

[Indenrigsministeren.]

nyttet ordningen. Det drejer sig om ca. 2.000 parcelhusejere, det drejer sig om 58 kommuner ud af 277, og det drejer sig, som jeg nævnte før, om 7,4 mill. kr.

Hr. Jens Chr. Christensen var inde på, at hvis man bare fik loft over grundskylden, så var det unødvendigt med en sådan lov. Jeg er helt uenig med hr. Jens Chr. Christensen, for hvis vi forudsatte, at grundskyldpromillen f. eks. i den ærede socialdemokratiske ordførers kommune kom højere op, så var der et endnu større behov i Gladsaxe kommune i hvert fald.

Hr. Bernhard Baunsgaard var inde på problemet om vej- og kloakbidrag. Når jeg ikke har taget det med, er det, fordi der ikke er den ensartede ordning for disse bidrag, som gælder på ejendomsskatternes område. Det, det drejer sig om med dette lovforslag, er, som det i sin tid blev sagt, at man ikke skal beskatte de ældre fra hus og hjem. Jeg er villig til at se på problemet, men vil dog gerne indskyde den fodnote, om man så må sige, at da reglerne vedrørende vej- og kloakgæld er meget forskellige, vil det give en vældig administration. Vej- og kloakgæld kan ifølge gældende lovgivning afdrages over 15 år. Når jeg altså ikke har taget med, at man skal indføre en henstandsordning på dette område i kommunerne, så var det netop for ikke at gribe ind i det kommunale selvstyre på dette område, hvor der ikke er ensartethed. Men jeg er altså parat til at se på det problem. Det følger i og for sig også en henstilling fra de kommunale organisationer, at der på dette område blev en valgmulighed; dermed være ikke sagt, at kommunerne skulle sige nej til en anden ordning, det tror jeg ikke kommunerne ville gøre.

Hr. Henning Philipsens bemærkning med henblik på de øvrige borgeres boligforhold er jo rettet til boligministeren, og det kan hr. Henning Philipsen jo tage op dér; jeg ved, at hr. Henning Philipsen i forvejen tager det op.

Hr. Albertsen var også inde på spørgsmålet om vej- og kloakbidrag. Jeg takker for de rosende bemærkninger. Det er i og for sig et lille lovforslag, men det har en vældig virkning, at man ude omkring i kommunerne får en ensartet stilling, og jeg vil give hr. Albertsen ret i, at når ordningen

ikke er udnyttet mere, end den er, så skyldes det måske nok tilbageholdenhed fra de ældres side, en vis aversion imod at lyse gæld på deres ejendom, men det skyldes måske nok så meget, at de ikke er bekendt med ordningen og ved, hvilke muligheder de har. Det må være opgaven at gøre dem opmærksom på disse muligheder, når dette lovforslag gennemføres, forhåbentlig i så stor enighed som vel muligt.

Jeg takker for en velvillig tilslutning og skal tilsige at komme med de oplysninger, udvalget ønsker.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Jeg foreslår, 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:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje.

(Lovforslaget (nr. 70) findes i tillæg A. sp. 1105, fremsættelsen i tidenden sp. 1372).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Bent Sørensen: Det lovforslag, der her skal til behandling, er sådan set anden akt eller anden afdeling af lovforslaget om offentlige veje. Første afdeling blev vedtaget her i tinget i juni 1971. Den lov, man dengang vedtog, var den del af lovgivningen, som angik den rent administrative opbygning af vejnettet, og det vil sige, at vi fik tredelingen af vejsystemerne, således at vi fik statsveje, amtsveje og kommunalveje. Forslaget dengang var et led i opgavefordelingen mellem stat, amt og kommuner, og dengang medførte det jo en længere debat her i tinget. I denne debat indgik bl. a. bange anelser om, at den nye tredeling af vejnettet ville medføre en kraftig overadministration. De forhandlinger, der siden har fundet sted mellem de kommunale organisationer og ministeren, har heldigvis

[Bent Sørensen.]

resulteret i en fornuftig overenskomst mellem kommunerne og ministeriet, således at der ikke på dette punkt skulle blive tale om overadministration eller kompetencestridigheder, og jeg vil gerne her benytte lejligheden til at takke ministeren for den positive indstilling, han havde over for kommunerne.

I bemærkningerne til lovforslaget dengang blev det anført, at den resterende del af vejbestyrelsesloven kunne vente med at komme til revision til den næste folketings-samling, bortset fra at lovforslaget skulle fremsættes så betids, at hele vejloven kunne træde i kraft den 1. april 1972. Det er det, der nu er sket.

I sammenligning med det forslag, der blev behandlet sidste år, rummer det foreliggende lovforslag formodentlig ikke mulighed for den store debat. Lovforslaget indeholder foruden nogle rent redaktionelle ændringer bestemmelser om ekspropriation og taksation. Lovforslaget indeholder anvisninger på, hvilken fremgangsmåde man skal bruge ved ekspropriation, og her er der i forhold til de bestående regler tale om en nydannelse. I modsætning til, hvad der er gældende, medfører forslaget, at vejbestyrelsen eller kommunalbestyrelsen ved en åstedsforretning skal forelægge vejplanerne for de implicerede parter, før der træffes afgørelse om en ekspropriationsbeslutning. Der åbnes mulighed for på denne måde, at de implicerede kan få en indflydelse på planerne, inden selve ekspropriationsbeslutningen træffes. I praksis vil dette nok komme til at betyde en forsinkelse i forhold til den nugældende fremgangsmåde, men jeg mener, at denne forsinkelse må betegnes som acceptabel, når der tages hensyn til, hvilken forbedring det vil betyde for de implicerede.

Som en anden nyskabelse i lovforslaget er der nu mulighed for at gribe ind, når der i tilslutning til en i forvejen eksisterende vej, der udmunder i en hoved- eller landevej, sker en yderligere forøgelse af bebyggelsen inden for en afstand af 100 m, i byområder dog kun 50 m, fra den eksisterende hoved- eller landevej. Man kan i sådanne tilfælde stille krav om, at der sker forandringer i vejens udmunding i hoved- eller landevejen. Det er nok et spørgsmål, om der her

bør sættes en afstandsgrænse, idet jeg mener, at enhver væsentlig forøgelse af trafikken på en vej, der munder ud i en hoved- eller landevej, bør medføre, at udmundingsforholdene tages op til revision.

I en del af paragrafferne er der indsat en bestemmelse om, at disse ikke gælder for Københavns kommune; der henvises til gældende bestemmelser i Københavns bygge-lov. Jeg mener, at vi i udvalget bør se nærmere på disse bestemmelser med henblik på, at hele loven også kommer til at gælde for København. Vi må i så stor udstrækning, det overhovedet er muligt, se at komme væk fra de særbestemmelser, som København har, og jeg håber, at ministeren vil vise sig velvillig over for eventuelle ændringer i det her nævnte.

Da lovforslagets øvrige indhold i alt væsentligt er i overensstemmelse med den gældende vejbestyrelseslov og ikke giver anledning til særlige bemærkninger, skal jeg på mit partis vegne tilsige en hurtig og velvillig behandling af forslaget.

Stæhr Johansen: Dette lovforslag er en konsekvens af den gennemførte række love om ændring af vores vejlovgivning her i Danmark, og allerede da loven om offentlige veje i sidste samling var til behandling, var vi klar over, at man dér koncentrerede sig i særlig grad om nyordningen af vejvæsenets organisation og bortfald af vejrefusioner. Derfor var der selvfølgelig en del resterende spørgsmål, der skulle til behandling, og derfor er det nu foreliggende lovforslag altså fremkommet på grundlag af den tidligere lov om offentlige veje suppleret med de ændringer, som det er nødvendigt at gennemføre, for at loven kan komme til at virke efter sin hensigt.

Dette lovforslag beskæftiger sig i særlig grad, bortset fra de almindelige redaktionelle ændringer, med spørgsmålet om ekspropriation og taksation, og det er naturligvis et område, der interesserer den almindelige borger meget stærkt. Jeg vil gerne have lov til at sige på samme måde som den socialdemokratiske ordfører, at jeg synes, der er mange gode ting i dette lovforslag. Der er lagt op til en ganske anderledes demokratisk behandling af de berørte grundejere, hvorfra man skal ekspropriere, end efter den nuværende lov, som vi jo har arbejdet under i

[Stæhr Jehansen.]

mange år, og jeg vil gerne understrege på mit partis vegne, at det hilser vi med tilfredshed. I dag er det jo således, at grundejerne blot modtager en meddelelse om ekspropriationen, når beslutningen er truffet, men efter lovforslaget bestemmes det, at grundejerne forud for beslutningen skal gøres bekendt med vejbestyrelsens planer om ekspropriation. Dette sker under en åstedsforretning ledet af et kommunalbestyrelsesmedlem, og der er derefter en 3 ugers frist, hvor grundejerne kan komme med ændringsforslag, inden beslutningen om ekspropriation træffes. Det er min opfattelse, at de nye regler på udmærket måde tilgodeser retssikkerhedssynspunkter og tillige det tillidsforhold mellem by og borger, der også gerne skulle kunne holde i en eventuel konflikt med grundejerinteresser.

På den anden side må man ikke være blind for ulemperne, der bl. a. er den meget lange tid, en ekspropriationssag vil tage, og man bør måske også tænke på, at der pålægges kommunalbestyrelsesmedlemmer nye byrder ved siden af de mange pligter, de har i forvejen.

De øvrige bestemmelser i lovforslaget er i vidt omfang konsekvensændringer og redaktionelle ændringer, men der er også nogle realitetsændringer og nye bestemmelser. De mange detailbestemmelser varslers om et omfattende udvalgsarbejde, der til og med gerne skulle være færdigt så betids, at loven kan træde i kraft den 1. april sammen med de øvrige bestemmelser i loven om offentlige veje.

Som ministeren nævnede i sin fremsættelse, er kommunerne endnu ikke hørt, og der må også ventes henvendelser fra grundejerrepræsentanter. Dertil kommer, at forhandlingerne mellem stat og kommuner om det statslige vejnet endnu ikke er tilendebragt.

Jeg skal dernæst gøre nogle bemærkninger til enkelte af lovforslagets bestemmelser.

Selv om vejadgangsudvalget fortsat skal være indstillende og ikke besluttende, kan

det måske være betænkeligt at ændre sammensætningen fra 4 kommunale og 3 statslige repræsentanter til 4 af hver, derved at trafikministeren foruden formanden skal udpege yderligere 1 medlem. Udvalgenes betydning må ventes at blive stigende og afgørelserne, det foranlediger, økonomisk byrdefulde.

Jeg vil også gerne rette det spørgsmål til ministeren, hvorfor politimesteren ikke mere skal tilkaldes til udvalgenes møder. Han repræsenterer jo en helt anden myndighed, og da der mange gange i forbindelse med vejekspropriationer er færdselsproblemer, som jo hører under politimestrene, vil jeg gerne spørge, hvorfor man i forhold til den nugældende lovgivning ikke har politimesteren med.

Derimod er det tilfredsstillende, at der også i forbindelse med adgangsbestemmelserne gives grundejerne en frist til indsigelser ligesom ved ekspropriationer.

Forslagets bestemmelser om tankanlæg ved vejene er udtryk for en betydelig skærpelse, og der må forventes indvendinger fra denne del af erhvervslivet. Det må vi se på i udvalget, og det gælder også de nye bestemmelser om hegn m. v.

Som jeg gjorde det ved behandlingen af privatvejsloven og vejbidragsloven, vil jeg gerne give udtryk for, at vi fra konservativ side er velvilligt indstillet over for denne gennemgribende revision af vejlovgivningen, som vi er i færd med at foretage med disse tre lovforslag, vi arbejder med, og jeg kan tilsige en velvillig behandling af de mange detailproblemer i udvalget.

Holmberg: Med sine mange ændringer — efter lovforslaget vil loven få 114 paragraffer — ser lovforslaget om ændring af lov om offentlige veje ret uoverskueligt ud, det erfarer man bare ved at læse det igennem. Vi må erkende, at der er mange redaktionelle ændringer og konsekvensændringer, men jeg tror alligevel, det er rigtigt, at vi får tid til, hvad vi også skal have, i udvalget at drøfte det nærmere, for der er en hel

[Holmberg.]

del sprængstof heri. Vi ved jo, at vi er inde på områder, som utallige gange har givet anledning til strid: ekspropriation, taksation og adgangsforhold eller mangel på samme til en vej, overtagelse af areal og nedlæggelse af almene veje og offentlige stier m. v. Det egner sig så afgjort bedst til udvalgsbehandling.

I alle tilfælde én ting er sikker, nemlig at de nye regler om ekspropriation, taksation, frister m. v. må vi betragte som et afgørende fremskridt i forhold til det, vi indtil nu har arbejdet under. Lovforslaget følger reglerne i andre lignende lovforslag, som vi også i denne uge har behandlet. Indtil nu har der ikke været konkrete regler, som skulle følges ved en ekspropriation, og det bliver nu ændret. Ekspropriation er naturligvis nødvendig, i mange tilfælde er det i hvert tilfælde nødvendigt, men det må også være sådan, at den borger, det går ud over, bliver ordentligt behandlet, og vi kan nok have lov at sige, at indtil nu er det måske så som så hermed.

Der sker en mindre ændring med hensyn til de formål, der kan eksproprieres til, i forbindelse med støjafværgende foranstaltninger. Jeg tror, det er rigtigt med denne nydannelse.

At en grundejer får bedre muligheder for, inden ekspropriationen sker, at sige nej eller i hvert fald at drøfte spørgsmålet, det er en foranstaltning, som absolut må være rigtig. Men om der så er ramt rigtigt hele vejen igennem, det kan vi drøfte videre, om der skal være yderligere sikring af de private. Det offentlige skal selvfølgelig have ret til at ekspropriere og planlægge, men de private interesser skulle nødig trædes for nær. Umiddelbart må vi altså erkende, at de foreslåede bestemmelser er bedre end dem, vi indtil nu har arbejdet under.

Der er imidlertid andre bestemmelser, som måske knap nok er så indlysende rigtige, men det er muligt, når vi kommer til udvalgsarbejdet og får det hele gennemdrøftet og stiller spørgsmål derom og får forklaringer på bestemmelserne, at den skepsis, vi i første omgang kan have, måske kan ændre sig.

Jeg vil alligevel tage enkelte ting frem, som vi i alle tilfælde yderligere skal have drøftet i udvalget, ud over, hvad vi kan læse

os til i forslaget. Det er bl. a. nedlæggelse af offentlige og almene veje. Det er rimeligt, at en vejbestyrelse skal have den mulighed, men bliver ejeren rigtigt behandlet? Det vil jeg stille et spørgsmålstegn ved. Naturligvis kan en vejbestyrelse ikke tage vejretten fra en mand, der skal altid være vejret til en ejendom; men den kan nedlægges som offentlig vej, og denne før offentlig vej kan så blive privat — med, hvad hertil hører for ejeren. Han får forpligtelser, som han ikke havde før, og så vidt jeg kan læse i lovforslaget, får han ingen erstatning herfor. Den ejendom, som han har købt, har måske kostet en sum, som er lidt større, netop fordi den har ligget ved offentlig vej, og den ejendom bliver nu forringet ved det ændrede ejerforhold til vejen. Som jeg sagde før, mener jeg, at man skal have mulighed for at nedlægge en vej som offentlig vej, men jeg vil i hvert fald have de nærmere vilkår yderligere drøftet.

På samme måde mener jeg også, vi yderligere skal have drøftet § 108 om vejskilte, færdselstavler m. v. Der er mange ting under „m. v.“, f. eks. skilte med angivelse af vejnavne, færdselstavler, lyssignaler og kabler hertil, master, barduner, bæretråde til brug for samfærdselsmidler og forsyningsanlæg. Disse genstande kan anbringes på private ejendomme, også uden erstatning, i hvert fald så vidt jeg kan læse forslaget. Erstatning kan kun komme på tale, hvis der forvoldes skade eller ulempe ved anbringelsen. Det er en af de ting, vi skal kigge lidt nærmere på, om det er rimeligt og rigtigt. Det offentlige skal, som jeg nævnte før, have ret til anbringelsen, men at man sådan uden videre kan gøre det med en kort frist og uden erstatning, det må vi kigge nærmere på.

Vi må også nærmere drøfte hegn mod vej, herunder også, hvem der skal betale.

I forslaget er der mange naturlige konsekvensændringer til gældende lov om vejbestyrelser, og der er også realitetsændringer, som jeg kort har nævnt nogle af. Men der er flere, og dem vil vi møde, når vi kommer til udvalgsarbejdet. De redaktionelle ændringer er der jo ingen grund til at beskæftige sig med. Der er meget, meget godt i det fremsatte lovforslag, som umiddelbart kan få vor tilslutning. Andre områder, bl. a. dem, jeg har nævnt her, skal vi drøfte nærmere,

[Holmberg.]

men på mit partis vegne kan jeg i hvert fald tilsige velvillig behandling i udvalget.

Skovmand: Den vigtigste nyskabelse i dette lovforslag er vel nok de ændrede bestemmelser med hensyn til ekspropriation, som på en række måder giver grundejerne en bedre stilling, end de hidtil har haft. I lighed med andre af ordførerne finder jeg, at dette er en god ting. Ganske vist kan det i en række sager give en langsommere arbejdsgang, men det tror jeg vil kunne opvejes af, at ekspropriation ikke i samme grad som nu vil virke som et overgreb fra myndighedernes side. Det kan måske betyde, at hele debatten omkring ekspropriation og ekspropriationsbegrebet i al almindelighed kan få en mere nøgtern karakter.

Lovforslaget er som de øvrige vejforslag, vi har haft til behandling, af meget teknisk karakter, og jeg skal ikke her gå i detaljer med de enkelte paragraffer. Jeg vil dog sige, at jeg synes, det vil være rimeligt, at støjhensynene bliver markeret kraftigere i loven. Der er ingen mening i, at støjhensyn kun skal tilgodeses i naturfredningsloven.

Jeg vil også sige, at jeg ikke på nuværende tidspunkt føler mig overbevist om det berettigede i, at Københavns kommune også ifølge lovforslaget er undtaget fra visse bestemmelser.

Men ud over disse bemærkninger vil jeg gerne på mit partis vegne tilsige en positiv behandling af lovforslaget, og jeg vil af praktiske grunde foreslå, at det bliver behandlet i det samme udvalg, som arbejder med lovforslag nr. 19 om private fællesveje.

Arne Larsen: Andre ærede ordførere har jo grundigt beskæftiget sig med forslag til lov om ændring af lov om offentlige veje, hvad angår indholdet og principperne, og der er i og for sig ingen grund til for mig at fordybe mig i lovforslagets enkeltheder. De øvrige ordførere har været inde på en række spørgsmål, som det er meget relevant at tage op i udvalget; det er nok snarere her, det grundige arbejde med gennemgang af lovforslaget skal finde sted.

Sidste år gennemførte vi jo første etape af vejlovsændringerne; vi fik en tredeling af

vejene i henholdsvis statslige veje, amtskommunale og kommunale veje, refusionsreglerne, bortfalder, og vejfonden bortfalder, og lov om bestyrelse af de offentlige veje går nu med dette lovforslag ind i den almindelige lov om offentlige veje.

Der har været nævnt ekspropriationsbestemmelserne, som foreslås ændret; nogle finder, at de bliver ændret i rigtig retning, og det tror jeg i og for sig også.

Der er bare et enkelt problem, som jeg gerne vil rejse. I den foreslåede § 93 står der i stk. 2:

„Anmodning fremsættes over for vedkommende kommunalbestyrelse, der med præklusiv virkning ved bekendtgørelse i Statstidende med 2 ugers varsel indkalder til åstedesforretning.“

Det samme udtryk „præklusiv“ finder vi i lov om private fællesveje, og nu vil jeg gerne spørge ministeren, om han kan oversætte ordet præklusiv, for det er jo meningen, at disse love skal skrives på en sådan måde, at almindelige, jævne borgere kan forstå dem. Jeg er ved hjælp af ordbøger og andre håndbøger nået frem til at få defineret det, der hedder præklusion; det skulle vist betyde sådan noget som et krav ophør ved ikke at være gjort gældende, skønt den berettigede ved en offentlig indkaldelse er opfordret dertil. Jeg vil gerne bede ministeren om at foranledige, at vi får en anden tekst i § 93, stk. 2, sådan at almindelige, jævne mennesker kan forstå, hvad der menes med denne præklusive virkning. Det var bare en enkelt ting, som jeg synes trænger til at ændres.

Jeg har endvidere læst § 103. Den er overtaget fra vejbestyrelsesloven, og jeg vil spørge ministeren, om han vil hjælpe mig med at forstå denne paragraf. Der står:

„Ved offentlige veje må faste genstande, skilte eller lignende ikke uden vejbestyrelsens tilladelse anbringes således, at de rager ind over vejens areal. Karnapper, åbne altaner, udbuede vinduer og lignende bygningsdele, der er hævet 2,8 m over fortov, må dog uden vejbestyrelsens tilladelse anbringes ud over fortove indtil 1 m fra kørebane kant eller cykelsti.“

Jeg kan så nogenlunde følge med i, hvad det betyder, men så står der:

„Det samme“

[Arne Larsen.]

— altså denne tilladelse til at rage ud over fortov indtil 1 m fra kørebane kant eller cykelsti. —

„gælder porte, døre, skodder og vinduer, der er indrettet til at åbnes udad, for så vidt deres underkant holdes i en højde af mindst 2,2 m over fortov.“

Så begynder jeg at forestille mig en port, der kan rage indtil 1 m fra fortovskant svævende 2,2 m ud over fortovets terræn; den er mig noget mærkværdig. Men det er sådanne skønhedspletter, man måske kan få rettet.

Jeg har i og for sig ikke andre bemærkninger til selve lovforslaget, for jeg vil da tilsige mit partis støtte til gennemførelsen og et sagligt udvalgsarbejde; men der er altså hist og her nok noget, der bør ændres.

Dernæst vil jeg gå over til at beskæftige mig med problemerne omkring administrationen af vor vejlovgivning.

Som det højt og tydeligt står i lovforslaget, skal statsvejene administreres af et direktorat, men med ministeren som øverste forvaltningsmyndighed, og de nærmere regler for vejdirektoratets virksomhed fastsættes af ministeren.

Jeg stillede den 17. december i fjor et spørgsmål til ministeren om, hvilke oplysninger ministeren kunne give om vejdirektoratets omorganisering. Jeg fik det svar den 29. december, at ministeren allerede havde taget stilling til den organisatoriske ændring af det nuværende vejdirektorat, herunder til opdelingen i departementale og direktoratsopgaver, og det er, siger ministeren, en rent administrativ afgørelse. Basta og nul mere. Jeg fik ikke svar på mit spørgsmål: hvordan agtes det gennemført, på hvilken måde er omorganiseringen tænkt udført og efter hvilke retningslinjer? Det er en administrativ afgørelse, og det behøver jeg altså ikke at blande mig nærmere i. Det er i og for sig heller ikke det, jeg agter at gøre, men jeg kunne godt tænke mig at blive orienteret. Men nu forstod jeg ved behandlingen af vejbidragsloven, da ministeren svarede på et spørgsmål fra hr. Bilgrav-Nielsen, at man agter at fremsende alle oplysninger til udvalget.

Dernæst spurgte jeg, om udflytningen eventuelt skulle komme, og om den skulle ske til Vejle eller Skanderborg. Også her fik

jeg et meget kort svar: udflytningen var besluttet, principbeslutningen var truffet af den tidligere regering. Men efter hvad jeg forstod, havde den tidligere regering truffet beslutning om, at vejdirektoratet skulle flyttes til Vejle. Så meddeler ministeren, at udflytningen vil folketinget gennem finansudvalget under alle omstændigheder få lejlighed til at tage stilling til. Jeg synes også, det er et ret ufyldstgørende svar. Altså, man henholder sig til den tidligere regerings afgørelse, og vi får ikke noget at vide om, at ministeren egentlig har besluttet sig til at flytte vejdirektoratet til Skanderborg.

Jeg finder altså, at ministeren her tilsyneladende har taget denne beslutning ganske solo, for vi har jo bemærket, at personalet i vejdirektoratet har en helt anden indstilling. Man har tilladt, at personalet i vejdirektoratet er blevet taget med på råd, og man har forespurgt, om de kunne tænke sig at flytte ud. 91 pct. har sagt, at det kunne de ikke; og da man så har stillet dem over for spørgsmålet: nu flytter vi altså alligevel, vil I vælge Vejle eller Skanderborg, ja, så vil flertallet flytte til Vejle. Men da der derefter opstår spørgsmål om, at man eventuelt kan flytte til Silkeborg, ja, så vil alle de, der kan komme på tale, og som muligvis vil rejse med til Jylland, helst til Silkeborg. Men på trods af det træffer ministeren altså beslutning om, at nu skal vejdirektoratet flyttes til Skanderborg.

Omorganiseringen og flytningen til Skanderborg har jeg forstået betyder en 25 pct.s personaleforøgelse, og det er vel nok meget betænkeligt i disse sparetider. Jeg går ud fra, at regeringen er indstillet på, at man ikke unødigt skal smide penge ud. En del personale fra det nuværende vejdirektorat skal, efter hvad jeg også har forstået, forblive i København, lægges under departementet for at varetage de overordnede planlægningsopgaver; altså skal der alligevel være en slags overordnet vejkontor i departementet.

Men den alvorligste indvending mod udflytningen må dog vel være den, at man ved udflytning risikerer totalt at ødelægge direktoratets effektivitet. Kommunikationen med en række myndigheder vil blive besværliggjort og samarbejdet med disse dermed også ødelagt. Vejdirektoratet hænger jo ikke og

[Arne Larsen.]

svæver frit i luften. Der skal være daglig kontakt med en hel række institutioner og myndigheder, jeg kan nævne i flæng: vej-datalaboratoriet, statens vejlaboratorium, boligministeriet, den kommitterede i by-plansager, landsplanudvalget, egnsplanrå-det, naturfredningsmyndigheder, Danmarks tekniske højskole, justitsministeriet, tek-niske konsulenter og mange, mange andre. Det er klart, at et effektivt arbejdende direktorat på dette område nødvendigvis må have snæver og god kontakt til alle disse organer.

Derfor vil jeg spørge: har man egentlig spurgt disse organer og institutioner, om de var indforstået med, at man skulle udflytte direktoratet til Jylland? Jeg har hørt tale om — og det kan vi måske få bekræftet — at der nu også skal oprettes et trafik-direktorat. Jeg har forstået, at justits-ministeriet er interesseret i at koordinere visse bestræbelser med hensyn til trafik-sikkerhedsarbejdet: juridiske problemer, vej-tekniske spørgsmål, ulykkesbekæmpelse osv. osv.; alle disse ting er det jo meget naturligt at justitsministeriet interesserer sig for. Der er nedsat en trafik-sikkerhedskommission, som arbejder med en hel del spørgsmål, og det er jo under justitsministeriets ressort. Her er altså tale om forskning og planlæg-ning, om eksperthjælp på en hel række om-råder, og her vil man vel også være nød-saget til at trække på vejdirektoratet og vej-direktoratets ekspertise, så mon det ikke også ud fra den synsvinkel er noget for-hastet at flytte vejdirektoratet fra Køben-havn?

Endelig vil jeg lige spørge: hvordan ser situationen egentlig ud for personalet? Her har man sådan set foregøjet dem en vis medindflydelse på, hvor man skal flytte hen, og så får de den ikke alligevel.

Der er kolossale problemer for personalet i vejdirektoratet med at flytte til Jylland. Nu om stunder er jo både mand og hustru beskæftiget i erhvervslivet, for det meste da, især i de yngre og midaldrende aldersklasser. Det er nødvendigt, og så skal den ene part altså lige pludselig stilles over for det spørgs-mål, at nu flytter vor virksomhed til Jyl-land. Det er jo et kolossalt problem, der opstår for mange familier, og det er da givet, at der for mange, netop fordi enten mand

eller hustru ikke kan flytte med, opstår virkelig alvorlige økonomiske og familie-mæssige problemer.

Det kvindelige personale i vejdirektoratet er i mange henseender et meget højt kvali-ficeret personale, især på regne- og data-teknikkens område. Får man det ikke med, ja, så vil man få store vanskeligheder ved at opbygge den samme ekspertise derovre i Jylland.

Som sagt, 91 pct. har sagt nej til at flytte ud, men alligevel sker det. Jeg synes ærlig talt, det er at putte blå i øjnene på folk, på medarbejdere. Derfor vil jeg meget varmt henstille til ministeren, at denne afgørelse gøres om, at man tager alle mulige saglige hensyn, og jeg vil tro, at det også vil inter-essere såvel folketing som finansudvalg at snakke lidt med om, hvad det egentlig kommer til at koste at flytte til Jylland.

Men bortset fra disse bemærkninger om vejdirektoratets udflytning kan jeg altså tilsige velvillig behandling af lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Kamp-mann): Jeg vil starte med at takke ord-førerne for en velvillig behandling af lov-forslaget, idet praktisk taget samtlige be-mærkninger, der havde relation til lovforslaget, jo var af positiv karakter. Hertil kom en lang række bemærkninger fra hr. Arne Larsen, som overhovedet ikke havde det mindste med lovforslaget at gøre, men som jeg naturligvis var forberedt på, fordi det var blevet annonceret i tirsdags, at hr. Arne Larsen var utilfreds med vejdirekto-ratets udflytning; jeg skal da også besvare dem, selv om det ikke har det mindste med lovforslaget at gøre.

Må jeg først sige til hr. Bent Sørensen — hr. Stæhr Johansen var også inde på det — at jeg beklager, at vi med dette lovforslag i modsætning til, hvad der gælder en række andre lovforslag i ministeriet for offentlige arbejder og i ministeriet for forurenings-bekæmpelse, ikke havde tid til at høre de kommunale organisationer først, men det betyder naturligvis ikke, at de herved er afskåret fra at gøre deres indflydelse gæl-dende. Jeg havde helst set, at vi havde kunnet nå at gøre det, før jeg fremsatte lovforslaget, men jeg stod i den situation, at loven helst skulle træde i kraft den 1. april 1972, samtidig med at lov om offentlige

[Ministeren for offentlige arbejder.]

veje træder i kraft; derfor ønskede jeg lovforslaget frem i folketinget så hurtigt som muligt, og jeg må gå ud fra og håbe, at de kommunale organisationer og grundejerorganisationerne i folketingsudvalget vil gøre deres synspunkter gældende.

Men i øvrigt er det rigtigt, og det glæder mig, at det er trukket frem, at der har været en række problemer i relation til de kommunale organisationer med hensyn til vedligeholdelsen og projekteringen af de offentlige veje, som nu pr. 1. april 1972 overgår i statsligt regie; det har også glædet mig, at det er lykkedes at nå til en fornuftig overenskomst med de kommunale organisationer herom.

Hovedindholdet af de foreslåede ændringer angår jo ekspropriation og taksation. Jeg skal ikke gøre mange bemærkninger om det, blot sige, at jeg deler ordførernes glæde over, at det er lykkedes i videre omfang end hidtil at demokratisere denne proces, på samme måde som vi ønsker at demokratisere så mange andre processer i samfundsmekanismen.

Derudover rejste hr. Bent Sørensen og hr. Skovmand spørgsmålet, om den ikke også skal gælde for København; jeg kan kun sige, at vi i ministeriet vil se med velvilje på et forslag om, at de undtagelsesbestemmelser, som er indsat for Københavns kommune, måske ikke medtages.

Hr. Stæhr Johansen rejste derefter det konkrete spørgsmål om politimestrenes adgang til udvalgsmøderne; når det ikke er medtaget i lovforslaget, ligger ikke heri, at det er noget kardinalpunkt for os, at politimestre og andre sagkyndige, som tidligere har været med til møderne, ikke skal med. Hvis udvalget udtrykker ønske derom, kan vi enten tage det med i lovforslaget, eller vi kan tage det med i et cirkulære; det er ikke afgørende, hvilken af formerne man vælger, blot realiteten nås, således som hr. Stæhr Johansen nævnte det.

Derefter skal jeg gå over til hr. Arne Larsens indlæg, idet jeg naturligvis er enig i de bemærkninger, der vedrører selve forslaget, nemlig om anvendelsen af fremmedord og om visse redaktionelle ændringer af § 103, som kunne gøre den mere tydelig; det skal vi da arbejde på i ministeriet. Men det, jeg skal gøre lidt ud af, er det, der jo

også optog langt hovedparten af hr. Arne Larsens tid, spørgsmålet om vejdirektoratets omorganisering.

Jeg må sige, at en lang række af bemærkningerne forstod jeg ganske enkelt ikke. Det kan jo ikke være kommet bag på hr. Arne Larsen, at en rapport var på vej om en opdeling af vejdirektoratet i en planlægningsafdeling og en mere teknisk afdeling, for det har været nævnt på et langt tidligere tidspunkt, så vidt jeg erindrer, allerede da forslag til lov om offentlige veje blev behandlet i folketinget. Det kan næppe heller være kommet bag på hr. Arne Larsen, at den tidligere regering nedsatte et udvalg, som skulle forestå denne opdeling eller opsplitning af vejdirektoratet i en planlægningsenhed og en mere teknisk præget enhed. Der er altså ingen nyheder heri. Der er heller ingen nyheder i, at dette udvalg ikke nåede at blive færdig i den tidligere regerings tid og derefter afleverede rapporten til undertegnede, som har taget rapporten til efterretning og støttet de forslag, der lå i rapporten, bortset fra spørgsmålet om personalet, som hr. Arne Larsen også rejste.

Hovedsynspunktet må for mig være, at vi styrker planlægningsfunktionen for trafikinvesteringerne som helhed. Når hr. Arne Larsen betænker, hvor mange milliarder kroner der anvendes hvert eneste år til trafikinvesteringer i forskelligt regie, i forskellige sektorer, kan det næppe være en bestræbelse, der er uvelkommen, at man styrker planlægningsfunktionen som sådan, og det vil sige, at man styrker den ved at henlægge den i den mest umiddelbare nærhed af ministeren, som det overhovedet er muligt, således at ministeren får et planlægningsinstrument ikke alene for vejsektoren, men også for de øvrige sektorer. Det er det, der er baggrunden for forslaget fra styringsgruppen, og det er det, der er baggrunden for den stilling, jeg har taget til dette forslag.

Herefter er der spørgsmålet om den tekniske afdeling i vejdirektoratet, og dér er det jo rigtigt, som det er nævnt, at den tidligere regering havde besluttet, at denne afdeling eller denne styrelse skulle udflyttes, og jeg har indstillet til regeringen, at udflytningen skal fastholdes. Det, som er lidt mere uldent i hr. Arne Larsens betragtninger, er jo, hvorledes selve SF eller hvorledes hr. Arne Larsen i det hele taget stiller

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sig til udflytningstanken. Det var da rart at få en udtalelse her på dette tidspunkt om, hvorvidt SF er modstander af, at man flytter statslige institutioner til provinsen, om det synspunkt, der nu er anlagt her, betyder, at SF ikke mener, at en sådan udflytningspolitik er rigtig både generelt og i det konkrete tilfælde. Man kan få det indtryk, at SF ikke mener, der skal foretages hverken generelle eller konkrete udflytninger.

Derefter spørgsmålet om personalet: hr. Arne Larsen mener, at der i styringsrapporten skulle være nævnt en personaleforøgelse på ca. 25 pct. Lad mig her sige, at jeg utrykkelig har tilkendegivet, at jeg ikke har taget stilling til, om en personaleforøgelse overhovedet bliver nødvendig, og altså ikke accepteret en personaleforøgelse som følge af udflytningen. Det er ganske dræbende for udflytningstanken, hvis man i øvrigt er tilhænger af den, at enhver udflytning skal betyde en eller anden form for betydelig personaleforøgelse; det er et af de forhold, der er med til at slå den tanke i stykker.

Men vi kan ikke se bort fra, at netop loven om offentlige veje har betydet for vejdirektoratet en aktivitetsudvidelse derved, at man overtager ca. 4.500 km veje, som man ikke har været vejbestyrelse for på et tidligere tidspunkt; det er naturligvis udtryk for en vis aktivitetsforøgelse, som måske kan smitte af på en personaleforøgelse. Men man må ikke sammenblende denne aktivitetsforøgelse som anledning til en personaleforøgelse med udflytningen som anledning til en personaleforøgelse.

Må jeg ud over det sige, at det er tilkendegivet over for personalet, at vi vil gøre vores yderste for at skaffe den del af personalet, som ikke ønsker udflytning, ansættelse andre steder. Må jeg endvidere sige om personalets deltagelse, at her var hr. Arne Larsens fremstilling ret ensidig, og det er hr. Arne Larsen formentlig selv klar over. På det tidspunkt, hvor jeg opfordrede personalet til at deltage i beslutningsprocessen, fik jeg frem et stemmetal — så vidt jeg husker, var det den 9. december 1971 — på 37 ud af 212 stemmeberettigede — hr. Arne Larsen kender selv stemmetallene, jeg kan se, at han har dem liggende foran sig — og af disse 37 var, så vidt jeg husker, ca. 60 pct.

for den ene by og ca. 40 pct. for den anden by. Det er vist rigtigt at sige, at stemmedeltagelsen ikke var særlig betydelig og resultatet derfor ikke kunne tillægges særlig vægt, og at afstemningsresultatet som sådant ej heller var særlig markant.

Man gentog så afstemningen en 3 ugers tid senere, og da var tallet gået op fra 37 til 57. Det var stadig væk de samme 2 byer, som var inddraget, og forholdet var stadig ca. 60:40. Endelig fik jeg den sidste eftermiddag, inden sagen skulle indstilles til regeringen, et nyt afstemningsresultat, der viste, at man nu var nået op på 67, stadig væk af de 212, og her var til gengæld afstemningsresultatet meget markant. Heroverfor lå en indstilling 3 dage tidligere fra institutionen som sådan om en anden by.

Jeg nævner bare disse ting for at vise, at det måske ikke er helt så enkelt, som hr. Arne Larsen stiller det op her.

Lad mig sige til sidst om trafikdirektoratet, som hr. Arne Larsen nævnte, at der er tale om et trafiksikkerhedsdirektorat. Det henhører ganske vist ikke under mit ressort, men under justitsministerens, men jeg kan da godt sige, at der er nedsat et udvalg til at overveje organiseringen af et sådant trafiksikkerhedsdirektorat, og heri vil ministeriet for offentlige arbejder, hvilket vil sige vejdirektoratet, naturligvis få sæde med henblik på at afgøre de afgrænsningsproblemer, der måtte være mellem vejdirektoratet og et sådant trafiksikkerhedsdirektorat.

Arne Larsen: Når et folketingsmedlem ønsker en sag behandlet og grundigt belyst, er han vel pisket til ved en eller anden anledning under lovgivningsarbejdet at tage en sådan sag frem i folketinget, og derfor finder jeg, at ministerens bemærkninger om, at alt det, jeg har stået og snakket om, ikke vedrører lovgivningen, er meget forkerte. Det vedrører i høj grad lovgivningsarbejdet og vejlovene og deres administration, og jeg føler mig overbevist om, at jeg har ret til at tage det op her. Hr. Bilgrav-Nielsen tog jo også problemet op her i tirsdags, og da havde ministeren ingen indvendinger.

Ministeren spørger, hvilken stilling SF tager til udflytning, og hertil vil jeg da sige, at SF selvfølgelig ikke til enhver tid vil modsætte sig udflytning af direktorater, styrelser, eller hvad det nu kan være. Vi

[Arne Larsen.]

har da f. eks. tilsluttet os, at egnsudviklingsrådet flyttede til Silkeborg. Hvorfor? Fordi det er naturligt, at et sådant organ ligger derovre, hvor beskæftigelsesmulighederne er ringe, og hvor der skal gøres en fysisk og en aktiv indsats for at få folk i arbejde. Det er naturligt, at et sådant organ flytter derud, hvor der er arbejdsopgaver. Men det er ikke naturligt at flytte et vejdirektorat til Jylland, når det skal have kontakt med en masse styrelser og andre organer i København. Det er det, ministeren altså ikke kan forstå, at man må skelne og i hvert enkelt tilfælde tage problemet op og undersøge det hensigtsmæssige i at foretage en udflytning. Er en udflytning ikke hensigtsmæssig, så kan jeg godt betro ministeren, at så går SF imod, og det gør vi altså i dette tilfælde. Jeg håber, at det er et klart svar på spørgsmålet, og at det ikke er til at misforstå.

Personaleforøgelse. Ja, der vil altså ske en personaleforøgelse. Ministeren siger, at han ikke på forhånd har godtaget denne personaleforøgelse, han vil undersøge problemet nærmere, og det er selvfølgelig også rimeligt. Men jeg har da forstået administrationen af vejlovene på den måde, at godtnok skal ministeren og vejdirektoratet være styrelse for 4.600 km statsveje, men det er jo også udtrykkelig fastslået, at en hel del af dette styrelsesarbejde for store dele af dette landevejsnet skal overlades til amternes og måske kommunernes vejvæsener, man skal altså have nogle aftaler med disse væsener om arbejdets udførelse og føre nogen kontrol med regnskaber og priser. Det egentlige administrationsarbejde med styrelsen af en hel del af dette vejnet skal vejdirektoratet altså ikke påtage sig, det er der andre organer der påtager sig på vejdirektoratets vegne. Derfor ser det lidt halvmærkeligt ud, at der skal ske denne personaleforøgelse.

Jeg er meget interesseret i at høre — det har ministeren jo bekræftet — at 91 pct. af personalet vendte sig imod en udflytning, og af dem, der accepterede en udflytning — og det er altså et meget lille antal af personalet — har et flertal i første omgang godtaget Vejle og senere Silkeborg. Det er vist korrekt, så her er ingen forvrængninger af kendsgerningerne.

Jeg vil gerne spørge ministeren, om han også har taget højde for, at HK-personalet

ikke bliver ringere stillet ved en udflytning, at de får kompensation for udgifter osv., at deres situation alt i alt ikke forringes. Og så vil jeg spørge: er ministeren ikke selv betænkelig ved situationen? For efter hvad jeg har erfaret, er vejdirektoratet allerede i dag ved at blive affolket. Folk søger jo væk fra den synkende skude i god tid og skaffer sig arbejde andetsteds. Jeg forudser altså, at om kort tid har ministeren et direktorat i København, der overhovedet ikke kan fungere.

Ministeren for offentlige arbejder (*Kampmann*): Det ville ikke være rigtigt at påstå, at der blev bragt større klarhed over hr. Arne Larsens synspunkter i anden omgang. For hvis man i SF har den opfattelse, at der skal finde udflytninger sted, dog efter en konkret afvejelse fra tilfælde til tilfælde, så vil jeg da gerne vide, hvordan man i SF regner med at man, såfremt man i et konkret tilfælde finder ud af, at en udflytning skal finde sted, da kan forhindre, at personalet søger væk, således som hr. Arne Larsen nævnte det. Jeg kan garantere hr. Arne Larsen for, at det, der er det afgørende, er, at en stor del af personalet i samtlige de institutioner, som vi har udflyttet, indledningsvis ikke har ønsket en udflytning, og dette synspunkt vil de fastholde, ganske uanset om hr. Arne Larsen mener, den pågældende institution skal udflyttes eller den ikke skal udflyttes. Så det forhold vil hr. Arne Larsen komme ud for, uanset hvilken stilling han tager til de konkrete udflytninger.

Må jeg derefter sige, at jeg ikke på nogen måde har anfægtet hr. Arne Larsens ret til at tage spørgsmålet op, jeg har blot tilkendegivet, allerede da hr. Bilgrav-Nielsen rejste det i tirsdags, at spørgsmålet er rejst og er under besvarelse til finansudvalget. Hr. Bilgrav-Nielsen bad om en redegørelse til trafikudvalget, og det blev naturligvis bekræftet på stedet, at en sådan redegørelse ville tilgå trafikudvalget, så jeg har ikke på noget tidspunkt betvivlet nogen som helst ret til at rejse det pågældende spørgsmål.

Men derefter vil jeg godt gå lidt i dybden med den sammenligning, hr. Arne Larsen foretog mellem egnsudviklingsdirektoratet og vejdirektoratet. Hr. Arne Larsen siger,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

at SF var tilhænger af at udflytte egnsudviklingsdirektoratet til Silkeborg, men ikke vejdirektoratet til Jylland. Jeg vil godt spørge: hvilken forskel er der egentlig på de to udflytninger? Man kan formentlig for egnsudviklingsdirektoratet anføre præcis lige så mange nødvendige kontakter til organisationer, institutioner, ministerier osv. i København, som man kan for vejdirektoratets vedkommende. Så anfører hr. Arne Larsen som det afgørende argument, at man placerer egnsudviklingsdirektoratet midt i de områder, det beskæftiger sig med, Jeg forstår, at man altså ikke placerer vejdirektoratet midt i de områder, det har med at gøre. Det vil altså sige, at det, der trods alt er vejdirektoratets væsentligste arbejdsområde, nemlig statsvejene, ikke skulle have lige så god relation til et meget centralt beliggende sted i Jylland som til København. Jeg tror ikke, at man kan fastholde det synspunkt.

Man kan vist heller ikke fastholde det synspunkt, at egnsudviklingen alene er koncentreret om visse dele af Jylland, mens der ikke er noget problem på Sydhavsøerne og på Bornholm. Så det argument, som skulle være særlig stærkt, at man med udflytningen til Silkeborg placerede dette direktorat lige i centrum for dets virke, mens man ikke gør det med vejdirektoratet, duer vist ikke.

(Kort bemærkning).

Arne Larsen: Som ministeren ved, er Danmark opdelt i visse egnsudviklingsområder, og hovedvægten af disse ligger i Jylland, idet det er Nordjylland, Vestjylland og det sydlige Jylland, som har problemerne. Det øvrige land har ikke nær så store problemer, og derfor er det naturligt, at man flytter ud dertil, hvor problemerne er størst.

Det er selvfølgelig rigtigt, at i enhver situation, hvor man står over for en udflytning, vil personalet reagere, men de vil reagere mere eller mindre voldsomt, alt efter hvor man foreslår de skal flytte

hen. Hvis der er godt miljø, hvis der er muligheder for, at børnene kan få en uddannelse og gå i skole, hvis der er kulturelle faciliteter osv. osv., kommer dette nok også med i betragtning. Det kommer nok også med i betragtning, om der er mulighed for at få boliger, byggegrunde eller parcelhuse osv. osv. til rimelige priser. Alle disse ting spiller ind, når man skal udflytte, og det er disse ting, man grundigt må undersøge, før man stiller personalet i udsigt, at de ved en afstemning på den ene eller anden måde kan få en vis medindflydelse på disse spørgsmål.

Det var de korte bemærkninger, jeg ville gøre.

Ministeren for offentlige arbejder (Kampmann): Jeg skal kun ganske kort sige, at hvad angår det sidste, grunde, lejligheder osv., var der efter de undersøgelser, som er blevet foretaget — det er ikke et spørgsmål om at foretage dem, de er foretaget — ikke væsentlig forskel imellem de tre byer.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til udvalget angående forslag til lov om private fællesveje. (Privatvejslov). 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 planlægning af Køge Bugt-området.

Valgt blev: *Svend Jakobsen, Knud Damgaard, Ove Hansen, Erhard Jakobsen, Tove Lindbo Larsen, Preben Steen Nielsen, Axel Ivan Pedersen, Arne Larsen, Poul Dam,*

Juul-Madsen, Flemming Jensen, Niels Ravn, Christophersen, Enggaard, Guldberg, Edele Kruchow og Nordqvist.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om radiospredning [af Stæhr Johansen m. fl.]

Valgt blev: *Albertsen, Normann Andersen, Lene Bro, Tove Lindbo Larsen, Johan Nielsen, Marichen Nielsen, Birte Weiss, Morten Lange, Poul Dam, Stæhr Johansen, Hanne Budtz, Poul Schlüter, Merete Bjørn Hanssen, Kaj V. Andersen, Johan Philipsen, Bernhard Baunsgaard og K. Helveg Petersen.*

Anden næstformand (*Hanne Budtz*): Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af gårs dato meddeler landbrugsministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om handel med smør og fremmede landbrugsprodukter. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om tilvirkning og forhandling m. m. af ost. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om forhandling, udførsel og indførsel af æg og ægprodukter m. m. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om salg af frugt og gartneri-produkter ved frivillig offentlig auktion,

forslag til lov om handel med frø, såsæd, læggekartofler og planter,

forslag til lov om sortering af råtræ, der forhandles under visse betegnelser,

forslag til lov om ændring af lov om handel med foderstoffer. (Ændring med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om slagting, forhandling, udførsel og indførsel af fjerkræ m. v. (Ændringer med henblik på

Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber)

og

forslag til lov om ændring af lov om slagting, forhandling, udførsel og indførsel af kammer. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber).

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Landbrugsministeren (Ib Frederiksen): Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte

forslag til lov om ændring af lov om handel med smør og fremmede landbrugsprodukter. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om tilvirkning og forhandling m. m. af ost. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om forhandling, udførsel og indførsel af æg og ægprodukter m. m. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om salg af frugt og gartneri-produkter ved frivillig offentlig auktion,

forslag til lov om handel med frø, såsæd, læggekartofler og planter,

forslag til lov om sortering af råtræ, der forhandles under visse betegnelser,

forslag til lov om ændring af lov om handel med foderstoffer. (Ændring med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber),

forslag til lov om ændring af lov om slagting, forhandling, udførsel og indførsel af fjerkræ m. v. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber) og

forslag til lov om ændring af lov om slagting, forhandling, udførsel og indførsel af kammer. (Ændringer med henblik på Danmarks tilslutning til De europæiske Fællesskaber).

Om de fleste af lovforslagene gælder det, at de ændringer, der foreslås, hovedsagelig tilsigter at ændre de bestemmelser på de pågældende lovområder, som må anses for at være uforenelige med De europæiske økonomiske Fællesskabers regler. Forslaget