertil er en dårlig økonomisk politik. Forholdet er jo det, at ved det forlig, der blev indgået mellem de 4 partier i forsommeren, gik man ind for at begrænse de offentlige udgifter mest muligt. Hvis det ikke var meningen, havde der jo ikke været nogen hensigt i, at man i henhold til forliget skar ned på en række områder, som hører ind under mit ministerium. Det var virkelig, som det ærede medlem hr. Erik A. Jensen sagde, i hvert fald i den situation med blødende hjerte, at jeg så de nedskæringer, der fandt sted, fordi det virkelig er gået ud over aktiviteten på områder, hvor jeg personlig føler vi er bagefter.

Nu er det altså kommet til at ligge sådan, at man ved dette forlig har krævet en neddæmpning af den offentlige aktivitet, og når vi er nødt til at neddæmpe den offent-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

lige aktivitet på de områder, hvor det drejer sig om vejfundsarbejder, ville det efter min opfattelse være forkert at lade kommunerne have frit slag, for dermed ville man kun opnå det, at dér, hvor vi sparede på vejfundsudgifter, ville arbejdskraften sive over til kommunerne, og derfor må der være en vis margen i de bestræbelser, der skal gøres på dette område.

De ærede medlemmer hr. Kai Jensen og hr. Holmberg var inde på spørgsmålet, om man nu havde fundet den rigtige form med det her fremsatte lovforslag. Det er jo rigtigt, som det ærede medlem hr. Kai Jensen refererede, at man under forhandlingerne med de kommunale organisationer og Københavns og Frederiksberg kommuner drøftede en række forskellige veje, man kunne gå, og ved disse forhandlinger var det forslag, som er fremsat her for folketinget, det, som de kommunale repræsentanter mest tilrådede, hvis man skulle gå den vej. Jeg vil ikke hermed sige, at de kommunale organisationers repræsentanter gav tilslutning til lovforslaget, men de gav tilslutning i den forstand, at hvis man skulle gennemføre en reduktion af arbejderne, måtte det forslag, som nu er fremsat, være det rigtige. Det var ud fra den betragtning, at det er den enkleste form, hvorunder det kan gøres. Det ville betyde både administrative og andre vanskeligheder både for kommunerne og for staten, hvis man gik en af de veje, som man efter det ærede medlem hr. Kai Jensens referat havde været inde på at drøfte.

Det ærede medlem hr. Holmberg var inde på spørgsmålet, om ikke det ville være mere rimeligt, at man tog nedskæringen over en 3-årig periode. Dertil kan jeg sige, at den tanke har jeg været inde på, men en sådan periode ville omfatte de år, hvor overgangsordningen efter den gamle ordning virkede, og den virkede meget forskelligt og ulige på kommunerne, sådan at hvis man ville tage et gennemsnit på 3 år, ville ordningen i højere grad end efter det foreliggende lov-

forslag blive uretfærdig over for en række kommuner. Jeg tror altså, at når vi nu skal ind på at neddæmpe aktiviteten, er det fremsatte lovforslag det rigtige, og det har som sagt også den kommunale repræsentations tilslutning.

Det ærede medlem hr. Holmberg var også inde på spørgsmålet, om ikke dispensationsreglerne er for snævre. Dertil vil jeg gerne sige, at de er jo sat snævert i lovforslaget netop af den grund, at det ikke er meget værd at foreslå, at vi skal neddæmpe aktiviteten med ca. 40 mill. kr. for staten og ca. 31 mill. kr. for kommunerne, hvis dispensationsreglerne bliver så vide, at pengene alligevel siver ud. Derfor har det altså været nødvendigt at indsnævre dispensationsreglerne, sådan som det er foreslået, men det er da givet, at vi under udvalgsarbejdet kan diskutere, om der er et eller andet mindre område, der yderligere skulle nævnes, hvad angår dispensation. Som helhed må jeg imidlertid holde for, at skal loven have den effekt, som man har tilsigtet, kan der ikke blive tale om meget store udvidelser med hensyn til dispensation.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard var inde på, om man, når vi nu gennemfører et lovforslag som dette, så kunne forvente en udvidet bevillingspraksis med hensyn til de almindelige vejfundsmidler. Jeg må desværre bedrøve det ærede medlem med, at det kan man ikke forvente. Jeg har under arbejdet med finanslovforslaget haft ønsket, der gik betydeligt videre end til det, som finanslovforslaget kommer til at indeholde vedrørende de penge, der stilles til rådighed for mig i det kommende finansår; jeg kan altså heller ikke på dette område give noget særlig positivt løfte, og det er jeg ked af, fordi jeg har fået den opfattelse ved personligt syn på veje over det meste af landet, at i og for sig har vi her i Danmark udbygget vore biveje temmelig godt; i hvert fald tror jeg at kunne sige, at i sammenligning med de øvrige lande i Europa ligger vi faktisk som nr. 1 med hensyn til udbygning af bivejene. Dér, hvor det knirker, og dér, hvor

[Ministeren for offentlige arbejder.]

det er galt, er først og fremmest, hvor det drejer sig om de egentlige landeveje, hovedlandevejene og — for at gå videre — motorvejene. Det er på dette område, vi efter min opfattelse er bagefter, og derfor smerter det mig mere i og for sig, at vi skal skære ned på de egentlige vejfundsudgifter, end at vi skal skære ned på de udgifter, vi i dag drøfter.

Det ærede medlem hr. Erik A. Jensen var også inde på problemet med vejfundsarbejder og mente, at årsagen til, at amtskommunerne havde brugt så mange penge på almindelige vejudgifter, var, at man ikke havde været tilstrækkelig rundhåndet med vejfondstilsagn. Jeg vil gerne sige — det er i og for sig også et svar til det ærede medlem hr. Rimstad — at det har været sådan i denne regerings tid, som det har været i andre regerings tid, altså også da partiet venstre og det konservative folkeparti dannede regering, at ingen minister for offentlige arbejder har haft rådighed over vejfonden i den forstand, at han bare kunne dele ud af pengene. Det har været sådan, at man hvert år, når finanslovsforslaget blev fremsat og gennemført i det høje ting, havde sat en bestemt sum af, som ministeren havde at råde over. Det er klart, at når man bliver holdt inden for en vis ramme på dette område, må man disponere sådan, som man synes er rigtigst, men man kan ikke disponere sådan, som man gerne ville; man kan ikke give så mange vejfondstilsagn, som man gerne ville, fordi der i forvejen er lagt en ganske bestemt ramme, som man ikke kan bevæge sig ud over.

Derfor vil jeg også sige til det ærede medlem hr. Rimstad, at jeg ikke har noget ønske om at diskutere motorafgifter i forbindelse med spørgsmålet om vejudgifter under dette lovforslags behandling. Det er jo et område, som jeg ikke har noget med at gøre, for så vidt som det sorterer under finansministeren, og jeg kan ikke give det ærede medlem hr. Rimstad noget tilsagn om, at de 40 mill. kr., vi kan spare her, kan overføres til hjælp for erhvervslivet. Så langt rækker mit magtområde ikke, at jeg har nogen beføjelse til at kunne give tilsagn i den retning.

Jeg takker altså for den tilslutning, der er givet. Jeg er selv ked af, at vi skal røre

ved den lov, som vi gennemførte i enighed i 1958, og jeg håber ligesom det ærede medlem hr. Homborg, at ordningen kun bliver midlertidig, og at man igen kan vende tilbage til lovens refusionsbestemmelser, som vi i sin tid var helt enige om. På den anden side betragter jeg dette lovforslag som en nødvendighed i kraft af det politiske forlig, der blev indgået i forsommeren om hele økonomien i vort samfund.

Asger Jensen: Jeg er ikke uenig med den højtærede minister i, at således som den økonomiske politik har formet sig, er det nødvendigt med besparelser på statens budget, og ud fra denne betragtning har jeg heller ikke kritiseret de besparelser, man her har foreslået. Jeg er ej heller uenig i, at lovforslaget er en konsekvens af det økonomiske forlig, der i forsommeren blev indgået. Det, vi åbenbart ikke er helt enige om, er alene årsagen til, at vi er i denne situation. Den højtærede minister sagde, at det ikke skyldtes en dårlig økonomisk politik. Må jeg spørge: hvad mener den højtærede minister da er årsagen? Den højtærede minister er i den situation, at her fremsættes et forslag, som af den højtærede minister selv betegnes med ordene: det er kedeligt, at det er nødvendigt at fremsætte det. Altså må der være en årsag til, at det fremsættes, og det må også være en økonomisk årsag. Er det da ikke helt ligetil at mene, at det er en dårlig økonomisk politik, der er årsagen?

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne sige til det ærede medlem, at jeg ikke ved denne lejlighed har tænkt at optage nogen storpolitisk forhandling om Danmarks økonomiske situation. Men når det ærede medlem hævder, at årsagen til dette forslags fremkomst er en dårlig økonomisk politik, vil jeg deroverfor sige, at hvis det er det, så er det i hvert fald fælles ansvar, for de udgifter, der er bevilget, er bevilget også med tilslutning — i stor udstrækning — fra det ærede medlems parti.

Der er imidlertid en helt anden årsag, som det ærede medlem måske ikke har fået øje på. Det er arbejdskraftproblemet. Denne sag drejer sig jo ikke alene om at spare 40

[Ministeren for offentlige arbejder.]

mill. kr. for den danske stat og 31 mill. kr. for kommunerne, men det er også et spørgsmål om, hvorvidt der er arbejdskraft til at sætte så meget arbejde i gang, som der bl. a. på dette område er tale om.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Kai Jensen: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 14. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

- 1) *Spørgsmål til ministrene.*
- 2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om midlertidig ændring af loven om tilskud til de offentlige veje.

- 3) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i lov om voldgift i tvistigheder angående handel med husdyr.

- 4) *Første behandling af:*

Forslag til helligdagslov.

Mødet hævet kl. 14⁵⁵.

23. møde.

Onsdag den 14. november kl. 13.

Formanden: Medlemmer af folketinget Vivike, Erik A. Jensen, Morten Lange, Aksel Larsen og Arne Larsen har meddelt mig, at de ønsker mundtligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i lov om de offentlige grønlandske kasser.

Det af folketinget i henhold til vedtagelse af 4. august 1961 nedsatte udvalg til at følge regeringens forhandlinger om Danmarks optagelse i Det europæiske økonomiske Fællesskab har afgivet sin 4. beretning. Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Spørgsmål til ministrene.

Af *Morten Lange* til justitsministeren:

„Kan ministeren give yderligere oplysninger om politiets konsultative censur efter de af biblioteksdirektør Allerslev-Jensen fremsatte udtalelser?“

Morten Lange: Jeg skal gerne begynde med at give en motivering for, at jeg igen stiller den højtærede minister et spørgsmål, der allerede er blevet besvaret én gang her. Meningen med folketingets spørgetid er vel nok den, at vi skal prøve på at rense ud i småsager og få skabt ro på områder, som har været genstand for offentlig debat. Det er i og for sig en udmærket ordning, og i mange tilfælde lykkes det. I dette tilfælde er det imidlertid ikke lykkedes.

Når jeg tager spørgsmålet op igen, er det naturligvis ikke blot, fordi der ikke er skabt ro i sagen, men også fordi det er et spørgsmål af en vis principiel karakter. Det er jo ikke en sag om lidt snask på tryk, men om grundlovsmæssige rettigheder, der er spørgsmålets hovedkerne, og hvis man ser lidt videre ud, må man jo sige, at ikke mindst Der Spiegel-affæren i Vesttyskland har vist tegnet på væggen. Det var ikke spor hygge-