

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

eller udtrædelsesgodtgørelser beregnes efter de hidtidige regler, vil derfor fortsat være omfattet af de nugældende garantioverenskomster.

I lighed med tidligere forudsætter det foreliggende lovforslag, at den fremtidige garantiordning tilvejebringes ved aftaler mellem staten og de respektive kommuner, og det foreliggende udkast til nyt lønningsreglement samt udkast til tillæg til de mellem staten og kommunerne indgåede garantioverenskomster er derfor forelagt kommunalorganisationerne til udtalelse.

Under hensyn til at nyordningen går ud på at indføre et system, der nøje svarer til de regler, der gennemførtes ved statstjenestemandsløven af 1969, og da kommunerne i sin tid ved gennemførelsen af garantiordningerne principielt har ment at burde deltage i dækning af privatbanernes pensionsforpligtelser sammen med staten, må det forventes, at organisationerne i det hele kan tilslutte sig de pågældende forslag, ligesom man må forvente, at de respektive kommuner kan gå ind for den foreslåede tillempling af de bestående garantioverenskomster til det ny system.

Det ville være forbundet med betydelig vanskelighed at fremlægge et acceptabelt talmateriale til dokumentation af, hvilke økonomiske konsekvenser for statskassen det foreliggende lovforslags gennemførelse vil få. Efter et almindeligt skøn kan det imidlertid siges, at der ikke er grund til at tro, at de ændrede garantioverenskomster vil medføre nogen væsentlig forøgelse af statens samlede forpligtelser over for privatbanetjenestemændene. Indførelse af det nye lønnings- og pensionssystem med tilhørende ændrede garantioverenskomster betyder, at privatbanetjenestemændene kan opnå fuld folkepension, og statens direkte udgifter til privatbanernes pensionsforpligtelser må som følge heraf antages at ville blive noget reduceret.

Med disse bemærkninger, og idet jeg i øvrigt henviser til de bemærkninger, der ledsa-

ger lovforslaget, skal jeg hermed anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling.

Herefter tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om luftfart*.

Forslaget om anmeldelse til luftfartsvæsenet af projekter til anlæg, der er over 100 m høje, har et dobbelt formål. For det første tilsikres det ved bestemmelsen, at luftfartsmyndighederne på et tidligt tidspunkt får kendskab til sådanne anlæg, som ved deres højde kan frembyde en fare for lufttrafikens sikkerhed. Herved skabes der mulighed for i god tid at få afklaret, om anlægget bør opføres i den påtænkte udformning og i givet fald på hvilke betingelser. For det andet skabes hjemmel for at pålægge ejeren eller brugeren at afholde udgifter til foranstaltninger, der af luftfartsmyndighederne skønnes påkrævede til afhjælpning af den fare, et sådant ekstraordinært anlæg kan medføre for lufttrafikken.

Forslaget om, at afgifterne for statsejede flyvepladser skal godkendes af folketingets finansudvalg, er fremsat for at sikre folketingsindseende med udviklingen af lufthavnstaksterne på lignende måde, som finansudvalget har indseende med statsbanetaksterne.

Idet jeg i øvrigt tillader mig at henvise til bemærkningerne til ændringsforslagene, anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endelig skal jeg tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ophævelse af lov nr. 454 af 14. august 1946 om foranstaltninger til sikring af Limfjordstangerne, Thyborøn havn og Thyborøn kanal*.

I henhold til 1946-loven er ministeren for offentlige arbejder bemyndiget til at foretage anlæg af en ca. 20 km lang dæmning med indbygget skibsfartssluse og gennemstrømningssluse 1.500 à 2.500 m bag de nuværende diger og bygning af to dækmoler til beskyttelse af indsejlingen til kanalen fra

### [Ministeren for offentlige arbejder.]

havet samt i forbindelse hermed at lade foretage inddigning af Agger og Thyborøn byer, forstærkning af Harboordiget samt anlæg af en ny vej- og jernbaneforbindelse fra Harbør til Thyborøn. Endvidere er det i loven bestemt, at sidstnævnte vejforbindelse og de staten tilhørende vandforsyningsanlæg, kloakanlæg, elektricitetsforsyningsanlæg og vejanlæg uden for havneområdet i Thyborøn skal overgå til kommunal ejendom.

Hovedparten af den 20 km lange dæmning eksklusive strækningen over kanalen er udført. Ved indsejlingen til Thyborøn kanal er høfderne 59 og 72 udbygget som landender for de to dækmoler, der skulle anlægges. Der er endvidere gennemført en delvis inddigning af Thyborøn og Agger byer og bygget to arbejdshavne. Herudover er udført en række digearbejder til sikring af tangerne, og de nævnte vej- og forsyningsanlæg er overdraget til kommunen. I alt er der til de udførte anlægsarbejder anvendt omkring 30 mill. kr., men den mest omfattende del af det ved loven forudsatte komplekse af sikringsarbejder, nemlig dæmningsanlægget tværs over kanalen med indbygget skibsfarts- og gennemstrømningssluse, og anlægget af de to dækmoler er ikke udført. Udførelsen af disse arbejder ville i 1970-priser beløbe sig til omkring 200 mill. kr.

Når anlægsarbejderne trods det lange åremål siden lovens vedtagelse ikke er ført videre frem, skyldes det dels, at efterkrigstidens økonomiske vanskeligheder hindrede, at arbejdet blev fremmet i det oprindeligt forudsatte tempo, dels at en i årene 1954-56 fra vandbygningsteknisk sagkyndig side rejst tvivl om rigtigheden af den hidtidige bedømmelse af situationen ved tangerne som katastrofepræget med overhængende risiko for et totalt sammenbrud af kystsikringen gav anledning til nye overvejelser af Thyborønproblemet. Som følge af disse overvejelser besluttedes det nemlig i 1957 at nedsætte Thyborønudvalget med teknisk, økonomisk, administrativ og erhvervs-mæssig sagkundskab og samtidig at standse det videre arbejde med sikringen.

Resultatet af udvalgets overvejelser foreligger i udvalgsbetænkningen af august 1967, der danner grundlag for nærværende lovforslag.

Udvalget fik til opgave at overveje mulighederne for at holde Thyborøn kanal fuldstændig åben og samtidig opnå en mindre bekostelig løsning af Thyborønsproblemet end den ved loven af 14. august 1946 forudsatte, idet udvalget under sit arbejde skulle holde sig for øje, at kravet om sikring af befolkningen i Thyborøn by ikke måtte tilsidettes, ligesom der burde tilsigtes en beskyttelse af Limfjordstangerne og tilvejebringelse af de fornødne anlæg til sikring af, at de lave landbrugsarealer i Vestlimfjorden ikke ville blive mere udsat for oversvømmelser vestfra, end de måtte påregne at blive efter gennemførelsen af de i loven af 14. august 1946 omhandlede anlæg.

Udvalget har til afklaring af problemet, om kanalen fortsat vil kunne holdes åben, ladet foretage fornyede teknisk-videnskabelige undersøgelser, dels teoretiske, dels som modelforsøg af hele kystudviklingen, ligesom udvalget har fundet det nødvendigt at foretage visse undersøgelser af udviklingen i Thyborøn kanal.

Disse undersøgelser er foretaget for de teoretiske undersøgelsers vedkommende af havnebygningslaboratoriet i København og for modelforsøgenes vedkommende ved Waterloopkundig Laboratorium i Delft i Holland.

Undersøgelserne og deres resultat skal jeg ikke komme nærmere ind på her, men blot henviser til betænkningens redegørelse herom.

På baggrund af undersøgelsesresultaterne har udvalgets teknikere under visse nærmere angivne forudsætninger draget den konklusion, at det af rent tekniske grunde ikke skulle være nødvendigt at lukke kanalen nu, og at det heller ikke skulle blive nødvendigt at lukke inden for de kommende 30-50 år.

Selv om der fra teknikernes side således ikke fandtes nogen nødvendighed for at gennemføre den i loven forudsatte lukning nu, har udvalget i sin betænkning tillige overvejet de samfundsøkonomiske aspekter i sagen, herunder om hensynet til en forbedring af landbrugsarealerne omkring Limfjorden kunne danne fornøden baggrund for projektets realisation. De landbrugsmæssige interesser i en lukning var nemlig rent faktisk blevet stærkt undervurderet i det tidligere kommissionsarbejde. Disse undersøgel-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ser, som er udførligt behandlet i betænkningen, har givet til resultat, at der heller ikke ud fra sådanne betragtninger kan skabes motiv for en gennemførelse af loven.

Et flertal i udvalget, bestående af 7 medlemmer, har på denne baggrund indstillet, at Thyborøn-loven ophæves, at de fornødne foranstaltninger til sikring af befolkningen i Thyborøn gennemføres, at vandbygningsvæsenet holder den fortsatte udvikling under observation og viderefører de fornødne sikringsarbejder samt på længere sigt fortsætter allerede påbegyndte overvejelser for i givet fald at kunne anvise en løsning af Thyborøn-spørgsmålet i overensstemmelse med 1946-lovens principper gennem andre og billigere tekniske løsninger.

Et mindretal på 4 medlemmer har indstillet, at man for at bremse tilbagerykningen af kysten ved Thyborøn by og for at skabe ro i fjorden fastholder beslutningen om snarest muligt at lukke Thyborøn kanal med en dæmning med sluser, idet planerne for de endnu ikke udførte dele af Thyborønprojektet ændres således, at man opnår den billigste og mest hensigtsmæssige løsning, der opfylder de med Thyborønloven af 1946 tilføjede formål.

Da flertallet har indstillet, at Thyborøn-loven ophæves, og mindretallet, uanset at lukning af kanalen anbefales, erkender, at lukningen næppe skal ske i overensstemmelse med det ved loven forudsatte projekt, har regeringen fundet det rigtigst at ophæve loven.

Det er regeringens forudsætning for ophævelsen af loven, at vandbygningsvæsenet holder den fortsatte udvikling ved tangerne under observation og viderefører de fornødne sikringsarbejder. Regeringen forudsætter endvidere, at de allerede påbegyndte overvejelser for i givet fald at kunne anvise en løsning af Thyborønsspørgsmålet i overensstemmelse med Thyborøn-loven af 1946's principper gennem andre og billigere tekniske løsninger fortsættes.

Det er regeringens agt i overensstemmelse med det samlede udvalgs indstilling at gennemføre nødvendige foranstaltninger til sikring af Thyborøn by mod oversvømmelser. Udvalget har hertil fundet det nødvendigt, at der bygges et asfaltbeklædt dige fra hofde

53 til hofde 58 ud for Thyborøn, at der sker en forstærkning af vejdamningen til Thyborøn by ved udførelse af asfaltbeklædning på dæmningsens nordøstside samt en forstærkning af søndre tværdige ved påføring af mere sand, og endelig at der bygges højvandsmur ved Thyborøn bys østside — udgifterne til disse anlæg er anslået til ca. 10 mill. kr. i 1965-priser og må nu anslås at ville være ca. 13-15 mill. kr. Vandbygningsvæsenet overvejer i øjeblikket detailudformningen af sikringsprojekterne. De til gennemførelsen heraf fornødne beløb vil blive søgt optaget på de årlige finanslove.

Det er ligeledes hensigten at søge en katastrofevarsling i Thyborøn by etableret i overensstemmelse med udvalgsindstillingen.

Med disse bemærkninger anbefaler jeg lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

**Formanden:** Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes i dag, onsdag den 7. oktober, kl. 14.30 med følgende dagsorden:

1) *Eventuelt: første behandling af:*

Forslag til lov om prisstop.

2) *Valg af 1 medlem til radiorådet (i stedet for Else Elbæk).*

Mødet hævet kl. 14.18.

### 3. møde.

Onsdag den 7. oktober kl. 14.30.

**Formanden:** I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

- Forslag til toldlov,*
- forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om forbrugsafgifter,*
- forslag til lov om afgift af benzin,*
- forslag til lov om ændring af kildeskatteloven,*
- forslag til lov om ændring af ligningsloven,*
- forslag til lov om ændring af lov om tipping,*
- forslag til lov om beskatningen af pensionsordninger m. v.,*
- forslag til lov om ændring af kildeskatteloven. (Ændringer i forbindelse med lov om beskatningen af pensionsordninger m. v.),*
- forslag til lov om ændring af lov om særlig indkomstskat m. v.,*
- forslag til lov om ændring af lov om selvangivelsen af indkomst og formue, om foranstaltninger til kontrol med selvangivelsen og om straffen for skattesvig m. v. og*
- forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Ændringer i forbindelse med lov om beskatningen af pensionsordninger m. v.).*

Medlem af folketinget *K. Axel Nielsen* har meddelt mig, at han ønsker til handelsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Kan ministeren oplyse, hvornår der kan ventes et resultat af den undersøgelse af pengemarkedet, et udvalg med professor Knud Illum som formand gik i gang med for over et år siden?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Finansministeren (Poul Møller):** Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til toldlov, forslag til lov om ændring af forskellige lovbestemmelser om forbrugsafgifter og forslag til lov om afgift af benzin.*

Toldlovsforslaget, der tilsigter en reform

af de gældende toldbehandlingsregler, er i alt væsentligt enslydende med det forslag, som jeg fremsatte her i tinget den 3. april 1970, og som ikke blev færdigbehandlet i sidste folketingssamling. Også de ledsagende bemærkninger er naturligvis næsten sammenfaldende, og jeg kan derfor stort set indskrænke mig til at henvise til min tidligere fremsættelsestale. Der er dog foretaget nogle mindre ændringer i lovforslaget, hvoraf jeg skal fremhæve følgende:

Det foreslås nu, at beslutning om pålæggelse eller ophævelse af antidumpingtold kan træffes af finansministeren med tilslutning af folketingets toldudvalg. Ifølge den gældende toldlov kan finansministeren pålægge antidumpingtold, efter at der er indhentet en udtalelse fra et nævn, der består af en dommer, formanden for monopolrådet og en person med nationaløkonomisk kundskab. Samme ordning var foreslået i forslaget fra april i år. Pålæggelse af antidumpingtold er imidlertid ensbetydende med indførelse af en ny skat, og det er derfor naturligt, at dette kun skal kunne ske med tilslutning af folketingets toldudvalg. Det nuværende nævn kan derefter bortfalde. Forelæggelse for toldudvalget af spørgsmålet om pålæggelse af antidumpingtold har i øvrigt fundet sted, uden at dette har været foreskrevet.

Desuden er morarenten i forbindelse med toldkrediten i det foreliggende forslag ansat til 1 pct. pr. måned, samme sats som siden juni 1970 gælder ved for sen indbetaling af merværdiafgift.

I forslaget's bemærkninger er anført, at indførelse af toldkredit og kredit med betaling af importmomsen vil medføre et engangstab for statskassen i finansåret 1971—72 på ca. 450 mill. kr. I bemærkningerne til forslaget fra april 1970 var dette engangstab beregnet til ca. 120 mill. kr. Ved beregningen af dette tal var man gået ud fra, at importmomsen ville blive forhøjet fra 9 til 12½ pct. samtidig med indførelsen af kredit med betaling af importmoms, og at denne forhøjelse af importmomsen ville formindske engangstabet. Importmomsen er imidlertid allerede i maj 1970 forhøjet til 15 pct., og dette vil forøge engangstabet i finansåret 1971-72. Ved udarbejdelsen af det seneste skøn over statens indtægter i finansåret 1971-72 er der taget