

[Undervisningsministeren.]
immatrikulation. Der er altså en række uddannelser, som giver adgang, selv om de ikke nødvendigvis bygger på studentereksamen.

Adgangsbestemmelserne indeholder desuden en dispensationsbemyndigelse, hvorefter hvert universitets rektor i individuelle tilfælde kan meddele tilladelse til indskrivning af studerende. I sådanne tilfælde kan immatrikulation begrænses til kun at give adgang til at studere og tage eksaminer inden for bestemte fagområder.

Når fru Lene Bro spørger, hvilke kriterier der har været lagt til grund for de hidtil givne dispensationer, må jeg svare, at der, netop fordi dispensationsbemyndigelsen er givet til universiteternes rektorer, ikke fra ministeriets side er fastlagt generelle retningslinier. Men det er en klar forudsætning, at afgørelsen i de enkelte sager sker efter en samlet vurdering af ansøgerens samlede for-kundskaber, såvel teoretiske som praktiske, hvorved også de tilfælde, som fru Lene Bro nævnte, vil kunne tages med i vurderingen, når der skal gives dispensation. Men som sagt: faste regler er ikke givet af ministeriet, idet afgørelsen er lagt ud til de enkelte universiteters rektorer.

Jeg er imidlertid bekendt med, at afgørelserne først og fremmest træffes ud fra en vurdering af, om ansøgeren dokumenterer en uddannelse, der som helhed betragtet må skønnes at svare til en af de adgangsgivende eksaminer, og hvis dette ikke er tilfældet, så ud fra en vurdering af, om skoleuddannelse på forskellig vis er suppleret med en sådan fagrelevant uddannelse, at indskrivning ved det ønskede studium er berettiget.

Antallet af studerende, der er immatrikuleret ved dispensation siden 1967, er for Odense universitet 61, for Århus universitet 29 og for Københavns universitet ca. 260 af i alt ca. 400 ansøgninger. Immatrikulationen er i så godt som alle tilfælde sket med henblik på et enkelt fagområde, og der er i en vis udstrækning stillet krav om tillægsprøver.

Jeg vil gerne give udtryk for, at det nu, efter at disse nye regler med dispensationsadgangen har været i kraft i 4 år, vil være naturligt, om de, der har arbejdet med ansøgningerne, gør status over situationen med henblik på sagens videre forløb. Be-

stemmelserne er, som det fremgår af det, jeg har sagt, ganske liberale. En yderligere liberalisering vil det næppe være rigtigt at tage stilling til, før man har en opgørelse over, hvorledes erfaringerne med den nye ordning har virket, men 4 års erfaring er ved at være grundlag nok for, at en sådan opgørelse kan foretages.

Lene Bro: Jeg er ved at synes, det er helt hyggeligt at stille spørgsmål til undervisningsministeren. Jeg er nok en af de få, der er i den situation at få et klap på skulderen hver gang.

Det var rart at høre, at ministeren er enig i, at vi skal lukke op for disse dispensationsmuligheder. Men så vil jeg gerne spørge ministeren: kan vi vente et initiativ fra ministerens hånd, der går ud på, at det nu undersøges, så man får en klar opfattelse af, hvem der kan komme ind — at man gerne vil forsøge at liberalisere det?

Undervisningsministeren (Helge Larsen): Der lå vist i det, jeg sagde i mit første svar, at vi gerne vil lade foretage en opgørelse og en vurdering af de erfaringer, man har. Derefter vil man kunne tage stilling yderligere.

Hermed sluttede spørgsmålet, og spørgetiden var dermed til ende.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til de offentlige veje.

(Lovforslaget (nr. 14) findes i tillæg A. sp. 923, fremsættelsen i tidenden sp. 105).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ove Hansen: I marts måned i fjor behandlede vi byrdefordelingsforslagene, og dengang gennemførte et flertal i folketinget desværre betydelige nedskæringer af vejrefusionerne, nemlig med ca. 33 $\frac{1}{3}$ pct. Jeg beklager denne nedskæring, og det tror jeg også mange kommuner gør. Men jeg havde dog opfattelsen af, at dermed var kommunerne fredet; nu ville man i hvert fald ikke foretage yderligere ændringer, og skulle der foretages ændringer, måtte det da snarere

[Ove Hansen.]

blive til gunst for kommunerne, men nu har vi altså i dag et forslag, hvorved man atter vil reducere og begrænse vejrefusionerne til kommunerne.

Ministeren foreslår, at i regnskabsåret 1971-72 kan den refusionsberettigede udgift højst anerkendes med et beløb, der svarer til gennemsnittet af vejrefusionerne i årene fra 1966 til 1969 plus et tillæg på 15 pct., altså igen en begrænsning af vejrefusionernes højde. Jeg vil gerne spørge ministeren, om dette her, som jeg går ud fra er et led i regeringens spareplaner, skal tages til indtægt som en del af de besparelser, man har fortalt os var afgjort i foråret, eller om det er et led i de besparelser, man nu for nylig har bebudet forslaget om. Desuden: hvor meget andrager besparelsen fra statens side? Det står der ikke noget om i lovforslaget. Jeg er klar over, det er et skøn, men det havde været rart, om der var angivet nogle tal. Der står kun, at den samlede udgift i refusion fra statens side vil andrage ca. 500 mill. kr.

Det ville også være rart, nu da vi hører en hel del om regeringens spareplaner, at vide, om der på andre områder vil ske ændringer i refusioner til kommunerne, hvilke områder det eventuelt vil dreje sig om, og hvor meget.

Det er klart, at det at spare er en god og prisværdig ting, som vi vel alle kan være tilfredse med, hvis man er i stand til at spare. Men det kan være generende, hvis det går ud over områder, som vi anser for særlig betydningsfulde, eller hvis der kun er tale om udskydelser, som det ofte er, fremfor besparelser, eller endelig hvis man overfører udgifterne til andre. Jeg har opfattelsen af, at mange af de besparelser i refusioner, som regeringen nu arbejder med, vil betyde, at skatteyderne i kommunerne kommer til at bære noget mere, og det beklager jeg meget stærkt, fordi beskatningsformen afviger betydeligt fra den, man har for statsskatternes vedkommende. For kommunerne er det jo proportional beskatning, man anvender, og det vil sige, at beskatningsprocenten er den samme for alle. Det virker altså særlig hårdt på mindre og jævne indtægter. Det finder jeg meget uheldigt.

Jeg beklager også, at man først kommer med lovforslaget nu. Loven skal virke for regnskabsåret 1971-72, et regnskabsår, som

kommunerne har lagt budget for. De skulle lægge budgettet inden udgangen af september i år, og det har de gjort. Men så kommer der altså her et lovforslag, der griber ind i kommunernes dispositioner, efter at de har vedtaget budgetterne. Det finder jeg urimeligt.

Sådan en nedskæring kan naturligvis genere forskelligt i kommunerne. Jeg har fået en henvendelse fra Skørping kommune i Nordjyllands amt, som viser, at de vil få en mindre vejrefusion på 561.000 kr. i 1971-72. Jeg kunne nævne en del andre kommuner. Jeg kunne også nævne udviklingskommuner, hvor det, netop fordi man med hensyn til refusionen går tilbage til 1966, vil være særlig generende, fordi deres vejjudgifter i kraft af udviklingen er vokset stærkt år for år. Lad mig nævne en kommune her i Københavnseggen som Torslunde-Ishøj, som er i stærk udvikling; dér andrager vejjudgifterne i indeværende år 754 kr. pr. indbygger. I en kommune, der er ved at være udbygget og derfor mere stillestående, Hvidovre kommune, udgør de kun 128 kr. pr. indbygger.

Ministeren fortæller i bemærkningerne til lovforslaget, at hensigten bl. a. er at tilskynde kommunerne til tilbageholdenhed. Det er rigtigt nok. Hvis der er områder i kommunerne, hvor der kan holdes tilbage, bør man naturligvis gøre det i denne tid, hvor landets økonomi er meget, meget alvorlig. Men jeg har ikke opfattelsen af, at vejarbejder ligefrem er et område, hvor man bruger for mange penge. Jeg synes ikke, man kan sige, vejene er for gode. Mange steder kan man kritisere, at de er for dårlige. Vi er også bange for, at det måske kan genere beskæftigelsen, hvis man begrænser udgifterne til vejene i nogen grad.

Vi er naturligvis i mit parti villige til at se på forslaget i et udvalg, men jeg vil gerne tilføje, at vi nærer meget store betænkeligheder ved lovforslaget, og man må ikke på forhånd regne med socialdemokratiets tilslutning til dets gennemførelse.

Poul Schlüter: Dette lovforslag er en gang fra forrige folketingsår, og jeg vil gerne begynde med at sige, at jeg syntes, det var rigtigt af ministeren at fremsætte forslaget i forrige samling, selv om det var klart, at vi ikke dengang kunne nå at gen-

[Poul Schlüter.]

nemføre det, for det var dog et bidrag til at skabe offentlig debat om spørgsmålet, og det var et bidrag til tidligt at orientere de implicerede organisationer og kommuner om, hvad regeringen på dette område havde til hensigt.

Nu er det jo ikke således, at der ved en vedtagelse af dette lovforslag sker noget, som kan få stærkt generende virkninger for kommunernes økonomi allerede i det kommende finansår, for de refusioner, lovforslaget omhandler, kommer først til udbetaling til kommunerne i finansåret 1972-73. Derfor synes jeg, man kan slå fast, at regeringen i denne sag ikke handler sent, endsige for sent. At man allerede nu får fastlagt, hvorledes refusionerne skal være i finansåret 1972-73, synes jeg i og for sig er tidligt.

Fra det konservative folkepartis side vil vi give tilslutning til det formål, lovforslaget tilstræber. Vi synes, det er rigtigt at inspirere til, at også kommunerne viser en vis tilbageholdenhed med udførelse af vejarbejder i det kommende år.

Det princip, lovforslaget bygger på, finder vi giver et rimeligt samlet resultat. Man bygger på et gennemsnit af tre tidligere års vejudgifter, og så lægger man en slags pristigningstillæg på 15 pct. på. Desuden har man ligesom en nødklausul i reglen om, at man også kan anmelde til refusion 6.500 kr. pr. løbende km offentlig vej i kommunen. Det er regler, som, i gennemsnit i alt fald, vil føre til et rimeligt resultat.

Jeg forstår, at man kan regne med, at det betyder en besparelse på statsbudgettet på ca. 100 mill. kr., således som det fremgik af ministerens forelæggelsestale den 1. juni.

Hvis man tænkte sig, at dette princip skulle anvendes i en længere årrække, ville jeg nok være noget ængstelig, men jeg forstår, at det er sandsynligt, at det kun skal gælde for et enkelt år, og det er vist en god ting, for der kan selv sagt tænkes tilfælde, hvor det ville give et urimeligt resultat i det længere løb, hvis tre forholdsvis tilfældige års faktisk udførte vejarbejder var afgørende for, hvad man kunne få af refusion hos staten i fremtiden. Men også med henblik på det ene år, vi taler om, kan der være uheldige praktiske konsekvenser i enkelte kommuner. Man kan tænke sig, at nogle får forholdsvis for meget og andre måske forholds-

vis for lidt, afhængigt af, hvor meget vejarbejde de udførte i de tre år, som lægges til grund. Derfor går jeg også ud fra, at vi skal se på lovforslagets praktiske virkninger for de enkelte kommuner under det udvalgsarbejde, vi nu skal have i gang.

Jeg synes, at der ligger mere end blot en sparebestræbelse i forslaget. Jeg synes også, der ligger nogle rigtige principielle tanker i det. Dette lovforslag betyder et skridt væk fra den ordning, vi havde tidligere, hvor det var kommunerne eller andre, der på en lang række områder faktisk kunne bestemme, hvad statens udgiftsniveau skulle være. Lovforslaget er et skridt på den rigtige vej at bringe mere og mere ind under egentlig budgetkontrol. Det er det ene principielle sigte.

Det andet principielle sigte, som jeg gerne vil tilslutte mig, og som jeg mener er en virkning af lovforslaget, er, at det ville være urigtigt, hvis nedskæringer på vejområdet alene skulle ramme de store statslige veje. Sådan har det ellers næsten altid været, når man har udsat eller sparet på vejområdet. Man har alene eller fortrinsvis ramt de statslige veje, og det har tit givet uligevægt i forholdet mellem de kommunale og de statslige veje. Man kan vel i og for sig sige, at den vejpolitik, vi i en lang årrække har ført i Danmark, har haft den konsekvens, at vi gennemgående har for gode sekundære veje og for ringe primære veje. Men jeg tror, at lovforslaget også kan bidrage til, at vi får en bedre balance på vejområdet i den relation.

Jeg går ud fra, at vi skal have et udvalgsarbejde, hvor vi grundigt kan få belyst de praktiske virkninger af lovforslaget; dets principper kan vi fra min gruppes side anbefale.

Holmberg: Jeg må egentlig beklage, at det er nødvendigt at fremsætte et forslag som det, der her er til første behandling, om begrænsning af refusionerne til kommunerne. Jeg beklager det, men finder det alligevel velbegrunderet, når vi ser på udviklingen og den økonomiske situation. Men når der nu skal ske en ændring, mener jeg alligevel, der er grund til at sige, at den nuværende ordning har virket godt i den forløbne tid. Loven har bygget på det rigtige princip: antal indbyggere/antal kilometer vej, og har i øvrigt ladet kommunerne selv bestemme tem-

[Holmberg.]

poet. Det har i alt fald ført det gode med sig, at de danske kommuners vejnet er bedre end vejnettet i de lande, vi kan sammenligne os med. Imidlertid må det nok tilføjes, at der stadig er flere tusinde kilometer grusveje tilbage i kommunerne. Jeg håber, at disse veje snart vil blive gjort bedre i stand, men begrænsningerne i lovforslaget hindrer jo heller ikke dette.

Jeg vil gerne tilføje her ved første behandling, at det ikke er mit indtryk, at kommunerne har ødslet med pengene, for når der skal spares i kommunerne — her er vel nogle, der selv har prøvet at sidde i en kommunalbestyrelse — så er det gerne vejbudgettet, det er gået ud over; det er et af de få steder, hvor kommunerne suverænt har kunnet bestemme. Der var engang en fremtrædende kommunalmand, der i løftet stemning sagde, at der bare var to områder, hvor kommunerne selv kunne bestemme, det var vejvæsenet og de gamles udflugt. Og så tilføjede han: det bliver som regel vejvæsenet, der holder for; de ældres udflugt tør vi ikke spare på; de er åbenbart for mange.

Men jeg finder det rigtigt, som det er anført i ministerens fremsættelse, at når det nu er nødvendigt, at staten viser tilbageholdenhed, ville det være lidt urimeligt, om kommunerne bare kunne investere løs på de områder her og ifølge de nuværende refusionsbestemmelser sende regning til staten bagefter på ca. halvdelen af beløbet. Refusionsprocenterne kan godt forflygtige ansvaret, i alle tilfælde når de er for høje. De kan også være med til at lede til en udvikling, som kan være forkert. Det må vi prøve at finde frem til, når vi skal se på stigningen i de vejudgifter, som kommunerne selv bestemmer. Som jeg nævnte før, sender de regningen til staten, og at det giver besvær med budgetkontrol fra statens side, er jo ganske oplagt. Man ved nemlig ikke på forhånd, hvor meget en kommune vil lave.

Det er nok også rigtigt, at der i de senere åringer er sat usædvanlig meget arbejde i gang, af forskellige årsager. Mange af de små kommuner, der på forhånd vidste, at de ville blive sammenlagt med en større kommune, skulle gerne have deres vejvæsen gjort i stand inden sammenlægningen, og deisen var, at de penge, de fik fra staten,

ville de gå glip af, hvis de ikke satte noget arbejde i gang. De penge, de ikke selv havde og ikke umiddelbart ville udskrive i skatter, lånte de, for øvrigt ret ofte af private vejfirmaer, til billig rente — troede de da. Men det kan vi godt lade ligge ved denne lejlighed.

Kommunerne har med de ordninger, som har været gældende indtil nu, fået mange og gode veje, men at det i praksis er gået ud over de trafikalt vigtigste veje, er vistnok sikkert.

Lovforslaget er et led i regeringens almindelige økonomiske politik, men ikke bare det; det er også meningen, at der skal være større mulighed for at få penge til de gennemgående større veje, herunder motorveje-ne.

Nu er det ikke meningen, at kommunernes arbejder skal sættes i stå, for der er selvfølgelig stadig brug for både drifts- og anlægsarbejde i de mange kommuner, men det er der også plads til i lovforslaget. Lovforslaget er der i øvrigt ingen grund til at gå i enkeltheder med her ved første behandling, hvilket heller ikke er meningen. Men jeg vil sige, at kommunerne stort set kan udføre det samme, som de har gjort før, men heller ikke mere. Med gennemsnittet af de sidste 3 års udgifter plus 15 pct. skulle de være nogenlunde dækket ind. Kommuner, der udelukkende har haft drifts- og anlægsudgifter, bliver sikret på en anden måde, de kan få refusion af de faktiske udgifter med et loft, der er sat til 6.500 kr. pr. kilometer vej. Så er der endelig også dette, at hvis en kommune vil lave mere, end der kan dækkes ved de regler, der er fastsat i loven, kan den bare gøre det, men så må den også selv betale det.

Til slut vil jeg gerne sige på venstres vegne, at vi i hvert fald tilsiger velvillig behandling i det udvalg, som bliver nedsat.

Martin Pedersen: Der er fra regeringens side en bevægelse i gang, der tager sigte på at afdæmpe statens investeringer under hensyntagen til landets valutariske situation og den meget betydelige mangel på arbejdskraft. Det må derfor for det radikale venstre være helt naturligt, at man også på de områder i den kommunale sektor, hvortil staten betaler betydelige beløb, tilstræber en vis afdæmpning i investeringstakten, og

[Martin Pedersen.]

det er det, der for os at se er den principielle baggrund for det foreliggende lovforslag.

Det er imidlertid klart, at når man laver et sådant forslag, risikerer man at dumpe ned i en del vilkårligheder. Jeg tror dog, at dette mildnes noget af den omstændighed, at vi efter kommunesammenlægningen har langt større kommuner end tidligere. Tidligere, da man havde meget små landkommuner, kunne en lov som denne let være kommet til at virke helt urimeligt. Det vil ikke i samme grad gøre sig gældende nu med de langt større kommuner.

Der er i forslaget den formildende omstændighed, at hvis kommuner i det interval, der danner sammenligningsgrundlaget, 1966-1969, har brugt særlig lidt, kan den få fuld refusion, selv om den bruger mere end 15 pct. ud over gennemsnittet for de 3 år.

Der vil formentlig også kunne opstå visse problemer med hensyn til kommunesammenlægningen, idet der jo er sket det, at visse kommuner er blevet delt. Men såvel dette problem som virkningerne i det hele regner vi med at kunne få nærmere belyst i folketingsudvalget, hvor vi vel kan få en opstilling, der viser, hvordan forslaget vil virke i de forskellige egne af landet.

Jeg skal med disse bemærkninger på det radikale venstres vegne anbefale forslaget til fortsat velvillig behandling.

Arne Larsen: Til det foreliggende forslag om begrænsning af refusion i henhold til lov om tilskud til offentlige veje kan jeg sige, at jeg stort set er enig med ministeren i den problemstilling, som ligger i lovforslaget, og som også det ærede medlem hr. Poul Schlüter var inde på, nemlig at der er noget vist utilfredsstillende i, at det er andre end lige statens egne myndigheder, som bestemmer, hvor store udgifter der skal være på vejbudgetterne.

De foreslåede refusioner for udgifterne i 1971-72, som kommer til udbetaling i 1972-1973, skal svare til gennemsnittet af, hvad hver enkelt kommune har haft af refusionsberettigede vejudgifter fra 1966 og op til 1969, med et tillæg på 15 pct., eller også kan man få et beløb på indtil 6.500 kr. pr. kilometer af kommunens samlede offentlige vejnet. Sigtet med lovforslaget er altså, at kommunerne stort set får fuld dækning for

deres drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på det eksisterende vejnet, men at der ikke skal gives dem muligheder for en større udvidelse af aktiviteten, hvad disse veje angår.

Vi har et ret tilfredsstillende vejnet, hvad kommunerne angår. Jeg tror, det er noget af det bedste, som eksisterer overhovedet i denne verden, og skal der spares, ja, så var der vel nok en mulighed for, at man i alle tilfælde i et par år kunne indstille aktiviteten her, uden at det gjorde så meget.

Jeg har forstået på ministerens udtalelser ved forskellige lejligheder, hvor man har diskuteret denne omlægning af refusionen, at målet var, at nu kunne vi godt i en periode spare på de sekundære veje, men så gjaldt det om at satse på statsvejene, altså de overordnede vejanlæg, motorveje o. lign., og det synes jeg var en fornuftig prioritering af vejopgaverne, sådan som situationen tegner sig i dag. Men nu er jeg blevet betænkelig, for jeg har bemærket i pressen, at regeringen har nedsat et spareudvalg, der krydser ministerens planer på vejinvesteringernes område ganske råt og brutalt. Jeg er helt enig med hr. Poul Schlüter i, at vi skal have bedre balance på vejområdet, men hr. Poul Schlüter drog den konsekvens af det, at han var parat til at gå ind for, at ligesom man skærer ned på statsvejene, burde man også ramme de sekundære veje. Jeg mener, ministeren har haft en anden målsætning, nemlig at vi skulle spare det ene sted for at forøge aktiviteten på statsvejene, og det håber jeg stadig væk er målsætningen.

Derfor er det trist at erfare, at dette spareudvalg nu kommer og siger, at der skal skæres yderligere ned på statsvejanlæggene. Så vidt jeg har forstået, kommer man med planer om besparelser på ca. 140 mill. kr. — jeg ved ikke, om ministeren kan bekræfte det — og dermed kommer vi altså afgjort ind i en situation, hvor det ene princip tærner mod det andet. Hvis vi nemlig ikke sigter på at løse det overordnede vejnets problemer tilfredsstillende, får en hel masse kommuner en mængde andre problemer. Så sker der det, som vi så i Albertslund kommune, at man laver en statsvej, en motorvej, men stopper et bestemt sted, hvorefter trafikken skal ledes om ad de lokale kommuneveje, der bliver stærkt belastet til gene for befolkningen, og så står den kommune

[Arne Larsen.]

lige pludselig med en hel masse vejproblemer. Hvis vi altså ikke nu netop gør det, som vel var ministerens mening: at spare her for at kunne øge indsatsen på det andet område, bliver jeg meget, meget forbeholden over for det fremsatte lovforslag, for så tror jeg trods alt, at kommunerne får behov for øget støtte til deres vejudgifter.

Jeg vil også gerne pege på det problem, som hr. Ove Hansen vist var inde på, udviklingskommunerne, problemet med de nye boligcentre, som bygges rundt omkring, f. eks. i Køge Bugt-området. En hel del af kommunerne i udviklingsområderne kommer ind i meget store problemer, og når der nu skal skæres ned på deres vejbudgetter, risikerer vi, at hele udviklingen dér mere eller mindre går i stå, og det er vel ingen interesseret i. Derfor tror jeg nok, der er grund til overvejelse. Vi skal have en afbalancering, men ikke på den måde, som jeg synes der er lagt op til.

Når vi har fået disse ting afklaret, vil socialistisk folkeparti tage endelig stilling til lovforslaget. Det er meget svært på det foreliggende grundlag.

Axel Ivan Pedersen: Når jeg tager del i denne diskussion, er det for at få et problem i dette forslag klaret, for det kan, som det også er sket her i dag, give anledning til misforståelser. Jeg vil gerne spørge ministeren, om forslagens virkninger er afhængige af selve teksten, eller om de er afhængige af bemærkningerne. Der står i selve forslaget, at man i visse tilfælde kan få mere end gennemsnittet plus de 15 pct., idet det hedder:

„eller med et beløb på indtil 6.500 kr. pr. km af kommunens samlede længde af offentlige veje.“

Det er for så vidt meget godt, men hvis man studerer bemærkningerne, læser man i næstsidste afsnit i bemærkningerne:

„Da vejudgiften i rene landkommuner stort set udelukkende består af drifts- og vedligeholdelsesudgifter, har man for at sikre, at også disse kommuner får normal

refusion af deres vedligeholdelsesudgifter, i lovforslaget åbnet mulighed for, at disse kommuner får fuld refusion af deres vejudgifter i 1971-72.“

Det vil med andre ord sige, at den bestemmelse om de 6.500 kr. pr. km vej gælder kun — hvis bemærkningerne opfattes som en specialregel i forhold til lovforslagets hovedregel — for rene landkommuner. Jeg vil gerne have ministerens svar på, hvorvidt dette virkelig er tilsigtet. I så fald synes jeg, at lovforslagets tekst burde være indrettet herefter, så meget desto mere som en af de ærede ordførere, hr. Martin Pedersen, netop sagde, at der var mulighed for, at kommuner, som ved sammenlægning har fået uforholdsmæssigt store vejudgifter, kan opnå en større refusion end de 3 års gennemsnit plus 15 pct.

Er det i øvrigt rimeligt kun at anvende denne bestemmelse for rene landkommuner? Når jeg tænker på min egen opholdskommune, som havde et vejnet, der kun var 10 pct. af den nye kommunes samlede vejnet, og som kun havde $\frac{1}{3}$ af samtlige indbyggere i den nye kommune, så synes jeg nok, at vi i en sådan kommune, selv om det er en købstad, burde have den samme mulighed for at klare udgifterne til vejvæsenet efter 6.500 kr.s regelen som de rene landkommuner.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg må måske have lov at begynde med at svare på det sidste konkrete spørgsmål fra hr. Axel Ivan Pedersen. Der er for mig ingen tvivl om, at det er paragraffens tekst, der både er hensigten og det, man må regne med. Når man kan læse bemærkningerne på en anden måde, skyldes det simpelt hen, at motiveringen for at lave en anden mulighed, den med de 6.500 kr. pr. løbende kilometer, er, at vi ved det forarbejde, der er udført i ministeriet, er kommet til det resultat, at gennemsnittet af de 3 foregående år plus 15 pct. viste sig stort set at være et rimeligt gennemsnit, bortset fra at man i visse udprægede landkommuner — det er ikke så meget et spørgsmål om, hvor-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

vidt de er købstæder eller ikke, det drejer sig om kommuner, der har et i forhold til befolkningstallet meget langt vejnet — hvor drifts- og vedligeholdelsesudgifterne spiller en meget stor rolle, kunne risikere, at dette gennemsnitstal gav et urimeligt lavt resultat. Derfor fandt man det rimeligt, at der var den valgmulighed, men den er ikke efter lovforslagets tekst specielt begrænset til landkommuner. Det er ikke et legalt begreb, vi arbejder med. Jeg håber, at det skøn, vi her har udøvet, viser sig også at være rigtigt, når det gennemarbejdes i lyset af det, der er sket siden. Det tror jeg altså at det er, men det kan man i givet fald se nærmere på i udvalget. Jeg må altså bekræfte, at det er lovens tekst, som angiver det, der er meningen.

Flere ordførere har peget på, at man kan betragte dette lovforslag både som et spareforslag og som et forslag af lidt mere vidtrækkende, principiel karakter eller i hvert tilfælde af en vis overgangsmæssig karakter, og jeg vil gerne bekræfte, at jeg i hvert fald betragter det som begge dele. Det er et forslag, der blev fremsat før sommerferien, altså i sidste samling, og det er derfor et forslag, som ikke direkte er forbundet med den spareomgang, der i øjeblikket er i gang. Det er ikke direkte forbundet, men det har jo betydning og virkning for det kommende finansår, 1971-72, og det er derfor klart, at den begrænsning af statsudgifterne og den begrænsning af de kommunale udgifter, som i virkeligheden ligger i forslaget, naturligvis indgår i den indskrænkning af aktiviteten, indskrænkning i væksten af de offentlige udgifter, som er indbygget i det samlede spareforslag.

Jeg kan oplyse, at når man på de oversigter, der har været i pressen over, hvor store beløb der falder på forskellige områder, f. eks. for trafikministeriet for 1971-72, ser et tal på ca. 132 mill. kr., så vedrører det ikke det beløb, der her er tale om. Lovforslaget bevirker ganske vist en aktivitetsbegrænsning i 1971-72, og det er sådan set sparemæssigt noget, der vedrører 1971-72, men da refusionerne normalt betales bagud, ses besparelsen først på statsregnskabet for 1972-73. Derfor vil man finde beløbet ikke for det år, besparelsen vedrører, men på statsregnskabet for det efterfølgende år.

I øvrigt vil jeg gerne sige til hr. Ove Hansen, at jeg er ikke forbavset over, at man kan have visse indvendinger mod lovforslaget eller være imod det, men jeg er for så vidt forbavset over den fremførte motiveering, at det er urimeligt over for kommunerne, at man, efter at de har lagt deres budgetter, kommer med dette lovforslag. Jeg kan trøste mig med, at det er i hvert fald ikke den besked, jeg har fået fra de kommunale organisationer. Jeg har tværtimod fået den besked, i uanset om man var mere eller mindre glad for dette forslag, så var man i hvert fald glad for én ting — det har man sagt meget klart til mig — nemlig at det var varslet i tide ved den fremsættelse, som skete før sommerferien, og som er årsag til, at det foreliggende lovforslag er en genfremsættelse. Det er blankt varslet før sommerferien med henblik på 1971-72. Det er indgået i forvejen blandt de oplysninger, kommunerne og amterne havde ved lægning af deres budgetter, og det har man i øvrigt også kvitteret for i de drøftelser, vi har haft. Uanset om man nu er tilfreds med en sådan begrænsning eller ej, så er man i hvert tilfælde tilfreds med den måde, sagen er behandlet på. Det synes jeg er rimeligt at nævne. I den aktuelle diskussion er det spørgsmål rejst, om der inden for den foretagne begrænsning af statsudgifterne skulle ligge noget, hvorom man kunne sige, at der var egentlig ikke tale om nogen begrænsning af offentlige udgifter, men bare om en overvæltning fra staten til kommunerne. Jeg vil gerne sige, at det er i hvert fald ikke tilfældet med det foreliggende lovforslag, og det er netop ikke tilfældet, fordi der er varslet i tide. Havde der ikke været varslet i tide, kunne man have risikeret, at de kommunale og amtskommunale vejudgifter i 1971-72 var blevet stort set det, de ellers ville være blevet — det vil sige, de var formentlig steget med den stigningstakt, de plejer at stige med — og så ville begrænsningen i statsrefusionerne være en overvæltning på kommunerne.

Man kan ikke sige helt bestemt, hvor stor forskellen er mellem den nævnte situation og det, der sker, hvis man indretter sig efter dette lovforslag, men det er mit indtryk efter de oplysninger, vi har, at langt de fleste amter og kommuner har budgetteret under hensyn til dette lovforslag. Hvad der sker, hvis man ind-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

retter sig efter det, og hvad der ville være sket, hvis man ikke havde indrettet sig efter det, eller hvis dette lovforslag ikke var kommet, det er det, man skal spørge om, når man skal finde frem til, hvor stor en besparelse der ligger i forslaget. Jeg kan oplyse, at med de tal, vi har — som er senere end de tal, der er nævnt i bemærkningerne til lovforslaget og i min fremsættelses-tale fra sidste samling — ser det ud, som om forskellen mellem det beløb, staten ville være kommet til at betale i refusion, hvis dette lovforslag ikke blev gennemført, og det, den skal betale, når det bliver gennemført, ligger i en størrelsesorden af 140 mill. kr.

Da jeg som sagt regner med efter de oplysninger, vi har, at man stort set har indrettet kommuners og amters budgetter, fordi man altså har haft mulighed for det, efter dette loft, så svarer en begrænsning — uden at jeg helt tør garantere for omregningen — når vi har en gennemsnitsrefusionsprocent på ca. 40 og man tænker sig, at loftet bliver fulgt fuldstændigt, hvad jeg ikke tror det gør, af statens udgifter på 140 mill. kr. til en mindre aktivitet i vejbygningssektoren for amter og kommuner på $2\frac{1}{2}$ gang beløbet, altså ca. 350 mill. kr. Nu tror jeg, man må regne med, at der er nogle steder, hvor loftet ikke kan holde — det var ikke muligt at regne det ud mere nøjagtigt — og derfor bliver aktivitetsnedgangen måske ikke fuldt så stor.

Men det lange og det korte af dette er altså, at stort set vil lovforslaget, hvis det bliver fulgt, sådan som vi regner med, betyde en nedgang i aktiviteten, altså en besparelse både for kommuner og amter og for staten, der vil blive fordelt med 140 mill. kr. for statens vedkommende og et beløb på op til 210 mill. kr. tilsammen for samtlige amter og kommuner.

Det er altså en meget væsentlig besparelse, og så kan man jo diskutere — det nævnte hr. Ove Hansen — om det nu er rimeligt, og man kan nævne beskæftigelsesproblemer o. lign. Der vil jeg gerne sige, at vi har jo i den forløbne sommer haft et anlægsstop, som netop kun har virket på statens del af anlægsudgifterne og f. eks. for vejenes vedkommende har betydet udskydelser af størrelsesordenen 130 mill. kr. for

de statslige vejopgaver. Når man ser tilbage på den forløbne sommer, må man vel nok sige, at det ud fra beskæftigelsesmæssige synspunkter har været en rigtig disposition. Man kan også sige det på en anden måde: hvis man ikke havde haft anlægsstoppet, havde man formentlig sat flere arbejder i gang, men der var ikke blevet lavet så forfærdelig meget mere. Det vil altså sige, at det havde været en meget urationel arbejds-metode.

Hr. Arne Larsen rørte ved noget meget principielt med spørgsmålet om en omprioritering. Nu er vi altså ude af den egentlige sparebetragtning og ovre i det andet synspunkt. Med de nævnte tal har jeg vist, at det er en ret betydelig indskrænkning, der bliver tale om, af det, vi kan kalde de sekundære vejarbejder. Det er heller ikke helt urimeligt, synes jeg i hvert tilfælde, når jeg oplyser, at i 1964-65 brugte man ca. 284 mill. kr. på veje over staten — d. v. s. det, staten bestemte over — og 690 mill. kr. over amter og kommuner, og siden er udgifterne steget jævnt, således at budgettallene for 1970-71 var 664 mill. kr. for statens område og 1.630 mill. kr. for amter og kommuner. Der er altså tale om en meget stor stigning.

Jeg kan svare hr. Arne Larsen, at der er altså en overensstemmelse mellem det almindelige trafikpolitiske synspunkt og denne begrænsning, men naturligvis kun på den måde, og det erkender jeg, at dette er ét skridt på vejen. Indtil nu har det været sådan, at hver gang det har været nødvendigt at nedsætte den offentlige aktivitet og vejene har måttet bære deres — det er der ikke noget urimeligt i at de har måttet — så har den begrænsning ensidigt og alene ramt de veje, som staten har det direkte ansvar for.

Jeg er helt enig med hr. Holmberg i, at dette er ikke en kritik af en gammel ordning, som for så vidt har virket fornuftigt en tid, og som har tilvejebragt et godt sekundært vejnet — det skal man sådan set erklære sig tilfreds med — men på den anden side må man sige, at vi er nået til, at flaskehalsen og de væsentligste problemer på det vej-mæssige område nu ligger i, at staten må se at få gennemført sine arbejder på motorvejsområdet og hovedlandevejsområdet, som er tilbage, og hvor de store trafikale problemer ligger. Med dette lovforslag

[Ministeren for offentlige arbejder.]

er der lukket op for, at det skulle blive muligt. Det er dér, man må sætte ind.

Man må gøre sig klart, at en betydelig del af den vækst i amters og kommuners vejudgifter, som jeg lige har nævnt, stammer direkte fra — det kender vi masser af eksempler på — at hovedlandevejsarbejder eller motorvejsarbejder ikke er blevet udført så tidligt, som man har regnet med; og man derfor har måttet lave sekundære vejarbejder til aflastning i et sådant omfang, at vejbyggeriet i virkeligheden er steget så meget, at det har været nødvendigt yderligere at begrænse motorvejs- og hovedlandevejsbevillingerne. Det er altså denne onde cirkel, vi gerne skulle ud af.

Derfor mener jeg, jeg kan svare hr. Arne Larsen — men der bliver lejlighed til en nærmere drøftelse af det også — at der er for så vidt ingen modsætning mellem behovet for at få en begrænsning af den samlede offentlige aktivitet, både statens og kommunernes, og ønsket om at undgå fejlpositioner på vejområdet ved at lægge vægten på den rigtige sektor.

I øvrigt vil jeg gerne takke for tilslutningen til lovforslaget. Jeg er naturligvis parat til at give nærmere oplysninger om det i udvalget.

Ove Hansen: Et par bemærkninger til ministeren: Jeg kritiserede før, at man her kommer med et lovforslag, der griber ind i kommunernes dispositioner, efter at budgetvedtagelser har fundet sted. Dertil siger ministeren, at man gav varsel i foråret, idet man, et par dage før folketingsåret sluttede, fremsatte et lovforslag. Det er naturligvis rigtigt nok, men hvordan skulle kommunerne kunne disponere derefter? De kender vel ikke folketingets stilling. Man vidste vel ikke, om folketinget ville tiltræde lovforslaget. Måske under de vilkår, vi arbejder under for øjeblikket, nemlig at når der kommer et lovforslag, så er det konfirmeret af et flertal her i folketinget. Men jeg synes, at hvis man skulle vise forståelse over for kommunerne, så burde ministeren være kommet med lovforslaget så tidligt på foråret, at det kunne få en normal behandling her i folketinget og være vedtaget, inden folketingsåret sluttede. Jeg synes, det er et

rimeligt krav at stille fra kommunernes side: de kan udarbejde budgetter efter en gældende lovgivning, ikke efter en forventet.

Arne Larsen: Der var et enkelt spørgsmål, som jeg ikke fik svar på af ministeren, og det var spørgsmålet om udviklingskommunerne og deres vejudgifter. Her løber vi ind i nogle problemer, og dem kender ministeren udmærket netop i forbindelse med vores motorvejsanlæg. Jeg synes altså, at det på en eller anden måde må med ind i overvejelserne, om der kan skabes en eller anden særegel for udviklingskommunerne under hensyn til deres vejproblemer, sådan at vi ikke slår noget i stykker, hvad deres planlægning angår.

Jeg er i og for sig tilfreds med ministerens problemstillinger, men tilbage står stadig væk, at det kan være rart nok at have nogle gode intentioner om, hvordan vejpolitikken skal være — og jeg synes, at ministeren har nogle udmærkede meninger i så henseende — men hvis han nu ikke selv bestemmer farten, men der er spareudvalg, der kommer med en sparekniv og siger: sådan og sådan skal det være, så kan vi have nok så gode meninger og tanker, resultatet bliver anderledes.

Det er det fortvivlede ved det, som vi har oplevet den ene gang efter den anden her i folketinget. Vi har vedtaget love om motorveje her og dér og alle mulige vegne, såvel i byområder som i landområder, jyske motorveje og fynske motorveje og sjællandske i stor udstrækning osv., og efter lovforslagene stipulerer man, at de skal være færdige i den takt og i den takt og i den takt, og man stiller nogle fine planer op for, hvordan de skal finansieres igennem de forskellige år, men der er ingenting af det, der bliver opfyldt, intet. Vi vedtager her i folketinget udmærkede love, men så er der andre, som, når vi har vedtaget dem, simpelt hen laver dem om eller udskyder arbejderne. På den måde hober problemerne sig op.

Derfor synes jeg, at der var noget godt og noget fornuftigt i, at vi netop gik ind i den problemstilling, at vi på ét område nok kunne spare, men så skulle det være for at forcere udviklingen på et andet område. Dér er jeg altså ikke overbevist om at den højt-

[Arne Larsen.]

ærede minister får så meget at skulle have sagt, idet det er andre, der bestemmer farten.

Ministeren for offentlige arbejder (*Guldberg*): Jeg kan først sige til hr. Arne Larsen om udviklingskommunerne — undskyld, at jeg glemte at svare på det i første omgang at jeg tror i og for sig, at der er taget hensyn til det. Nu er udviklingskommuner jo meget forskellige, men i hvert tilfælde for så vidt angår hovedstadsområdet, er der stort set tale om, at de motorvejsanlæg, som skal laves i dette område, og som har betydning for disse udviklingskommuner, og som er det, de rykker mest for — jeg har haft en del drøftelser lokalt om disse ting — bliver fremmet, og de bliver fremmet uanset de forskellige besparelser, der har været. På det punkt mener jeg altså at kunne berolige.

I øvrigt vil jeg sige, at der er selvfølgelig en anden side af sagen. Der er en del udviklingskommuner med et meget stort byggeri, hvor en hel del af vejjudgifterne i virkeligheden vedrører boligveje, og måske er en del af dem efter den nuværende ordning gået med i refusionerne. Man kan selvfølgelig diskutere, om det er rigtigt, for det er i virkeligheden et byggemodningsomkostningsspørgsmål.

Jeg kan ikke garantere for, hvordan det kommer til at gå fremover, men jeg kan sige til hr. Arne Larsen, at i den periode, hvor den nuværende regering har siddet, er vejjudgifterne på amternes og kommunernes område steget med 230 mill. kr., samtidig med at statens er gået ned med 54 mill. kr., og det er i hvert fald den forkerte vej, hvis vi skal løse det omprioriteringsproblem, som vi er enige om. Jeg vil også gerne sige, at det er selvfølgelig rigtigt, at gode intentioner hjælper ikke, men det er nu bedre at have en god plan end en dårlig plan. Det er også rigtigt, at det hjælper ikke, hvis man tror, at man kan sætte mere arbejde i gang, end der rent faktisk kan blive arbejdskraft til, for så går der også uorden i det. Det var det, vi kunne have risikeret i denne sommer. Det er vel et spørgsmål om at finde den balance, som indgår i regeringens perspektivplanlægning — som ikke bare kan vedrøre trafikområdet, men som er en balance mel-

lem de forskellige områder — og som vi også arbejder med.

Hr. Ove Hansen siger, at han ikke finder det rimeligt at forvente, at kommunerne, når de budgetterer, budgetterer ud fra kendskab til et fremsat lovforslag, som ikke er gennemført, altså ikke er lov. Jeg vil gerne svare, at man kan da ikke på andenmåde varsle over for kommunerne, og varsle effektivt, fra en regerings side end ved at fremsætte et sådant lovforslag og oven i købet klart sige til kommunerne, hvad hensigten er med det.

Jeg lærte noget for et par år siden, da vi drøftede spørgsmålet om en beskæring af refusionsprocenterne med en tredjedel. Hr. Ove Hansen nævnte netop dette her, men han undlod samtidig at nævne, at der blev givet kompensation til kommunerne over byrdefordelingen; de penge har de altså fået igen. Det var ikke en nedskæring, der var tale om, det var en flytning fra en procentordning til noget andet. At kompensatio- nen så er fordelt forskelligt ude omkring i landet og har været med til at udjævne byrdefordelingen, det er en anden historie. Dengang fik jeg en meget klar besked, også af hr. Ove Hansen, og den gik ud på, at det eneste tidspunkt, hvor man med rimelighed kunne give besked, var lige før budgetlægningen med henblik på det budget, som altså ikke var lagt.

Hvis man gør det tidligere, så opnår man noget andet. Så kan man risikere, særlig når det drejer sig om ophævelse eller nedsættelse af refusioner, at man premierer de kommuner og amter, som i kraft af et forhåndskendskab før sommeren og gennem hele sommerens arbejdsperiode får en mulighed for at sætte væsentligt mere arbejde i gang, end de nogen sinde havde drømt om at gøre, ud fra den betragtning, at nu gælder det om at få lavet mest muligt til de høje procenter, inden de bliver afskaffet. Dette virkede naturligvis urimeligt mellem kommunerne indbyrdes. Den besked fik jeg under forhandlinger med de kommunale organisationer. Der var altså kun ét fornuftigt tidspunkt at meddele ændringer på, nemlig umiddelbart før budgetlægningen begyndte, det vil sige så sent, at lovforslag ikke kunne, men heller ikke behøvede at blive gennemført som lov i den davæ-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

rende samling. Hvis vi først var kommet med det nu, så havde vi mødt den kritik, som hr. Ove Hansen først nævnte, nemlig at vi ikke havde sagt til i tide, og det havde efter min opfattelse været langt mere urimeligt. Derfor har vi valgt den fremgangsmåde, som har givet sig udslag i tidsplanen med fremsættelse før sommerferien og genfremsættelse nu.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om Danmarks erhvervsfond.

Valgt blev: *Jørgen Jensen, Havnstrup Clemmensen, Mads Eg Damgaard, Hans Kjær, Jens Peter Jensen (Sorø amt), Niels Eriksen, Per Federspiel, Dagmar Andreasen, Jørgen Andersen, Helge von Rosen, Jørgen Peder Hansen, Poul Dalsager, Holst, Per Hækkerup, Anker Jørgensen, Kampmann og Poul Dam.*

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om udlevering til andet nordisk land i anledning af visse beslutninger om forsørg eller behandling.

Valgt blev: *Lis Møller, Langkilde, Gerda Møller, Simonsen, Per Federspiel, Eva Ree, Marie Louise Truels-Christensen, Rigmor Christensen, Meta Ditzel, Højland, Thomas Have, Albertsen, Lene Bro, K. Axel Nielsen, Karl Maa Rasmussen, Tastesen og Poul Dam.*

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af dags dato meddeler handelsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende.

Fra medlem af folketinget *Else-Merete Ross*, der har haft orlov på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv, har jeg modtaget meddelelse om, at hun fra og med den 12. d.m. atter kan give møde i tinget. Stedfortræderens, *Mogens Højlands*, hverv som midlertidigt medlem af folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Fra faglige og andre sammenslutninger samt fra private personer er modtaget en række *henvendelser* bl. a. om indkomstpolitiske spørgsmål, herunder især om den automatiske dyrtidsregulering, om bolig- og byggepolitiske spørgsmål, om problemer i forbindelse med børne- og ungdomsforsorgen samt om andre emner, bl. a. om flybortførelser, forureningsproblemer m. m.

Jeg henleder opmærksomheden på, at sådanne henvendelser til stadighed fremlægges til gennemsyn for medlemmerne i læseværelset.

Medlem af folketinget *Langkilde* har meddelt mig, at han ønsker til undervisningsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil ministeren foranledige en undersøgelse af udbetalingen af undervisningshonorarer ved det filosofiske fakultet ved Københavns universitet med henblik på at konstatere, om der har været foretaget uberettigede udbetalinger, og af, hvilke foranstaltninger der fra universitetets ledelse er truffet for at få klarlagt problemerne herom?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Handelsministeren (Knud Thomsen): Herved skal jeg tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring af lov om velfærdsforanstaltninger for søfarende.*

Handelsflådens Velfærdsråd har til opgave at varetage og fremme sådanne foran-