

[Formanden.]

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Mødet hævet kl. 16²⁰.

26. møde.

Torsdag den 22. november kl. 13.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om ændring i lov nr. 179 af 23. juni 1956 om vurdering af landets faste ejendomme

og

forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger i anledning af 11. almindelige vurdering [af Jørgen Jørgensen (Ullerup) m. fl.].

Valgt blev: *Holger Eriksen, Bundvad, Ove Hansen, Kai Jensen, Hans Knudsen, Peter Nielsen, Chr. Rasmussen, Thorkil Kristensen, Anders Andersen, Alfred Bøgh, Jens Chr. Christensen, Foged, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Gottschalck-Hansen, Thestrup, Skytte og Oluf Pedersen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme

og

forslag til lov om ændring af lov vedrørende personlig skat til kommunen.

Valgt blev: *Hans Knudsen, Bundvad, Holger Eriksen, Ove Hansen, Erhard Jakobsen, Kai Jensen, Peter Nielsen, Thorkil Kristensen, Alfred Bøgh, Erik Eriksen, Sønderup, Øllgaard, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Aksel Møller, Poul Møller, Axel Sørensen og Bertel Dahlgaard.*

Den følgende sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 463, fremsættelsen i tidenden sp. 936).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den under punkt 4 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 509, fremsættelsen i tidenden sp. 936).

Lovforslagene sattes til forhandling.

M. Larsen: Som følge af, at mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kai Jensen, er forhindret i at være til stede, skal jeg som hans stedfortræder gøre et par bemærkninger til de to foreliggende lovforslag.

Tilsvarende lovforslag blev fremsat sidste år og blev efter første behandling henvist til et udvalg, der dog ikke nåede at afslutte sit arbejde. Lovforslagene er siden fremsættelsen blevet stærkt drøftet såvel i amtskommunale som i sognekommunale kredse, og man kan vist uden overdrivelse sige, at de nævnte kredse stort set venter med længsel på lovforslagenes gennemførelse.

Det kan heller ikke bestrides, at ensartetheden i behandlingen af landets kommuner efter de nugældende love ikke har været alt for fremragende i vejsmæssig henseende.

Jeg har i de senere år lagt mærke til, at Vejle amts vejvæsen har haft voldsomme stigninger i udgifterne til vejreparationer — det er millionbeløb, det drejer sig om. Disse ekstraordinære omkostninger skyldes i høj grad kørslen med brunkul. De fleste brunkulslejer findes i Midtjylland, og Vejle amt, hvis område strækker sig fra Lille-Bælts-

[M. Larsen.]

broen til Sdr. Omme og fra Kongeåen til Horsens, bliver faktisk gennemkørt af alle brunkulsvogne, der befordrer kul til Fyn og Sønderjylland eller til udskibning til Sjælland. Det er helt urimeligt, at Vejle amt har skullet afholde alle disse udgifter selv.

I forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje foreslås et fælles vejnævn for hele landet, og i forslag til lov om tilskud til de offentlige veje foreslås ensartede refusionsregler inden for de grupper, hvortil vejene henføres.

Jeg tror nok, at der, hvis lovforslagene vedtages, vil blive stor tilfredshed.

I øvrigt kan jeg henvise til de udtalelser, mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kai Jensen, fremsatte ved de tilsvarende lovforslags første behandling i sidste samling, og jeg vil på mit partis vegne anbefale lovforslagene til vedtagelse i denne samling.

Holmberg: De to foreliggende lovforslag, forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje, svarer nøjagtig til de lovforslag af samme navn og indhold, som drøftedes den 17. februar i år.

Jeg havde dengang på mit partis vegne lejlighed til at redegøre for vort syn på disse to lovforslag, og at gå i enkeltheder ved denne lejlighed er derfor ikke nødvendigt. Vi fik i det da nedsatte udvalg en masse henvendelser fra de interesserede parter — jeg tænker i første række på sognekommuner, amtskommuner og bykommuner — og hvis den højtærede trafikminister havde været lige så realitetsbetonet, som finansministeren var i tirsdags for motorafgiftslovens vedkommende, idet han havde ladet sig overbevise om visse urimeligheder, som han nu i anden omgang havde ændret, hvis trafikministeren havde fulgt denne linje på baggrund af de førte udvalgsforhandlinger — og det kunne han godt have gjort — ville det have lettet ekspeditionen en del. Det er altså ikke sket, men vi får jo nu inden anden og tredje behandling en udvalgsbehandling af lovforslagene, hvorunder vi kan drøfte enkeltheder.

Jeg vil dog ikke undlade at sige, at vi gennem udvalgsarbejdet er blevet yderligere bestyrket i, at de refusionsprocenter,

ministeren har foreslået såvel til sognekommuner som til amtskommuner, er utilstrækkelige. Refusionsprocenterne på disse områder var måske rigtige for mange år siden, men tiden går, udviklingen tager fart, og enten vi synes om det eller ej, bliver trafikken flyttet fra banerne til vejene. Denne proces foregår, og den har i høj grad relation til refusionsprocenterne. På baggrund af den stilling, mit partis ordfører, det ærede medlem hr. From, tog til motorafgifterne, til forslagene om vægtafgift og benzinafgift, ønsker vi refusionsprocenterne forhøjet, idet de beløb, der gennem de nævnte afgifter kommer ind, ikke berettiger til den af ministeren foreslåede nedsættelse af refusionsprocenterne i forhold til kommissionsbetænkningens forslag, tværtimod.

Selve princippet: at refusionen ydes efter en fast skala med beløb, der er afhængige af antal meter vej pr. indbygger, er rigtig; men efter det skema, der er opstillet, er der for mig ingen tvivl om, at den goodwill, som de tyndt befolkede egne — jeg tænker særlig på Jylland — herigennem skulle nyde, er for ringe. Også på dette punkt ønsker vi derfor ændringer.

Der kunne naturligvis nævnes mange flere ting af principiel betydning; men jeg vil i øvrigt henvise til de bemærkninger om vor stilling, som jeg fremsatte i min ordførertale i sidste samling. Jeg kan tilsige mit partis velvillige og hurtige behandling i det kommende udvalg af hensyn til amtterne og kommunerne. Det er jo en vidtrækkende lovgivning, det her drejer sig om, og når disse problemer er rejst, må de også finde deres løsning, ellers bliver det alt for svært for de forskellige kommunetyper at administrere lovene.

Poul Sørensen: Jeg skal på mit partis vegne henvise til de synspunkter, vi gjorde gældende ved disse to lovforslags behandling i forrige samling, og skal ikke komme ind på de forskellige ønsker, vi har med hensyn til denne meget omfattende og nyttige lovgivning. Jeg vil gerne understrege, at siden vi afsluttede vort udvalgsarbejde, hvorunder vi nåede et væsentligt skridt fremad og fik klaret mange saglige problemer, hvorved der er dannet en god baggrund for det fortsatte udvalgsarbejde, har vejfunds-

[Poul Sørensen.]

problemet, og hvad dertil knytter sig, været stærkt fremme i diskussionen; også dette viser, at det vil være nødvendigt og rigtigt, så hurtigt som det nu kan lade sig gøre, at få afsluttet det udvalgsarbejde, vi nu går i gang med, så vi kan få et nyt lovkompleks på disse områder gennemført. Jeg skal tilsige mit partis velvillige medarbejderskab vedrørende de to lovforslag.

Skytte: Mellem de to lovforslag, vi her behandler, er der en naturlig sammenhæng. Jeg er tilfreds med, at man i lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje fastholder det hævdvundne princip, at det fortsat overlades til kommunerne — by-, amts- og sognekommuner — at bestyre landets vejnet. Jeg tror, det er en god decentralisering, der har været praktiseret på dette område, og vi er tilfredse med, at den kan fortsætte.

Under det udvalgsarbejde, vi har udført hidtil, har vi fået en række henvendelser fra amtsråd, byråd, sogneråd, Naturfredningsforeningen og andre, og det er ganske rimeligt, at vi ved den videre udvalgsbehandling af de to lovforslag tager hensyn hertil. Henvendelserne går stort set ud på — det gælder alle kommunegrupper — at man ønsker den størst mulige indflydelse på de fælles anliggender. Det vil i hvert fald være rimeligt, at man søger at samle arbejdet, så kommunerne kan siges at have ligelig interesse i og ligelig indflydelse på bestyrelsen af de fælles vejanliggender. Jeg tænker her bl. a. på overflytningen af veje fra en gruppe til en anden, hvad der med den udvikling inden for vejvæsenet og motortrafikken, der foregår, i høj grad vil blive tale om i den kommende tid.

Når jeg siger, at der er sammenhæng mellem de to lovforslag, er det, fordi jeg ser sådan på det, at når bestyrelsen af vejene overlades til kommunerne, hvad jeg altså synes er rigtigt, så skal kommunerne også have en økonomisk interesse i bestyrelsen af vejene. Man kan ikke forlange — det gør kommunerne heller ikke — at de skal bestyre vejene udelukkende for midler, der kommer andetstedsfra; det er naturligt, at kommunerne selv bærer først og fremmest en del af, hvad det koster at holde vejene ved lige, men dernæst også noget af, hvad

det koster at anlægge nye veje; og det, kommunerne dér skal betale, skal være af en sådan størrelsesorden, at man ikke fratager kommunen interessen for den mest økonomiske administration.

Når dette er sagt, vil jeg gerne føje et par bemærkninger til lovforslaget vedrørende tilskud til de offentlige veje. Som jeg fremhævede i fjor, mener jeg, at den i lovforslaget foreslåede refusionsprocent er alt for lav; det gælder ikke mindst for sognekommunerne, men det gælder også for alle de andre kommunegrupper. Efter min mening burde tilskuddet til sognekommunerne i visse tilfælde hæves med indtil 50 pct. i forhold til nu. Jeg er klar over, at heroverfor vil den højtærede finansminister sige: ja, det er meget godt, men det er de forslag om motorafgifterne, vi behandlede forleden dag, ikke indrettet på. Dét er jeg af den opfattelse, at det for det første ikke er endeligt klarlagt, hvor store afgifterne skal være, og for det andet, at selv om man fastholder det nuværende afgiftsgrundlag, vil det i fremtiden indbringe meget mere i kraft af hele udviklingen. Jeg udtaler mig her om normale forhold, ikke om en rationeringsperiode, men under normale forhold vil afgiftsprovenuet være stadig stigende, hvilket vil gøre det fuldt berettiget og muligt at udbetale betydelig større stats-tilskud til kommunerne, end tilfældet er i dag.

Det er stadig mit partis standpunkt, at sådan bør det være, og ud fra de betragtninger, jeg her har fremsat, vil jeg gerne tilsige vor fortsatte velvillige medvirken til snarest muligt at få de foreliggende lovforslag ophøjet til lov med de ændringer, jeg har givet udtryk for er ønskelige.

Lynnerup Nielsen: De to foreliggende lovforslag er enslydende med de lovforslag, der blev fremsat den 7. februar i år og fik deres første behandling den 17. februar, men som ikke nåede at blive færdigbehandlet. Da mit parti også ved den lejlighed fremsatte sine synspunkter, kan jeg, som andre har gjort her i dag, henviser til, hvad der blev sagt dengang.

Da jeg må formode — det fremgår jo også af tidligere ordføreres udtalelser — at disse forslag på ny vil undergå en udvalgsbehandling, og at der ved denne kan blive tale om

[Lynnørup Nielsen.]

ændringer, vil mit parti afvente resultatet af denne udvalgsbehandling — det finder vi må være helt naturligt, så meget mere som vi ikke har adgang til udvalgets forhandlinger — og så til anden behandling tage endelig stilling. Men vi vil på ingen måde sige, at vi ikke er tilhængere af de principper, der er nedlagt i lovforslagene. Det er jo lovforslag, der samler og forenkler lovgivningen på et område, hvor hele vor trafikudvikling har nødvendiggjort ændringer.

Også jeg føler imidlertid trang til at sige, at der er et særligt punkt, hvorpå vi kunne ønske ændringer, og det er med hensyn til lovforslagets refusionsbestemmelser, idet vi mener, at satserne bør undergå en forhøjelse.

Jeg kan også her til slut udtale, at det er vort ønske, at disse love når at blive færdigbehandlet nu i denne folketingssamling. De tiltrænges stærkt ude i vore kommuner på grund af den udvikling, som foregår, hvorunder trafikken mere og mere kommer til at foregå ad vore landeveje.

Tholstrup: Jeg kan ligesom de øvrige ærede ordførere henholde mig til mine udtalelser fra februar måned i år, hvori jeg i korthed sagde, at vi var tilhængere af en bedre tilrettelægning og koordinering af vejbyggeriet. Noget sådant er af meget stor værdi.

Jeg vil dog gerne pege på et spørgsmål, som man må tage i betragtning ved vejplanlægning fremover, og det er, at vi må se i øjnene, at en lang række af Danmarks sidebaner må nedlægges inden for en kort årrække. Mange af disse baner vil give et udmærket grundlag for nye veje, idet man her har lettere ved at komme igennem uden at skulle gå den dyre vej med ekspropriationer. Jeg synes, at man må henstille til den højtærede minister at have det for øje og anmode de embedsmænd, som arbejder på lang sigt med disse problemer, om at have for øje, at vi må regne med, at i fremtiden vil kun banernes hovedlinjer blive oprettholdt.

Om enkelthederne i lovforslagene vil jeg gerne sige, at vi ligesom i fjor er imod § 7, stk. 3 e), i lovforslaget om tilskud til de offentlige veje, med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål. Vi foretrækker, at kun vejsaglige interesser varetages.

Dog vil vi gerne tale om visse kombinationer, hvor der tages hensyn til, at der er ledig arbejdskraft til stede, men hvor arbejdet kun udføres af private entreprenører, således at deres sædvanlige maskiner og materiel kan udnyttes. Vi vil have så mange kilometer gode veje som muligt for pengene, men vi er af den opfattelse, at man ikke kan bekæmpe arbejdsløshed ved vejbyggeri o. lign. Man kan kun flytte arbejdsløshed med offentlige midler.

Jeg nævnte også, at det ville være ønskeligt med større forudseenhed ved nye kvarterers opståen, så at der ved byplanlægning blev reserveret plads til kommende veje, hvorved senere ekspropriation og nedrivninger af huse kunne undgås.

Under debatten om Østifternes Kreditforenings bygnings nedrivning fremhævede jeg det betænkelige i at gå for højt op med tilskudsprocenten. Jeg vil håbe, at det kommende udvalg vil være opmærksom på den fare for misbrug, som ligger her, og jeg vil også henlede den højtærede ministers opmærksomhed herpå. Jeg er bange for, at der træffes for mange uøkonomiske dispositioner, fordi andre betaler. Jeg er bange for, at det vil friste til, at man laver veje, som er mindre påkrævede, blot fordi man gennem loven kan føre motorpengene hjem til sin kommunes kasse.

Med disse få bemærkninger vil jeg anbefale lovforslagene til velvillig behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere, som jo alle har givet tilslutning til de to foreliggende lovforslag. Jeg er klar over, at tilslutningen ikke gælder 100 pct. for samtlige paragraffer i de to lovforslag. Jeg forstår, at man principielt giver tilslutning, men forbeholder sig på visse områder at se nærmere på tingene i det udvalg, som skal behandle lovforslagene.

Det ærede medlem hr. Holmberg mente, at jeg ikke var lige så realitetsbetonet som finansministeren. Jeg ved ikke, hvem der skal have den højeste karakter, men det er nu ikke så nemt at ændre de to lovforslag på basis af det, der skete i sidste folketingsår. Vi havde i udvalget udvekslet visse synspunkter med hinanden, og vi havde også fra ministeriets side fremsendt visse ændringsforslag, men jeg er af den opfat-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

telse, at det ville være meget vanskeligt på grundlag af det arbejde, der var udført, at begynde at ændre på de enkelte paragraffer, fordi det efter min bedste overbevisning ville være gået sådan, at vi alligevel skulle til at ændre igen, når vi på ny kom i gang med udvalgsarbejdet. Derfor har jeg altså foretrukket at fremsætte lovforslagene uændrede. Heri ligger ikke — det vil jeg gerne understrege — at vi ikke fra ministeriets side står fast på alle de ændringer, som vi i fjor havde givet tilbud om. Det er kun en ren praktisk foranstaltning, at lovforslagene er fremsat uændrede. Vi er klar over, at der skal ske ændringer på en række punkter.

Må jeg til det ærede medlem hr. Holmberg — det gælder for øvrigt også det ærede medlem hr. Skytte — sige, at spørgsmålet om refusionsbestemmelser også kan drøftes i udvalget. Vi har ment, at vi med forslaget har fundet frem til det, der var rimeligt både over for sognekommuner og bykommuner og over for amtskommuner med hensyn til refusionsbestemmelser, men det er klart, at det ikke er hellige tal. Om der rykkes en procent her eller dér, kan vel ikke få disse forslag til at vælte. Men i det store og hele tror jeg nu ikke vi er så langt fra det, som er det rimelige. Her synes jeg det ærede medlem hr. Tholstrup pegede på noget væsentligt, som også har været fremme ved anden lejlighed her i det høje ting, nemlig at man også skal passe på, at man ikke refunderer med så høje procenter fra statens side, at kommunerne ikke rigtig har den rette økonomiske interesse i det, der foretages på vejområdet.

Jeg tror ikke, der for mig er anledning til at sige noget yderligere. Det skulle da lige være til det ærede medlem hr. Tholstrup, som taler om, at man skal have opmærksomheden henvendt på, om man eventuelt kan bruge nedlagte banelinjer til veje. Det er selvfølgelig et spørgsmål, som jeg gerne vil tage op til undersøgelse, men jeg tror ikke, det ligger lige for at tale om nedlægelse af samtlige sidelinjer. Hovedlinjerne er

vi jo i hvert tilfælde enige om skal bevares et godt stykke frem i tiden, men det gælder sikkert også for en række sidelinjer. Sidelinjer og hovedlinjer hører i nogen grad sammen, idet sidelinjerne ofte er fødelinjer, fødekanaler for hovedlinjer, og hovedlinjerne ville i alt fald i stor udstrækning lide under det, hvis sidelinjerne som helhed blev nedlagt. Men det er et problem, som vi arbejder med både for privatbanernes og for statsbanernes vedkommende, og jeg skal som sagt have opmærksomheden henvendt på, om der er mulighed for at bruge nedlagte banelinjer i stedet for at bygge nye veje.

I øvrigt vil jeg ligesom de ærede ordførere udtale håbet om en kortvarig udvalgsbehandling, så at det kan lykkes at få disse to lovforslag gennemført i denne samling. Det er også min opfattelse, at man ude i kommunerne længes efter den tiltrængte revision på disse områder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

M. Larsen: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

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

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 23. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje

og

forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

[Formanden.]

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om skibsregistrering.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændringer i søloven.

Mødet hævet kl. 13²⁸.

27. møde.

Fredag den 23. november kl. 13.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om forlængelse af lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer er omdelt.

Folketingsmand Karlskov Jensen har meddelt mig, at han ønsker til indenrigsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Billiger indenrigsministeren, at en købstads socialkontor bruges til udsendelse af partipolitiske agitationsskrivelser?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Folketingsmand Heilesen har meddelt mig, at han ønsker til socialministeren at stille følgende spørgsmål:

„Hvad er begrundelsen for, at pelsdyr-farme i visse tilfælde henføres under loven om almindelig arbejderbeskyttelse og ikke i fuld udstrækning under loven om landbrugets arbejderbeskyttelse?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Det er meddelt mig, at det ærede medlem hr. *Karlskov Jensen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om ændringer af lov om folkeskolen m. fl. forslag. Til at indtræde i det nævnte udvalg

i stedet for *Karlskov Jensen* har vedkommende gruppe udpeget *Krogh*, som herefter er valgt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:

Forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje

og

forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Valgt blev: *Kai Jensen, Th. Carlsen, Heising, Horn, Aage Knudsen, M. Larsen, Axel Ivan Pedersen, Holmberg, Alfred Bøgh, Jens Chr. Christensen, From, Thisted Knudsen, Poul Sørensen, Stæhr Johansen, Jørgen Jørgensen* (Ullerup), *Skytte* og *Kirkegaard*.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om skibsregistrering.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 369, fremsættelsen i tidenden sp. 937).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den følgende sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i søloven.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 453, fremsættelsen i tidenden sp. 937).

Lovforslagene sattes til forhandling.

M. Larsen: Det foreliggende forslag til lov om skibsregistrering støtter sig meget nøje til en betænkning afgivet af et sagkyndigt udvalg, der nedsattes i 1952 af handelsministeriet. Det var lovmæssigt set ikke noget nyt område, kommissionen gik i gang med, idet der gennem mange år har været både en sølov og en skibsregistreringslov, men på grund af gentagne ændringer gennem de sidste 60—70 år var den gældende skibsregistreringslov blevet noget uoverskuelig og som følge deraf besværlig at arbejde med. Dertil kom, at der nu forelå et nyt problem, nemlig spørgsmålet