

## Forslag

til

### Lov om tilskud til de offentlige veje.

Fremsat den 7. februar 1956 af *ministeren for offentlige arbejder*.

#### *Kapitel I. Refusion af kommunernes regnskabsmæssige vejudgifter.*

##### § 1.

*Stk. 1.* Til delvis dækning af kommunernes udgifter til offentlige veje og stier udbetales der dem for hvert finansår et refusionsbeløb på grundlag af hver kommunes i henhold til §§ 2—4 anerkendte vejudgifter i vedkommende finansår. Disse udgifter refunderes for amtskommunernes vedkommende med 65 pct., medens refusionsprocenten, for så vidt angår de øvrige kommuner, fastsættes for hver enkelt kommune under hensyntagen til længden af kommunens offentlige veje, kommunens indbyggertal og størrelsen af de refusionsberettigende vejudgifter, således som nærmere angivet i det loven vedføjede bilag.

*Stk. 2.* Optræder der vejbidrag fra lods-ejerne i anledning af en privat vejs overtagelse som offentlig eller anlæg af en offentlig vej, kan der ydes et refusionsbeløb, svarende til halvdelen af udgiften til vejens istandsættelse eller anlæg efter fradrag af lods-ejernes bidrag, dog ikke ud over 30 pct. af udgiften.

*Stk. 3.* Såfremt refusionen beregnes i henhold til stk. 2, kan udgiften til istandsættelse eller anlæg af den pågældende vej ikke medregnes i kommunens vejudgift i henhold til stk. 1, og lodsejerbidraget skal, uanset bestemmelsen i § 2, stk. 4, ikke fradrages.

##### § 2.

*Stk. 1.* Blandt de vejudgifter, som lægges til grund for den i § 1 omhandlede refusion, kan ikke medtages udgifter til belysningsanlæg, sporanlæg og andre ledningsanlæg eller udgifter til vedligeholdelse og drift af

de nævnte anlæg. Udgifter vedrørende vandafledning kan kun medregnes, for så vidt angår dræn, nedløbsbrønde med tilhørende stikledninger samt vejgrøfter og sådanne kloaker, der udelukkende tjener til en vejs eller gades afvanding.

*Stk. 2.* Udgifter til offentlige stier kan kun medregnes, når ministeren for offentlige arbejder under hensyn til den pågældende stis færdselsmæssige betydning godkender dette.

*Stk. 3.* Kun administrationsudgifter af teknisk art kan medregnes. København, Frederiksberg samt købstad- og sognekommuner kan ikke medtage større beløb til administration end 8 pct. af de i øvrigt anerkendte udgifter. Har kommunen en fast teknisk forvaltning, kan ministeren godkende, at administrationsudgiften uden videre sættes til de anførte 8 pct.

*Stk. 4.* I vejudgiften skal fradrages indtægter, der tilfalder vejvæsenet ved udleje eller bortsalg af materiel eller ejendom, ved teknisk bistand, ved bidrag fra lodsejere (jfr. dog § 1, stk. 3), fra andre private eller på anden måde. Endvidere skal der i de omhandlede udgifter fradrages de beløb, på grundlag af hvilke der af eller igennem offentlige myndigheder ydes særlige tilskud til vejarbejder.

*Stk. 5.* Bidrag til vejformål fra en anden kommune skal ikke fradrages, og den kommune, der yder bidraget, kan ikke medregne dette. Ministeren for offentlige arbejder kan dog i særlige tilfælde tillade afvigelser herfra.

*Stk. 6.* I vejudgifterne medtages udgifterne til snerydning, bortkørsel af sne og grusning på kørebaner og cykelstier samt udgifter til anskaffelse, drift og vedligeholdelse af snerydnings- og grusningsmateriel

samt sneskærme. Ligeledes kan udgifter til vejtavler, lyssignaler og anden afmærkning medregnes.

*Stk. 7.* I tvivlstilfælde afgør ministeren for offentlige arbejder, hvorvidt et på et vejregnskab opført beløb vil kunne medregnes, ligesom ministeren kan fastsætte nærmere regler for refusionsberegningen, herunder værdien af ydet naturalarbejde.

### § 3.

Senest hvert års 15. april indsender samtlige kommuner for det foregående finansår til ministeren for offentlige arbejder en foreløbig indberetning om kommunens vejudgifter samt de fornødne oplysninger om kommunernes indbyggertal og længden af de offentlige gader og veje ved kalenderårets begyndelse. På grundlag af disse oplysninger udbetaler ministeren en foreløbig refusion.

### § 4.

*Stk. 1.* Amtskommunerne indsender senest 30. september, købstadkommunerne, flækkerne, København og Frederiksberg senest 30. november, indberetning bilagt med endelige vejregnskaber for det foregående finansår, underskrevet på kommunalbestyrelsens vegne og bilagt revisionsbemærkninger og -påtegninger til ministeren for offentlige arbejder.

*Stk. 2.* Sognekommunerne indsender senest inden udgangen af oktober endelige vejregnskaber for det foregående finansår i revideret stand til amtsrådene, der senest førstkommende 31. januar til ministeren for offentlige arbejder afgiver indstilling om størrelsen af den sognekommunerne tilkomende endelige refusion.

*Stk. 3.* På grundlag af de i henhold til stk. 1 og 2 tilvejebragte oplysninger og den revision, hvortil ministeren i øvrigt måtte finde anledning, fastsætter ministeren den endelige refusion, og eventuelle resttilgodehavender udbetales kommunerne, medens beløb, der viser sig at være for meget udbetalt ved den foreløbige refusion, fradrages ved den udbetaling, der følger nærmest efter, at den endelige refusion er fastsat.

### § 5.

Ministeren for offentlige arbejder fastsætter formen for de i §§ 3 og 4 omhandlede indberetninger og kan efter forhandling med

indenrigsministeren pålægge kommunerne årlig at indsende oplysninger om de anslåede vejudgifter for det kommende finansår.

### § 6.

Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at udbetalinger af refusion til en kommune skal tilbageholdes i tilfælde, hvor denne ikke indsender de i §§ 2—4 omhandlede oplysninger indenfor de derfor givne frister.

## Kapitel II. Vejfonden.

### § 7.

*Stk. 1.* Det bestemmes hvert år på finansloven, hvor stor en del af de ved beskattningen af motorkøretøjer og drivmidler til disse indkomne beløb, der skal henlægges til en vejfond, for at der i denne kan være tilstrækkelige midler til bestridelse af de i stk. 2 og stk. 3 samt § 9 omhandlede vejudgifter.

*Stk. 2.* Vejfonden bestyres af ministeren for offentlige arbejder, dog at de nedenfor i litra e omhandlede tilskud administreres af økonomi- og arbejdsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Af vejfonden udredes forlods den kommune i henhold til kap. I tilkomende refusion af deres vejudgifter samt i det omfang, det bestemmes ved de årlige finanslove, udgifterne til det i lov nr. 000 af om bestyrelsen af de offentlige veje omhandlede vejnavn, til vejdirektoratets administrationsudgifter, til drift af et vejlaboratorium samt forsøg med vejbaner, vejmaterialer og andre undersøgelser af betydning for vejvæsenets økonomi, til advarselstavler og vejvisere m. v., til hovedvejsafmærkningen samt til andre formål, der er af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed. På samme måde kan afholdes udgifter til de i § 9 omhandlede tilskud og tilskud til etablering og vedligeholdelse af motorbådsanlæg, samt udgifter til tilbagebetaling af erlagt omsætningsafgift i henhold til § 21 i lov nr. 000 af om omsætningsafgift af motorkøretøjer.

*Stk. 3.* Ministeren for offentlige arbejder kan i øvrigt efter forhandling med finansministeren disponere over vejfonden til følgende formål:

- a) Som tilskud til anlæg af samt til forstærkning af kørebaner på offentlige veje, som er af betydning for den gennemgående færdsel, eller til systematisk forbedring af færdselsforholdene på større sammenhængende strækninger af disse, såsom tilvejebringelse af forbedrede oversigtsforhold, regulering af vejtilslutninger og af beplantnings- og bebyggelsesforhold eller til tilvejebringelse af forskriftsmæssige belyningsanlæg for kørebaner samt til offentlige parkeringspladser og -anlæg.
- b) Som tilskud til udbygning af biveje, der skal optages som landeveje.
- c) Som tilskud til anlæg af offentlige stier, som aflaster veje af betydning for den gennemgående færdsel.
- d) Som tilskud til reguleringsforanstaltninger ved særligt farlige vejkryds, vejsving og lign. på offentlige veje.
- e) Som tilskud til andre anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader, der iværksettes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål.
- f) Som tilskud til nødvendige vejarbejder, der på grund af ekstraordinære forhold vil virke særligt tyngende på vedkommende kommunes økonomi.
- g) Til arbejder på veje, gader og pladser, der ejes af staten og er åbne for almindelig færdsel, samt til forstærkning, udvidelse, vedligeholdelse og drift af de af staten ejede færdselsbroer over vandarealer.
- h) Til gennemførelse af de i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. omhandlede opgaver.

### § 8.

*Stk. 1.* Tilskud af vejfonden i henhold til § 7, stk. 3, litra a—c, ydes med indtil 85 pct. af udgifterne ved arbejdet inden for en af ministeren for offentlige arbejder godkendt overslagssum. Højere tilskud kan dog med vejnævnets tilslutning ydes en amtskommune, når egenudgiften ellers vil betyde en urimelig belastning for denne, og arbejdets gennemførelse tillige er af overvejende interesse for samfundet som helhed, samt i øvrigt til by- og sognekommuner i ganske særlige tilfælde.

*Stk. 2.* De i henhold til § 7, stk. 3, litra e, ydede tilskud kan udgøre fra 60 til 75 pct. af overslagssummen efter arbejdets færdselsmæssige betydning. I ganske særlige tilfælde kan økonomi- og arbejdsministeren dog efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder yde større tilskud end fastsat i 1. punktum.

*Stk. 3.* Forinden tilskud af vejfonden ydes i henhold til § 7, stk. 3, litra f, indhentes en udtalelse fra vejnævnet, der tillige gør indstilling om tilskuddets størrelse.

*Stk. 4.* I øvrigt fastsætter ministeren for offentlige arbejder, bortset fra de i § 7, stk. 3, litra e, omhandlede tilfælde, de nærmere vilkår og betingelser, hvorpå tilskud ydes af vejfonden.

### § 9.

*Stk. 1.* Når en koncessioneret omnibusrute alene forløber inden for

- a) et område bestående af en enkelt by- eller sognekommune,
- b) et område bestående af en bymæssigt bebygget kommune og de til denne grænsende sognekommuner eller
- c) et byudviklingsområde i henhold til § 1 i lov nr. 210 af 23. april 1949 om regulering af bymæssige bebyggelser,

kan ministeren for offentlige arbejder på anmodning årligt yde vejbestyrelsen et særligt tilskud af vejfonden til udgifterne til de pågældende offentlige veje, svarende til  $\frac{3}{4}$  af den vægtafgift, som for det sidst afsluttede finansår er indbetalt af de motor-køretøjer med påhængs- og sættevogne, som udelukkende har været benyttet til omnibuskørsel i fast rute indenfor det pågældende område. Forløber ruten ad vejstrækninger, som henhører under forskellige vejbestyrelser, fordeler ministeren tilskuddet mellem disse under hensyn til længden af de enkelte vejstrækninger og kørselshyppigheden på disse.

*Stk. 2.* En kommunalbestyrelse, som modtager tilskud i henhold til stk. 1, kan med den koncessionsgivende myndighed træffe aftale om, at tilskudsbeløbet helt eller delvis refunderes koncessionshaveren på betingelse af, at taksterne fastsættes under hensyntagen til denne refusion.

### Kapitel III. Midlertidige bestemmelser og overgangsbestemmelser.

#### § 10.

Ved opgørelsen af kommunernes refusionsberettigende vejudgifter for det sidste finansår før lovens ikrafttræden kan ministeren for offentlige arbejder godkende, at bestemmelserne i §§ 2—4 fraviges i påkrævet omfang.

#### § 11.

*Stk. 1.* Såfremt det til en amtskommune i årene 1949-50—1956-57 som direkte andele i motorafgifterne i alt udbetalte beløb ikke har udgjort 60 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende vejudgifter — opgjort efter de hidtidige regler — i årene 1948-49—1955-56, kan ministeren for offentlige arbejder udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

*Stk. 2.* Såfremt det til en sognekommune i årene 1952-53—1956-57 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 35 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende udgifter — opgjort efter de hidtidige regler — i årene 1951-52—1955-56, kan ministeren ligeledes udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

*Stk. 3.* Såfremt det til en købstadkommune samt København og Frederiksberg i årene 1954-55—1956-57 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 25 pct. af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigende udgifter i årene 1953-54—1955-56, opgjort efter reglerne i denne lovs § 2, dog således, at der intet fradrag sker for opkrævede lodsejerbidrag, kan ministeren ligeledes udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

*Stk. 4.* Såfremt det en kommune i henhold til stk. 1—3 tilkommende refusionsbeløb udgør mere end  $\frac{1}{3}$  af den kommune for 1956—57 i henhold til § 2 tilkommende ordinære refusion, kan udbetalingen af den særlige refusion fordeles på 3—5 år.

*Stk. 5.* I øvrigt kan ingen kommune, uanset bestemmelserne i kap. I, i de første 3 finansår efter lovens ikrafttræden modtage et mindre refusionsbeløb end gennemsnittet af den kommune i de sidste 3 år før lovens ikrafttræden udbetalte refusion.

*Stk. 6.* Er der forud for lovens ikrafttræden i henhold til lov nr. 169 af 30. marts 1946 om iværksættelse af offentlige arbejder m. v. og beskæftigelse af arbejdsløse eller tidligere tilsvarende love tilsagt en kommune tilskud til et vejarbejde, udbetales der, når arbejdet først afsluttes efter lovens ikrafttræden, ud over tilskuddet vedkommende kommune et ekstraordinært refusionsbeløb, der for amtskommunerne udgør 60 pct., for sognekommunerne 35 pct. og for bykommunerne 25 pct. af de efter lovens ikrafttræden afholdte bruttoudgifter. Tilsvarende regler gælder tilskud, der af vejfondene er tilsagt en amts- eller sognekommune under den forudsætning, at udgiften til det pågældende arbejde tillige har kunnet medregnes blandt kommunens regnskabsmæssige vejudgifter. Refusions- og tilskudsbeløbene kan dog tilsammen ikke overstige kommunens virkelige udgift ved arbejdet.

*Stk. 7.* Såfremt en kommune i andre tilfælde inden lovens ikrafttræden har påtaget sig en forpligtelse vedrørende vejvæsenet, hvis opfyldelse som følge af de ved kap. I indførte ændringer i reglerne om de kommunerne tilfaldende andele af motorafgifterne skønnes at medføre åbenbart ubillige følger for kommunen, kan ministeren for offentlige arbejder efter indstilling fra vejnævnet tillade, at visse beløb, der ellers ikke kunne medtages ved beregningen af en kommunes refusion, refunderes med en i hvert enkelt tilfælde fastsat procent. Drejer det sig om en varig ydelse, skal denne kapitaliseres således, at refusionen afvikles over en periode på højst 5 finansår.

*Stk. 8.* Krav om refusion i henhold til nærværende paragraf må være ministeren for offentlige arbejder i hænde inden 1 år efter lovens ikrafttræden, idet ministeren i øvrigt kan give nærmere bestemmelse om formen for de nødvendige indberetninger. De omhandlede refusionsbeløb udredes af vejfonden, jfr. § 7, stk. 2.

#### § 12.

Uanset bestemmelserne i § 2, stk. 4, jfr. § 1, stk. 2, foretages ved opgørelsen af kommunernes refusionsberettigende udgifter i henhold til denne lov intet fradrag af lodsejerbidrag, når disse er pålignet før 1. april 1956.

## F. t. l. om tilskud til de offentlige veje.

## § 13.

*Stk. 1.* Samtlige uforbrugte beløb, som er oppebåret i henhold til love og bekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 om afgift af motor-køretøjer, § 9, stk. 1—4 (vejfondene m. v.), med senere tillæg og ændringer, lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdselen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. (krydsningsfonden), lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København m. v., jfr. lov nr. 222 af 11. juni 1954 om ændring af to sidstnævnte love, overføres til vejfonden. De i henhold til nævnte love samt til lov nr. 105 af 30. marts 1935 om afløsning af broafgiften for benyttelse af Limfjordsbroen og til lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af en ny færgefart over Store-Bælt indgåede forpligtelser påhviler herefter vejfonden. Endvidere kan der i det fornødne antal år af vejfonden ydes tilskud til udstyknings-veje i Sønderjylland i overensstemmelse med den derfor lagte plan.

*Stk. 2.* Til vejfonden overføres endvidere de i henhold til lov nr. 203 af 16. marts 1927 vedrørende broen over Lillebælt, jfr. lov nr. 105 af 30. marts 1935, og lov nr. 115 af 18. april 1932 vedrørende Storstrøms- og Oddesundbroen henlagte vedligeholdelsesfunds. Vejfonden overtager samtidig vejbanernes andel i vedligeholdelsen af de nævnte broer, jfr. § 7, stk. 3, litra g.

## § 14.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1957.

Samtidig ophæves § 19 i lov nr. 158 af 13. april 1938 om snekastning og § 13, stk. 2, i lov nr. 169 af 30. marts 1946 om iværksættelse af offentlige arbejder m. v. og beskæftigelse af arbejdsløse.

Endvidere ophæves § 6 i lov nr. 115 af 8. april 1932 om tilvejebringelse af en fælles vej- og jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund.

Endelig ophæves § 4 i lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby havn til Storstrømsbroen, herunder bygning af en bro over Guldborgsund.

## Bilag.

Udgift pr. km vej		Meter vej pr. indbygger																									
		70 og mere	60 — 69,9	50 — 59,9	40,0 — 49,9	35,0 — 39,9	30,0 — 34,9	28,0 — 29,9	26,0 — 27,9	24,0 — 25,9	22,0 — 23,9	20 — 21,9	18 — 19,9	16 — 17,9	14 — 15,9	12 — 13,9	10 — 11,9	9 — 9,9	8 — 8,9	7 — 7,9	6 — 6,9	5 — 5,9	4 — 4,9	3 — 3,9	2 — 2,9	1 — 1,9	Under 1
	Under 1 000 kr. . .	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18
1 000—	Af 1 000 kr. . . . .	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18
1 999 kr.	- resten . . . . .	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26
2 000—	Af 2 000 kr. . . . .	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22
2 999 kr.	- resten . . . . .	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28
3 000—	Af 3 000 kr. . . . .	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24
4 999 kr.	- resten . . . . .	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29
5 000—	Af 5 000 kr. . . . .	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26
9 999 kr.	- resten . . . . .	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30
over	Af 10 000 kr. . . . .	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28
10 000 kr.	- resten . . . . .	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	34	33	32

### Bemærkninger til lovforslaget.

Foranstående lovforslag er udarbejdet på grundlag af det „Forslag til lov om motorafgifternes anvendelse“ (i det følgende benævnt udkastet), som indeholdes i motorafgiftskommissionens betænkning, I. del, finansiering af vejudgifter, afgivet den 21. maj 1954 af den af finansministeren den 24. marts 1947 efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder nedsatte motorafgiftskommission (i det følgende benævnt kommissionen).

Kommissionen har ganske vist udtrykkelig fremhævet, at medlemmerne ikke ved deres underskrift har tilkendegivet deres endelige stillingtagen til de i betænkningen omhandlede spørgsmål, bortset fra de punkter, hvor dette udtrykkeligt er anført, og i øvrigt har der inden for kommissionen gjort sig principielt stærkt afvigende synspunkter gældende, bl. a. med hensyn til spørgsmålet om motorafgifternes udelukkende anvendelse til vejformål, størrelsen af de enkelte kommunegrupperes refusion af vejudgifter m. m. Da der imidlertid inden for kommissionen har været enighed om at fremsætte et nærmere udarbejdet udkast, ganske vist suppleret med en række særudtalelser, og da de enkelte bestemmelser i udkastet er indgående belyst i betænkningen, har ministeriet fundet det rigtigt at benytte dette udkast som udgangspunkt for nærværende lovforslag. I overensstemmelse hermed redegøres der i bemærkningerne fortrinsvis for de ændringer, der er fundet anledning til at foretage i forhold til udkastet, medens man i øvrigt i væsentligt omfang har ment at kunne henholde sig til betænkningen og de deri givne udførlige bemærkninger til de enkelte bestemmelser i kommissionsudkastet.

Udkastets titel „lov om motorafgifternes anvendelse“ var en konsekvens af, at kommissionens flertal ønskede, at samtlige motorafgifter skulle indgå i en vejfond, hvoraf såvel tilskuddene til anlægsarbejder som udbetalingerne af den direkte refusion til kommunerne og udgifterne til de øvrige vejvæsentlige formål skulle afholdes. Ministeriet har imidlertid fundet det rettest, at både opkrævningen af motorafgifter og finansieringen af vejudgifter indpasses som led i landets almindelige økonomiske politik, således at det overlades folketinget at træffe de i økonomisk henseende vidtgående afgørelser, der på dette område vil blive tale om. Medens man i øvrigt kan tiltræde kommissionsforslaget om en vejfond med de nævnte opgaver, foreslås det derfor bestemt, at der fremtidig hvert år på finansloven

træffes bestemmelse om, hvilket beløb af motorafgifternes provenu der skal henlægges til vejfonden, for at der i denne kan være tilstrækkelige midler til bestridelse af de årlige vejudgifter. Som følge heraf er lovforslagets titel ændret til „lov om tilskud til de offentlige veje“, hvorhos bestemmelserne i udkastets §§ 1 og 10 er udgået.

De i udkastets § 2 og det udkastet vedføjede refusionsskema indeholdte refusionssatser for kommunernes direkte refusion af deres vejudgifter ville antagelig, hvis vejudgifterne i 1954—55 lægges til grund, medføre en stigning i det samlede refusionsbeløb, som ved tillægsbevillingsloven for 1953—54 og 1954—55 blev fastsat til 120 mill. kr., på over 20 mill. kr. Hertil kommer imidlertid efterhånden virkningen af de refusionsregler, der i øvrigt gør ordningen gunstigere for kommunerne end den nuværende, hvorved det særligt må tages i betragtning, at stigende vejudgifter automatisk giver stigende refusion, for den enkelte kommune endda efter en stigende procentsats, og at udgifterne efter forslaget vil blive refunderet straks efter udløbet af det finansår, hvori de er afholdt. Man kan ikke se bort fra, at disse regler må antages at muliggøre forøget aktivitet på vejvæsenets område i et vist antal kommuner, og i hvert fald må dette påregnes på grund af den gunstigere refusionsmæssige stilling, der opnås af tyndt befolkede kommuner med udstrakt vejnet. En merudgift må tillige påregnes, fordi reglen i §§ 3 og 9, jfr. § 13 i lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje, åbner mulighed for, at biveje kan optages som landeveje af 3. klasse med den virkning, at de pågældende vejudgifter refunderes med 65 pct., medens de 35 pct. kan fordeles mellem amtsrådet og sognerådene, hvad der for de pågældende vejstrækninger er ensbetydende med en væsentlig forøgelse af refusionen. Da ministeriet under de herskende økonomiske forhold må nære betænkelighed ved en stærk udgiftsstigning, har man ment at måtte reducere de i udkastet foresatte refusionssatser således, at det samlede udgiftsprovenu til kommunerefusionen ikke vil vise nogen væsentlig stigning i forhold til det i de sidste 2 år bevilgede beløb, førend kommunernes vejudgifter på grund af den stigende vejtrafik og de foran omtalte forbedringer i refusionsordningen måtte vise stigning.

Bestemmelserne i udkastets §§ 11 og 15, henholdsvis om nedsættelse af et vejnavn og om en vej-

stræknings overgang fra en vejbestyrelse til en anden, der kun var foreslået som „midlertidige“, indtil forholdet blev reguleret ved den øvrige vejlovgivning, er i overensstemmelse hermed overført til det samtidig hermed fremsatte lovforslag om bestyrelsen af de offentlige veje.

Hvor der derudover er foretaget ændringer, redegøres der for disse i nedenstående bemærkninger. I øvrigt henvises med hensyn til lovforslagets bestemmelser til de i betænkningen indeholdte bemærkninger til lovudkastet. Man henleder herved opmærksomheden på, at der er sket forskydninger i paragraffølgen, således at

lovforslagets	udkastets
§ 1	svarer til § 2,
§ 2	— - § 3,
§§ 3—6	— - §§ 4—7,
§ 7	— - § 8,
§ 8	— - § 9,
§ 10	— - § 12,
§ 11	— - § 13,
§ 12	— - § 14,
§ 13	— - § 16,
§ 14	— - § 17.

I det følgende er udkastets paragraftal anført i parentes.

#### Til § 1 (§ 2).

Bestemmelsen i stk. 1 svarer med en ændret formulering til udkastets § 2, stk. 1, idet man dog har indføjet, at også udgifter til visse stier kan medregnes blandt kommunens refusionsberettigende udgifter, jfr. bemærkningerne til § 2, stk. 2, nedenfor.

I øvrigt har man i lovforslaget og det til dette stykke hørende bilag fastsat de forskellige kommuners refusionsprocenter 5 pct. lavere end foreslået i udkastet, således for amternes vedkommende til 65 pct. Dette svarer — beregnet efter de foreløbige udgiftstal for 1954—55 — til den refusionsprocent, amterne har haft de sidste 4 år, medens der for sognekommunernes vedkommende gennemsnitligt skulle blive en mindre forbedring (fra 37 pct. for de sidste 4 år i gennemsnit til 39 pct.). Det må dog betones, at refusionsprocenten til de enkelte sognekommuner efter det af kommissionen foreslåede princip, hvor der lægges vægt på vejlængde pr. indbygger og vejudgift pr. km, vil variere noget fra dette gennemsnit. På grund af overgangsreglerne i § 10 vil dog ingen kommune de første 3 år efter lovens ikrafttræden kunne få mindre refusionsbeløb udbetalt end gennemsnittet af de sidste 3 år før lovens ikrafttræden. For byernes vedkommende foreligger ikke en tilsvarende opgørelse for regnskabsmæssige vejudgifter som for landkommuner,

men man vil skønne, at refusionsprocenten gennemsnitligt vil ligge som for de senere år på ca. 29, og en lignende procent forventes for Københavns og Frederiksbergs vedkommende. Angående refusionsstigning på længere sigt henvises til, hvad derom er anført i de indledende bemærkninger. De i §§ 3 og 9, jfr. § 13 i lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje indførte regler om bivejes overgang til landeveje af 3. klasse, således at egenudgiften fordeles mellem amtskommunen og de tidligere vejbestyrelser, nødvendiggør ingen ændring i de i nærværende forslags § 1 og det dertil hørende bilag indeholdte refusionssatser.

Stk. 2 og 3 er uændrede i forhold til de tilsvarende stykker i udkastet (stk. 2 og 3).

#### Til § 2 (§ 3).

Stk. 1 er ligelydende med udkastet. I stk. 2 har man som nyt princip fastslået, at udgifter til offentlige stier i visse tilfælde kan medregnes blandt vejudgifterne. Man har herved ønsket at åbne mulighed for at yde refusion til sådanne i egen tracé liggende stier, som i færdselsmæssig henseende må sidestilles med de normalt langs vejene liggende cykelstier og fortove.

Stk. 3—7 svarer med redaktionelle ændringer til udkastets stk. 2—6.

#### Til §§ 3—6 (§§ 4—7).

Bestemmelserne er ligelydende med udkastet.

#### Til § 7 (§ 8).

I stk. 1 udtrykkes det i de indledende bemærkninger omtalte princip, at det af folketinget årligt bestemmes, hvor stor en del af det ved beskatningen af motorkøretøjer og drivmidler til disse indvundne provenu, der i fremtiden skal henlægges til vejfonden, for at der i denne kan være tilstrækkelige midler til finansiering af de i lovforslaget omhandlede vejudgifter.

Bestemmelserne i stk. 2—3 bygger i øvrigt i det væsentlige på de redaktionelt og terminologisk tilsvarende bestemmelser i udkastets § 8, stk. 2—4. Medens det i udkastet var forudsat, at ministeren, forinden tilskud af vejfonden ydes til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål, skulle indhente en udtalelse fra økonomi- og arbejdsministeren, har forslaget dog på dette område opretholdt den hidtil gældende ordning, hvorefter disse tilskud administreres af økonomi- og arbejdsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Overensstemmende med bestemmelsen i § 21 i lov nr. 000 af om omsætningsafgift af motorkøretøjer er endvidere indføjet en



bestemmelse, at tilbagebetaling af erlagt afgift kan ske af vejfonden.

I stk. 3, litra a—h, er nærmere angivet de formål, hvortil der kan ydes tilskud af vejfondene.

I litra a har man som nyt princip skabt hjemmel til at yde vejfondstilskud til kørebanelforstærkninger, medens der hidtil kun er ydet vejfondstilskud til belægningsarbejder, når disse indgik i nyanlæg eller ombygningsarbejder. Amtsrådsforeningen har i en til folketingets finansudvalg indsendt skrivelse af 13. maj 1955 hævdet, at den voksende tunge trafik vil medføre udgifter til forstærkning af kørebanerne, som det vil være vanskeligt for amtsrådene at udrede uden forøget refusion eller tilskud. Ministeriet er enig i, at kravet om forsvarlige kørebaner på de gennemgående veje er fundamentalt, således at uopsættelige forstærkningsarbejder af den omhandlede art i givet fald må gå forud for andre forbedringer og for nyanlæg. Da kørebanernes utilstrækkelige styrke formentlig altid vil melde sig med meget forskellig vægt i landets forskellige områder, således som det bl. a. har vist sig ved de senere års frostskafer, synes en rationel hjælp kun at kunne ydes gennem tilskud af vejfonden til de pågældende kommuner i de enkelte forekommende tilfælde. Der bør dog kun ydes tilskud, når forstærkninger skønnes nødvendige på grund af trafikens udvikling eller andre særlige forhold, og når der fra kommunens side i den forudgående periode har været foretaget de efter omstændighederne rimelige foranstaltninger vedrørende den pågældende kørebane.

Bestemmelsen i litra b må ses i sammenhæng med lov om bestyrelsen af de offentlige veje, jfr. bemærkningerne til det pågældende lovforslag §§ 3, 9 og 13.

Litra c er nyt og åbner mulighed for tilskud til anlæg af offentlige stier med færdselsmæssig betydning, uanset at stien anlægges selvstændigt i egen tracé. Dette vil ofte være hensigtsmæssigt for derved at frigøre den hurtige bilkørsel for den langsommere knallert- og cykeltrafik, der til gengæld kan færdes i tryghed for den hurtiggående færdsel. Såvel i ungdomskommissionens betænkning vedrørende ungdommens friluftsliv som af friluftsrådet er der i øvrigt fremsat ønske om mulighed for tilskud af vejfonden til sådanne stianlæg.

Litra d indfører en ny bestemmelse om tilskud til visse reguleringsforanstaltninger på farlige steder på vejene. Ulykkesstatistikken har år for år vist en stigning i antallet af ulykker, hvilket almindeligt opfattes som en uundgåelig følge af stigningen i antallet af motorkøretøjer i landet, men erfaringen viser, at et antal ulykker ofte samler sig i et bestemt

„ulykkespunkt“. Man må derfor af hensyn til færdselsikkerheden tillægge det betydning, at der skæbes direkte hjemmel til at udbedre forholdene på sådanne isolerede punkter ved vejfondstilskud, selv om de pågældende foranstaltninger ikke umiddelbart omfattes af de under litra a nævnte anlægsarbejder, idet det ofte kan være vanskeligt for de pågældende kommunale myndigheder at afse de fornødne midler til mere bekostelige reguleringer og foranstaltninger.

Litra e omhandler tilskud til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål. Ministeriet har her ikke ment at kunne følge det af kommissionen fremsatte forslag om, at administrationen af disse arbejder skulle overgå fra økonomi- og arbejdsministeren til ministeren for offentlige arbejder, men af hensyn til den rette beskæftigelsesmæssige udnyttelse af de omhandlede arbejder har man anset det for mest hensigtsmæssigt, at administrationen af disse arbejder som hidtil varetages af økonomi- og arbejdsministeriet i forbindelse med dette ministeriums administration af beskæftigelseslovgivningen i øvrigt. Derimod har ministeriet kunnet tiltræde udkastets bestemmelse om, at udgifterne ved disse arbejder afholdes af vejfonden, bl. a. under hensyn til, at de pågældende udgifter i øjeblikket delvis finansieres af motorafgifterne, da amts- og sognekommuner kan anmelde hele udgiften — uden fradrag af tilskuddet fra økonomi- og arbejdsministeriet — blandt de regnskabsmæssige vejudgifter; hvorefter kommunerefusionen beregnes.

Litra f—h svarer med en enkelt ændring i formuleringen til litra d—f i udkastet.

#### Til § 8 (§ 9).

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til udkastets § 9. Dog er de i udkastets bemærkninger anførte kriterier for ydelse af højere vejfondstilskud end normalt indføjet i lovteksten, idet man har anset det for betydningsfuldt at klargøre mulighederne for navnlig at kunne yde højere tilskud til de amter, hvor det i hele samfundets interesse er nødvendigt at anlægge eller udbygge kostbare og moderne hovedfærdselsårer.

Som følge af, at administrationen af de i § 7, stk. 2, litra e, omhandlede arbejder efter loven forbliver i økonomi- og arbejdsministeriet, bortfalder bestemmelsen i udkastet om, at der skal indhentes en udtalelse fra økonomi- og arbejdsministeren, forinden tilskud ydes af vejfonden til disse arbejder. Man har i stk. 2 udtrykkeligt anført, at tilskud til beskæftigelsesarbejder i ganske særlige tilfælde efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder

kan ydes med større beløb end de sædvanlige 60 pct. til 75 pct. af overslagssummen.

#### Til § 9.

Da den kollektive bytrafik er koncentreret i forholdsvist få områder, navnlig i de store byer med tilhørende forstæder, foreslås det, at der skabes mulighed for at yde disse kommuner en vis kompensation for de af den pågældende trafik følgende særlige vejjudgifter, der kan være betydelige, da det drejer sig om hyppig kørsel med meget tunge køretøjer.

For at denne kompensation ikke skal virke ubilligt over for de andre kommuner, bør kompensationen holdes inden for rammerne af den vægtafgift, som betales af de busser, der udelukkende kører inden for den eller de kommuner, som tilskuddet kan tilfalde, og kompensationen skønnes ikke at burde overstige  $\frac{3}{4}$  heraf.

Da adskillige større byer og forstæder allerede er i besiddelse af et vejnet, der har tilstrækkelig bæreevne til buskørslen, og da der bl. a. fra Københavns kommunes side, jfr. fhv. borgmester Johs. Hansens særudtalelse i kommissionens betænkning II, side 61, er fremsat betænkeligheder ved den takstmæssige virkning af den af kommissionen foreslåede ajourføring af vægtafgiften på dieselbusser, som nu søges gennemført ved det samtidig hermed forelagte forslag til vægtafgiftslov, har ministeriet endvidere ment, at det kan overlades vedkommende kommune at bestemme, om det foran omhandlede tilskudsbeløb skal anvendes til vejvæsenet, eller om kommunen efter forhandling med den konces-

sionsgivende myndighed vil lade beløbet tilflyde koncessionshaveren til nedsættelse af taksterne. Denne ordning har til en vis grad sit forbillende i de nugældende bestemmelser om trolleyvogne i § 1, stk. 4 i lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 om afgift af motorkøretøjer m. v.

Tilskud i henhold til nærværende bestemmelse anslås at ville andrage 4—5 mill. kr. årligt.

#### Til § 10 (§ 12).

Bestemmelsen er ligegyldende med udkastet § 12.

#### Til § 11 (§ 13).

Bestemmelsen svarer til udkastets § 13, men som konsekvens af den i § 1 foreslåede nedsættelse af refusionsprocenten er minimalrefusionen i overgangsperioden nedsat med 5 pct. for alle kommune-grupper.

#### Til § 12 (§ 14).

Bestemmelserne er med redaktionel ændring af de angivne årstal m. v. overensstemmende med udkastets § 14.

#### Til § 13 (§ 16).

Vejfondens forpligtelser i henhold til lov nr. 223 af 11. juni 1954 vedrørende etablering af ny færgefart ved Store-Bælt er indføjet i bestemmelserne.

#### Til § 14 (§ 17).

Da lov af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejvæsenet ophæves i sin helhed ved vejlovsforslaget, er bestemmelsen i udkastet om delvis ophævelse bortfaldet.