

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Disse to love udgør i forening med de samtidig hermed af finansministeren fremsatte forslag til love om vægtafgift, omsætningsafgift og benzinafgift et lovkompleks, hvorved hele lovgivningen indenfor vejlovgivningens og motorbeskatningens område på een gang søges fornyet og bragt i overensstemmelse med det moderne samfunds trafikale og økonomiske udvikling.

Hvad angår forslaget til lov om bestyrelsen af de offentlige veje, har en fornyelse længe været påkrævet.

Af § 59 fremgår, at der ophæves ikke mindre end 7 bestemmelser, der hidrører fra enevældens tid. Den vigtigste og mest omfattende af de gældende love, loven om bestyrelsen af vejvæsenet, er fra 1867, et tidspunkt, da jernbanedriftens fremtrængen havde medført, at vejenes betydning for den gennemgående trafik mellem forskellige landsdele og egne var ved at svinde bort. Siden automobilismens gennembrud for alvor efter den første verdenskrig har det da heller ikke manglet på forsøg på at nyordne dette område. Først skabtes gennem motorafgiftsloven, der i hovedsagen blev til i 1927—32, et foreløbigt økonomisk grundlag for, at kommunerne kunne løse de mangedoblede opgaver på vejvæsenets område, men allerede straks efter, i 1933, blev det besluttet at underkaste revisionen af den øvrige vejlovgivning kommissionsbehandling. I 1942 nåede man frem til på rigsdagen at fremsætte en række lovforslag, der var udarbejdet på basis af flertalsindstillingen i en betænkning fra trafikministeriets vejudvalg af 1940, hvori de kommunale organisationer var repræsenteret, men disse forslag blev ikke færdigbehandlet inden den 29. august 1943.

Selvom både den daværende minister for offentlige arbejder, Gunnar Larsen, og et mindretal indenfor trafikministeriets vejudvalg af 1940 havde ønsket statsveje, kom lovforslaget af 1942 til at hvile på det kommunale selvstyre af vejvæsenet. Dog gav det ministeren noget udvidede beføjelser.

Det er i virkeligheden dette forslag, der nu genfindes i forslagets kapitel I om de administrative bestemmelser, og der er altså principielt ikke ændret i det grundlag, som

den daværende samlingsregering i sin tid nåede frem til. Dog er der foretaget visse modifikationer som følge af senere handlinger i forvaltningskommissionen m. m.

Efter forslaget er det ganske samme myndigheder som hidtil, der skal bestyre de offentlige veje, nemlig amtsrådene og sognerådene på landet og byrådene og kommunalbestyrelserne i byerne.

Med hensyn til klassificeringen af de offentlige veje foreslås visse ændringer i forhold til den hidtidige tilstand. Nu sondres mellem landeveje, biveje og bygader, medens forslagets § 3 inddeler de offentlige veje i hovedlandeveje, landeveje og biveje. Landevejene og bivejene inddeles igen efter deres betydning i forskellige klasser.

Forslagets gennemførelse betyder ikke i sig selv, at administrationen af forskellige vejstrækninger overføres fra en gruppe kommunale myndigheder til en anden. Der foreslås således ikke nogen ændring med hensyn til afgrænsningen mellem byrådenes og amtsrådenes administration af hovedfærdselsårerne, et spørgsmål, som har givet anledning til en del meningsudveksling, da bygrænsen og grænsen for den tætte bebyggelse jo ikke altid falder sammen. Der åbnes dog ved forslagets § 9 mulighed for, at en hovedlandevej eller landevej kan overgå fra en amtskommune til en bykommune eller omvendt. Der foreslås indført en ny kategori af landeveje, nemlig landeveje af 3. klasse, en kategori, som ikke fandtes i lovforslaget af 1942. Efter forslaget til tilskudsloven skal udgifterne til landeveje af 3. klasse ligesom udgifterne til andre amtsveje refunderes med 65 pct., men de resterende 35 pct. kan deles mellem amtet og sognekommunerne. Indførelsen af denne nye kategori af landeveje er overensstemmende med motorafgiftskommissionens forslag og står i forbindelse med, at et stort antal biveje — i 1942 talte man om 5 000 km — bør have landevejskarakter, medens man dog på grund af amtskommunernes begrænsede skattemæssige udskrivningsmuligheder er tvivlende overfor deres økonomiske evne til uden videre at overtage en forøgelse af en sådan størrelsesorden af det godt 8 000 km store landevejsnet.

I forslaget af 1942 var forudset oprettet et vejnævn, og dette er ligeledes foreslået af motorafgiftskommissionen. Der foreslås

[Ministeren for offentlige arbejder.]

nu oprettet et vejnævn, til hvilket der henlægges en lang række opgaver både vedrørende bestyrelses- og tilskudsforslagene, således bl. a. vedrørende de økonomiske vilkår i tilfælde af en offentlig vejs overgang fra en kommunal myndighed til en anden og vedrørende pålæg til kommunerne om at udføre visse vejarbejder. Nævnet foreslås i alt væsentligt sammensat som forudsat af flertallet i motorafgiftskommissionen og skal herefter bestå af 15 medlemmer, hvoraf 9 vælges af de kommunale organisationer, således at der er kommunalt flertal i vejnævnet.

Der foreslås indført et vejregister over samtlige offentlige veje, hvilket er nødvendigt af hensyn til det i tilskudslovforslaget foreslåede system for motorafgiftsrefusion, der bl. a. afhænger af længden af de offentlige veje i vedkommende kommune.

Ligesom efter den hidtidige retstilstand foreslås det i §§ 17 og 18, at ministeren for offentlige arbejder skal føre tilsyn med vedligeholdelsen af de hovedlandeveje og landeveje, der bestyres af amtsrådene, og at amtsrådene skal føre tilsyn med vedligeholdelsen af bivejene i sognekommunerne og de bymæssige kommuner. Forslagets henhørende bestemmelser hviler på vejlovsforslaget af 1942 med visse modifikationer, som blev foreslået af forvaltningskommissionen.

Forslaget udvider på forskellige punkter ministeriets tilsynsbeføjelser. Dette hænger sammen med, at staten efterhånden gennem motorafgiftsrefusionen og vejfondene betaler en større og større del af vejjudgifterne, hvad der svarer til, at motortrafikken ikke længere alene er lokal trafik, men foregår langt ud over kommune- og amtsgrænserne. Derfor er det en naturlig tanke, at staten får noget mere indflydelse på dette område overfor kommunerne. Samtidig foreslås amtsrådenes tilsynsbeføjelser overfor sognekommunerne og de bymæssige kommuner udvidet.

Efter forslaget skal amtsrådenes projekter til anlæg eller ombygning af hovedlandeveje og landeveje i et vist omfang godkendes af ministeren for offentlige arbejder og sognekommunernes af amtsrådene. Der foreslås dernæst givet ministeren

for offentlige arbejder den nye beføjelse, at han med tilslutning af vejnævnet og for bivejes vedkommende efter indstilling af amtsrådet kan pålægge et amtsråd eller sogneråd at udføre sådanne anlægsarbejder, der skønnes påtrængende nødvendige. Der foreslås endvidere tillagt ministeren de samme beføjelser med hensyn til de af byrådene, København og Frederiksberg administrerede hovedlandeveje og landeveje som med hensyn til amtsrådenes veje. Som noget nyt foreslås der tillagt ministeren beføjelse til at bestemme landevejsanlæg, som omfattes af internationale forpligtelser. Der tænkes her på den internationale hovedvejsprotokol af 16. september 1950 eller f. eks. aftaler i forbindelse med en Rødby—Femern rute.

Kapitel II giver regler om ekspropriation og taksation. De nugældende regler om ekspropriation til vejanlæg er uensartede og findes spredt i en række forskellige og til dels forældede love, hvis indhold har givet anledning til berettiget kritik. I forslaget har man derfor søgt at give klare og mere tidssvarende bestemmelser om de formål, hvortil der kan eksproprieres. Man har endvidere søgt at skabe større ensartethed ved at samle bestemmelserne i en enkelt lov. Herved vil der blive skabt retsenhed på dette område for by og land. Dog undtages Københavns kommune, hvor ekspropriation og taksation forudsættes fortsat at skulle ske i henhold til den københavnske bygge- lov. Endvidere foreslås en mere rationel opbygning af vurderingsmyndighederne. Herved ændres den tidligere retstilstand, hvorefter taksation og overtaksation på landet foretoges af mænd udmeldt af retten, medens der i købstæder og andre kommuner med vejvedtægt kun foretoges en vurdering af en særlig kommission og uden mulighed for appel. Det foreslås, at taksationen skal foretages af en eller flere tremandskommissioner i hver amtsrådsreds, således at der bliver mulighed for appel til ialt 7 overtaksationskommissioner for hele landet. Systemet vil, såfremt man finder det hensigtsmæssigt, med tiden kunne omdannes til et system af særlige ekspropriationsretter, hvis sådanne ønskes nedsat i henhold til den nye grundlovs § 73. Af hensyn til lodsejerne foreslås indført bindende regler om åsteds-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

forretninger og protokollering og om ind-
 ankning for amtsråd eller ministeren af
 ekspropriationsbeslutninger.

I kapitel III indføres der nye regler om
 overkørsler og overgange. Herved har man
 søgt at løse de vanskelige spørgsmål om
 randbebyggelse ved de vigtigere færdselsårer.
 Den tiltagende randbebyggelse har været
 skyld i mange færdselsulykker og har end-
 videre begrænset kapaciteten af vejene og
 i mange tilfælde nødvendiggjort anlægget
 af kostbare omkørselsveje. Randbebyggel-
 sen vil effektivt kunne modvirkes, hvis man
 indskrænker adgangen til at opnå over-
 kørsler og overgange til de vigtigere færdselsårer.
 Efter den nuværende retstilstand er vejbestyrelsernes hjemmel til at begrænse
 tilvæksten af overkørsler og overgange og
 til at forhindre en uønsket udnyttelse af
 bestående overkørsler noget tvivlsom. Der
 er således fornylig faldet en højesteretsdom,
 der statuerede, at et amtsråd ikke kunne
 hindre, at en overkørsel, der var anlagt
 alene til landbrugsformål, også blev anvendt
 som adgang til en beboelsesbygning. Det
 foreslås derfor nu i §§ 33 og 34 udtrykkeligt
 fastslået, at anlæg af nye overkørsler og
 udvidet benyttelse af bestående overkørsler
 er betinget af vejbestyrelsens samtykke.

For at skaffe klarhed over, hvilke ad-
 gangsmuligheder der bliver til nye eller
 ombyggede veje, foreslås det i § 32, at vej-
 bestyrelsen såvel ved anlæg af nye veje
 som ved omlægning og udbygning af be-
 stående veje skal træffe bestemmelse om,
 hvorledes de adgangsforhold, der afbrydes
 ved anlægget, kan reableres. Der vil så-
 ledes nu blive klar hjemmel til anlæg af
 façadeløse veje, ligesom det udtrykkeligt
 bestemmes, at ministeren, henholdsvis amts-
 rådet, kan tillade anlægget af særlige motor-
 veje.

For at lodsejerne ved vigtigere færdsels-
 årer kan vide besked om deres fremtidige
 adgangsmuligheder, og for samtidig at sikre
 vejene mod randbebyggelse foreslås der i
 § 35 nedsat særlige amtsudvalg, der gen-
 nemgår vejene og strækningsvis bl. a. under
 hensyn til bebyggelsens udvikling indstiller,
 hvilke begrænsninger der skal gælde hvert
 sted. På grundlag af amtsudvalgenes ind-
 stillinger udsteder ministeren en bekendt-

gørelse, som kan gøre disse begrænsninger
 bindende.

I kapitel IV stilles der forslag til en mo-
 dernisering af de bestemmelser, der nu findes
 i byggelinie-loven af 1928. Byggelinier kan
 efter forslaget pålægges med en indbyrdes
 afstand af op til 50 m mod nu op til 35 m.
 Der foreslås samtidig givet vejbestyrelserne
 hjemmel til at sikre anlægget af planlagte
 veje af betydning for den gennemgående
 færdsel ved byggeliniepålæg. Efter den hid-
 tidige retstilstand har anlægget af planlagte
 veje kun kunnet sikres indenfor byplanlagte
 områder. Da amtsrådene, der bestyrer langt
 den største del af hovedfærdselsårerne, ikke
 er byplanmyndigheder, har der været et
 stærkt behov for en bestemmelse som den
 foreslåede.

Der foreslås også indført nye regler om
 offentlige stier i kap. V. Hidtil har sogne-
 rådene i de kommuner, der ikke har indført
 vejvedtægt, kun kunnet erhverve en brugs-
 ret over arealerne af de offentlige stier i
 kommunen. Nu foreslås, at de tillige, hvis
 de ønsker det, kan ekspropriere stiarealer
 til ejendom.

I kap. VI findes foruden forskellige ikraft-
 trædelses- og overgangsbestemmelser bl. a.
 en bestemmelse om parkeringsafgifter. Be-
 stemmelsen indfører i og for sig ikke så-
 danne afgifter eller parkeringsautomater,
 men skaber hjemmel for, at Københavns
 magistrat og andre kommunalbestyrelser,
 der måtte anse det for nødvendigt, kan
 opkræve sådanne afgifter. Københavns kom-
 mune mener sig allerede beføjet dertil, hvad
 retsvidenskaben vistnok betvivler.

I kap. VI findes der også bestemmelser
 om foranstaltninger mod glat føre. Bestem-
 melsen tilsigter at fastslå, at det er vejbe-
 styrelserne, der træffer bestemmelse om,
 hvilke økonomiske ofre der i så henseende
 kan ydes af hensyn til trafikken på de for-
 skellige veje, så domspraksis ikke skal
 kunne påbyrde dem urimelige grusnings-
 udgifter. Samtidig fastslås det imidlertid,
 at vejbestyrelserne har pligt til at tage
 stilling til spørgsmålet for samtlige de offent-
 lige veje, der er underlagt deres administra-
 tion.

Forslaget indeholder endvidere en række
 forskelligartede bestemmelser, hvorom jeg
 vil tillade mig at henvise dels til bemærk-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningerne, dels til betænkningen fra vejlovsudvalget af 1951. Der gives således regler om hævd på offentlige vejes arealer, om vejenes udskillelse i matriklen, bidrag fra grundejerne til fortovsanlæg ved landevejene, om- og nedlægning af almene veje, der ikke er blevet optaget på vejregisteret, aflægning af vejarealer, råden over vejarealer, bl. a. til bilreparation og tankning, henkastning af affald, om ledninger og vejbelysning, om udarbejdelse af en vejplan for hele landet for de vigtigere veje og endelig om udarbejdelse af anlægsnormer, vejregler, der skal være vejledende ved udførelse af anlægsarbejder på de offentlige veje.

I vejlovsudvalget af 1940 var som omtalt kommunalorganisationerne repræsenteret, og inden forslaget blev fremsat på rigsdagen i 1942, var det modificeret efter drøftelse med rigsdagens partier. Efter at nu lovforslaget fra 1942 som nævnt er blevet underkastet en teknisk-juridisk gennemgang i vejlovsudvalget af 1951, er dette sidste udvalgs betænkning i marts 1955 blevet forelagt de kommunale organisationer. Amsrådsforeningen og købstadforeningen har ikke haft væsentlige bemærkninger at gøre til denne betænkning. Det har iøvrigt i forslaget været muligt i væsentligt omfang at imødekomme de ønsker, der er fremsat fra kommunal side. På visse punkter har jeg dog ikke fundet det hensigtsmæssigt at følge de særlige ønsker, der er fremkommet, navnlig ikke når disse griber afgørende ind i hele det system, der nu søges fastlagt for vejstyret.

Det gælder således, når sognerådsforeningerne har ment, at biveje burde undtages fra reglen om, at ministeren mod at give vejfondstilsbud kan forlange anlægsarbejder udført, bymæssige kommuners ønske om at blive fritaget for det hidtidige tilsyn fra amtsrådenes side, som alle andre sognekommuner er underkastet, samt denne organisations tanke om, at de bymæssigt bebyggede sognekommuner skulle overtage de

landevejsstrækninger, der løber gennem dem. Endelig har ministeriet fra Københavns magistrat i år — det er derfor ikke omtalt i bemærkningerne — modtaget en henvendelse, hvorefter forslaget skulle ændres til overhovedet ikke at gælde Københavns kommune. Jeg skal dog ikke på forhånd afvise den tanke, at en nærmere drøftelse af disse spørgsmål, som jeg formoder der bliver lejlighed til i det høje ting, vil vise mulighed for i større eller mindre grad at imødekomme visse af de fremsatte ønsker. Jeg må måske her indskyde, at der i de to lovforslag, jeg i dag har den ære at fremsætte, naturligvis er en hel række bestemmelser, hvis nærmere udformning jeg er rede til at forhandle om.

Også forslaget om tilskud til de offentlige veje bygger på et omfattende kommissionsarbejde, nemlig betænkning I fra motorafgiftskommissionen af 1947.

Efter § 9 i den gældende motorafgiftslov, lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932, skal motorafgifternes provenu, bortset fra den siden 1931 opkrævede tillægsafgift på benzin — oprindeligt 5 øre, nu 20 øre — anvendes til vejformål. I tiden op til krigens begyndelse blev også alle motormidlerne anvendt hertil, idet staten tilmed ved forskellige forlods udlæg måtte supplere afgifterne op.

Under krigen, hvor motorafgiftsprovenuet jo gik meget stærkt ned, måtte staten yderligere træde til, således at man ikke blot forlods udlagde kommunernes direkte andele i afgifterne, men også ved de såkaldte 50 millions fonde dels ydede direkte statstilsbud, dels udlagde udgifterne til en række anlægsarbejder.

Efter krigen, da motorafgifternes provenu igen begyndte at stige, betaltes disse penge tilbage til statskassen, idet der for at sikre denne tilbagebetaling allerede tidligere var sat en øvre grænse for de beløb, der kunne stilles til rådighed til udbetaling til kommunerne som almindelig refusion, indtil gælden til statskassen var betalt. Dette loft blev imidlertid bibeholdt, også efter at de

[Ministeren for offentlige arbejder.]

af staten udlagte beløb var tilbagebetalt. Forholdet var jo nemlig det, at det som et led i landets almindelige økonomiske politik var påkrævet at foretage store forhøjelser af afgifterne, forhøjelser, hvis finansielle virkninger ganske ville være gået tabt, hvis man samtidig havde udbetalt forøget refusion til kommunerne. Denne politik har været fulgt af de skiftende regeringer og har hvert år været sanktioneret af folketinget. Grænsen er fra oprindeligt 40 mill. kr. hævet til 120 mill. kr.

Ikke alene med hensyn til selve beløbets størrelse, men også med hensyn til dets fordeling mellem de forskellige kommune-grupper har man ved tekstanmærkning på finansloven måttet foretage afvigelse fra lovens regler, navnlig fordi sognekommunerne vejudgifter voksede stærkere end de øvrige kommune-grupper.

Man må således anerkende, at der er særdeles god anledning til en revision af loven, og regeringen har derfor ment at burde fremsætte et lovforslag på grundlag af motorafgiftskommissionens betænkning, omend man har ment det nødvendigt, ikke mindst af økonomiske grunde, at måtte ændre forslaget på forskellige punkter.

Flertallet indenfor kommissionen ønskede således at opretholde den nuværende tilstand, hvorefter alle motorafgifterne principielt skal gå til vejformål, men det alligevel kan ske, at der bliver forskel på de indtægter, der derved henlægges til vejformål, og de udgifter, der rent faktisk kan afholdes dertil. Her foreslås nu, at man i højere grad lader lovgivningen afspejle realiteterne, således at afgifterne går i statskassen. Man opretholder dog det, som har praktisk værdi for kommunerne, nemlig kommissionens tanke om en vejfond, hvoraf ikke alene som nu skal afholdes statens tilskud til anlægsarbejder, men hvoraf fremtidig også kommunernes årlige refusion af vejudgifter skal udredes.

Ved de årlige finanslove bestemmes det da, hvor stor en del af motorafgifterne der skal overføres til vejfonden. De nu eksisterende vejfondsmidler overføres til den nye vejfond, og det bliver altså her i tinget, tilgangen til fonden fremtidig bestemmes.

Forslaget følger med hensyn til refusionsprincipperne kommissionsforslaget. Det beløb, som kommunerne fremtidig skal have

i refusion, beregnes ikke som en bestemt andel af afgiftsprovenuet. Refusionens størrelse bliver således uafhængig af det årlige afgiftsprovenu, og der bliver fælles refusions-system for land- og bykommuner, bortset fra amtskommunerne. Medens disse sidste alle får refunderet 65 pct. af det foregående års vejudgifter, varierer refusionen for de øvrige kommuner i forhold til hver enkelt kommunes vejlængde, indbyggertal og vejudgift pr. kilometer. Herved opnås blandt andet en fordel for tyndt befolkede kommuner med udstrakt vejnet.

Dernæst har regeringen under de herskende økonomiske vilkår ikke fundet det forsvarligt — således som kommissionen — at foreslå en betydelig forhøjelse af den senest for 2 år siden forhøjede kommune-refusion. Forhøjelsen ville efter kommissionsforslaget medføre en udgiftsforøgelse fra 120 mill. kr. årligt til ca. 140 mill. kr. årligt. Som følge heraf har de af kommissionen foreslåede procentsatser for refusionen måttet nedsættes noget, for amterne fra 70 pct. til 65 pct. og for de øvrige kommune-grupper i lignende forhold.

Uanset denne nedsættelse vil landkommunerne få lidt forbedret refusionsprocent i forhold til, hvad de har fået de sidste år, medens købstædernes og amternes refusion skulle blive den samme. Kun forsåvidt angår visse forstadskommuner, bliver der tale om en mindre nedsættelse, hvilket er en konsekvens af kommissionens forslag, hvor man uanset den foreslåede almindelige forhøjelse af refusionen regnede med stort set uforandret refusionsprocent for forstadskommunerne. Noget lignende gælder København og Frederiksberg.

I denne forbindelse bør jeg måske fremhæve, at en forringet refusionsprocent efter forslaget ingenlunde er ensbetydende med et formindsket refusionsbeløb, idet en forøget vejudgift jo straks vil bringe refusionen i vejret. Dette forhold er af særlig betydning for København og de andre bykommuner, som jo hidtil ikke har haft mulighed for nogen inddækning, når de måtte sætte udgiften i vejret.

Med hensyn til enkeltheder vil jeg tillade mig at henvise til såvel motorafgiftskommissionens betænkning som til de til forslaget knyttede bemærkninger og skal om refusionsspørgsmålet kun yderligere bemær-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ke, at denne nye ordning jo blandt andet indebærer, at kommunerne i fremtiden ikke blot på forhånd vil være i stand til at beregne, hvor meget de kan hjemtage i almindelig refusion, men også at refusionen i modsætning til nu, hvor der for amts- og sognekommuner hengår fra 3 til 7 år efter udgifternes afholdelse, før refusionen udbetales, vil blive udbetalt straks efter afslutningen af hvert finansår.

Med hensyn til vejfondsvirksomheden følger forslaget også i hovedpunkterne kommissionsforslaget, der iøvrigt er en lovfæstelse af bestående praksis, og den normale tilskudsprocent vil således fremdeles være 85 som af kommissionen foreslået.

På enkelte punkter har man dog fundet anledning til at udvide kommissionens udkast med hensyn til vejfondsvirksomheden. Der gives således udtrykkelig hjemmel til at yde vejfondstilskud til kørebanelforstærkninger, idet amtsrådsforeningen overfor ministeriet for offentlige arbejder har rettet en indtrængende anmodning om tilskud til løsning af denne opgave. Amtsrådsforeningen har anslået de nødvendige udgifter til kørebanelforstærkninger på amtsvejene til 200—300 mill. kr.

Med den stigende tunge trafik har man blandt andet i forbindelse med tøbrudet sidste år konstateret omfattende beskadigelser på en række mindre stærkt befæstede veje, og såfremt denne udvikling vedvarer, vil det være nødvendigt at yde særlig støtte til de ramte amter.

I denne forbindelse kan jeg nævne, at bestemmelsen om, at der i visse tilfælde vil kunne ydes højere vejfondstilskud end 85 pct., er blevet fremhævet i lovtæksten, idet man har villet klargøre, at der til store vejanlæg af samfundsmæssig betydning kan ydes høje tilskud til en amtskommune, når egenudgiften ellers vil bevirke en urimelig belastning for denne. Med hensyn til by- og sognekommuner har man fulgt kommissionsforslaget, hvorefter der også til disse kan ydes over 85 pct. i ganske særlige tilfælde.

Af kommissionen var det foreslået, at tilskud til beskæftigelsesarbejder ved vejene i fremtiden skulle betales af vejfonden, og at administrationen af dette område samtidig skulle overgå til ministeriet for offent-

lige arbejder. Medens regeringen har fulgt kommissionen på det første punkt, har man ikke fundet anledning til at ændre den bestående tilstand, hvorefter disse arbejder administreres af økonomi- og arbejdsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Endvidere er der skabt mulighed for at yde tilskud til visse by- og forstadskommuner, i hvilke der foregår intensiv buskørsel. Dette forslag må ses på baggrund af, at der i forslaget til lov om vægtafgift af motorkøretøjer er foretaget en betydelig forhøjelse af afgiften af de tunge vogne, hvortil bybusser som regel hører. Jeg har allerede nævnt amtsrådsforeningens henvendelse om de vejudgifter, den tunge kørsel forvolder. Da der imidlertid visse steder allerede forefindes et gadenet med tilstrækkelig bæreevne, kan en kommune vælge at lade tilskuddet komme vedkommende trafikselskab tilgode til nedsættelse af taksterne.

Sluttelig skal jeg henlede opmærksomheden på overgangsbestemmelserne i forslagens kapitel III, hvor der er givet udførlige bestemmelser, som skulle sikre kommunerne mod økonomiske vanskeligheder ved overgangen til det nye refusionssystem.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale de to lovforslag til det høje folketings velvillige behandling.

Undervisningsministeren (Bomholt): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om udskydelse af revisionen af lov om folkebiblioteker. I sidste folketingsår havde jeg den ære at forelægge det høje ting et tilsvarende lovforslag om udskydelse i eet år af lovens revision. Forslaget refererede til bestemmelsen i bibliotekslovens § 5, stk. 2, hvorefter forslag til lov om revision af de i lovens § 5, stk. 1, omhandlede regler for beregningen af det årlige driftstilskud fra staten til de enkelte biblioteker skulle fremsættes i folketingsåret 1954—55. Udskydelsesforslaget blev vedtaget som lov nr. 38 af 2. marts 1955.

Som det vil være de ærede medlemmer bekendt, var udskydelsen sidste år bevirket af, at den fra biblioteksrådet modtagne indstilling i anledning af lovens forestående revision indeholdt forslag, der rakte ud over den oprindeligt tilsigtede ajourføring af