

## [Første næstformand.]

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

## 1) Valg af 17 medlemmer til et udvalg an-gående:

Forslag til lov om fritagelse for beskatning af visse ydelser til kutterejere, hvis kuttere har været benyttet under den anden verdenskrig af britiske myndigheder [af Foged, Edv. Jensen m. fl.].

## 2) Anden behandling af:

Forslag til lov om skattelettelse for op-sparing.

## 3) Anden behandling af:

Forslag til lov om nedslag i skatteansæt-telsen for renteindtægter m. v.

## 4) Anden behandling af:

Forslag til lov om ændring i lov om be-skatningen af renteforsikringer m. v.

Mødet hævet kl. 15<sup>14</sup>.

## 29. møde.

Fredag den 23. november kl. 13.

**Formanden:** I skrivelse af gårs dato med-deler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

*Forslag til lov om hovedlandeveje og forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje.*

Medlem af folketinget P. A. Rasmussen har meddelt mig, at han ønsker til land-brugsministeren at stille følgende spørgs-mål:

„Vil ministeren udtale sig om retnings-linjerne for grundforbedringsarbejders iværksættelse i det kommende finansår?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dags-ordenen for tingets førstkommende spørge-tid.

Fra justitsministeren har jeg modtaget følgende skrivelse:

„Justitsministeriet.

København, den 22. november 1962.

Af en af rigsadvokaten til justitsmini-steriet fremsendt sag fremgår, at medlem af folketinget Adolph Sørensen kan sigtes for overtrædelse af § 1, stk. 1, i politi-vedtægten for Sorø købstad.

Ifølge sigtelsen har den pågældende natten mellem den 27. og 28. marts 1962 i Storegade i Sorø tildelt en 17-årig ung mand, der var fører af en cykel med hjælpemotor, en lussing.

Efter rigsadvokatens indstilling skal justitsministeriet under henvisning til grundlovens § 57 anmode om folketingets samtykke til, at Adolph Sørensen sættes under tiltale for den nævnte overtrædelse af politivedtægten.

*Hans Hækkerup.*

/ Niels Madsen.

Folketingets formand.“

Dette andragende vil i overensstemmelse med forretningsordenens § 17, stk. 3, blive henvist til udvalget for forretningsordenen.

*Skriftlig fremsættelse af lovforslag.*

**Ministeren for offentlige arbejder (Lind-berg):** Hermed tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om hovedlandeveje.

Forslaget går i hovedtrækkene ud på, at anlæg af motorveje og andre hovedlande-veje såvel som fremtidig opklassificering af eksisterende veje til hovedlandeveje skal bestemmes ved særlige love, at såvel anlæg af motorveje som disses drift og vedligeholdelse skal betales fuldt ud af vejfonden, og at det samme gælder sådanne større anlægsarbejder ved de øvrige hovedlandeveje, hvortil der hidtil normalt er ydet vejfunds-tilskud. Det foreslås i konsekvens heraf, at ansvaret for bestyrelsen af motorvejene fuldt ud overgår til staten, medens der ikke foreslås nogen ændringer vedrørende lande-vejes og bivejes forhold, ligesom den almin-delige drift og vedligeholdelse af de hoved-landeveje, der ikke skal være motorveje, for-bliiver hos de kommunale vejbestyrelser.

Da tinget for ret få år siden, i 1957 og 1958, med fuldstændig enstemmighed ved-

## [Ministeren for offentlige arbejder.]

tog de to love om bestyrelse af de offentlige veje og om tilskud til de offentlige veje, var det, vil jeg tro, en almindelig opfattelse, at man hermed havde skabt et grundlag, som i hvert fald i en vis tid fremover kunne stå nogenlunde uændret. Disse love var jo fremkommet som resultat af en lang udvikling, forårsaget af den stigende motorisering.

Når det nu alligevel efter så kort en år-rækkes forløb efter min opfattelse er nødvendigt at supplere dette lovgrundlag med en ny lov om de vigtigste veje, om hovedlandevejene, må dette ses på baggrund af den meget voldsomme udviklingsperiode, som vi har været og i dag er inde i, og som netop på motoriseringens område, siden den gældende lovgivning i midten af 50'erne blev forberedt, har taget en hidtil uset fart. Hvis vort samfunds økonomiske udvikling også i tiden fremover vil forløbe i nogenlunde gunstig retning, må vi yderligere forvente en fortsat meget stærk stigning i motoriseringen i den kommende periode. Jeg skal ikke ved denne lejlighed komme nærmere ind på de forestillinger, man må gøre sig om den fremtidige udvikling inden for trafikområdet og om de krav, som dette kan ventes at stille til investeringen og investeringspolitikken på det trafikale og ikke mindst det vejtrafikale område. Vi har jo for nogen tid siden her i tinget haft lejlighed til at udveksle mere almindelige synspunkter herom, nemlig ved behandlingen af forslaget om påbegyndelse af bundundersøgelser i Store-Bælt og i forbindelse hermed drøftelsen af det trafikøkonomiske udvalgs betænkning om de store trafikinvesteringer.

Selv om adskillige måske vil synes, at statens overtagelse af ansvaret for en vis del af vejnettet betegner et meget afgørende brud med de hidtil gældende principper, må dog efter min opfattelse forslaget herom i mindst lige så høj grad ses som en videreføring af tendenser, der allerede kan følges inden for udviklingen af vor lovgivning på dette felt, efterhånden som automobiltrafikken er kommet til at spille en større

og større rolle i samfundslivet og også kommet til at medføre stigende udgifter for det offentlige.

Den ene af disse hovedtendenser er trådt frem på det økonomiske område med hensyn til skatte- og afgiftsgrundlaget for afholdelsen af de stadigt stigende udgifter til vejvæsenet, som biltrafikken har medført. Det viste sig hurtigt nødvendigt at skaffe et supplerende skattegrundlag, for at kommunerne kunne bestride disse udgifter, og dette grundlag tilvejebragte man naturligt gennem beskatning af motorkøretøjerne og deres drivmidler. Da man selvfølgelig ikke i vort land kan have forskellige motorafgifter i de enkelte kommuner og områder, måtte staten stå for opkrævning af disse afgifter og fordeling til kommunerne af deres andele deraf. Udviklingen har siden været kendetegnet ved, at de lokale vejmyndigheder har fået større og større del af deres vejudgifter dækket af staten ved hjælp af motorafgifterne. Jeg tænker her ikke alene på den almindelige refusion af de kommunale vejudgifter, som nu sker i henhold til vejtilskudslovens kap. I, men også på vejfondstilskuddene til større anlægsarbejder efter tilskudslovens kap. II. Til at begynde med var hovedproblemet for vejvæsenet tilpasning af de vigtigste veje i landdistrikterne til automobilfærdslen ved at forsyne belægningerne med støvfri og slidstærke overflader. Efterhånden som trafikken voksede, viste det sig imidlertid, at der måtte langt mere radikale — og langt mere kostbare — foranstaltninger til. Det blev nødvendigt at foretage større udvidelser af kørebanerne over længere strækninger, at skabe bedre linjeføring ved forlægninger, bedre oversigt bl. a. ved forbedring af længdeprofilerne, at bygge omkørselsveje o. s. v. Det er naturligvis særlig på det mest trafikerede og mest betydningsfulde vejnet, hovedlandevejene, at de kostbareste arbejder må foretages, kulminerende i, at der på betydelige strækninger nu må forventes tilvejebragt firsporede veje eller egentlige motorveje. I den kalkule over de kommende 20 års vejinveste-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ringer, som er optaget i det trafikøkonomiske udvalgs betænkning, regner vejdirektoratet således med et motorvejsnet uden for Storkøbenhavn på godt 500 km og herudover med mere end 400 km firsporet hovedlandevej. I byerne med deres brolagte gader meldte kravene sig først noget senere, men der er formentlig få, der nu er i tvivl om, at der her må foretages meget omfattende og på grund af bebyggelsen særlig kostbare foranstaltninger til indførelse af trafikken i byernes midte, til gadegennembrud og til parkeringsanlæg m. m.

Det blev af vejdirektoratets repræsentant i motorafgiftskommissionen — hvis betænkning fra 1954 i væsentlig grad er grundlaget for tilskudsloven af 1958 — fremhævet, at udviklingen ville nødvendiggøre meget store og kostbare vejanlæg, motorveje og andre firsporede veje, og at en rationel udbygning af denne grundstamme i vejnettet kunne vanskeliggøres, når den i ikke uvæsentligt omfang måtte baseres på de enkelte amts- eller bykommuners begrænsede økonomiske ydeevne. Der blev da også i loven åbnet mulighed for i visse tilfælde at give højere tilskud end den meget høje procent for vejfondstilskud, 85, som man i øvrigt fandt nødvendig for vejfondsarbejderne. I den periode, vi siden er kommet ind i, hvor udbygning af de store anlæg må forudsættes fremmet i hurtigere tempo, end man måske tænkte sig for nogle år siden, har det, som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne, været nødvendigt — og hermed mener jeg nødvendigt for, at tilrettelæggelsen af motorveje og andre store vejanlæg ikke skulle gå i stå — i vidt omfang at benytte denne adgang. Udviklingen er i virkeligheden ført så langt frem, at de lokale vejbestyrelses økonomiske ansvar for disse store anlæg må betegnes som ganske underordnet i forhold til den byrde, som gennem vejfonden påhviler staten.

Den anden hovedlinje, som kan følges parallelt med formindskelsen af de lokale skatters andel i vejjudgifterne, og som lovgivningsmagten jo nok kan siges at have stillet sig noget mere tøvende over for end med hensyn til hjælpen til kommunernes økonomi, er den stigende direkte indgriben fra statens side i trafikforholdene, som er

fulgt med vejtrafikkens stigende omfang og samfundsmæssige betydning.

At færdselsregler og motorlovgivning må være landsomfattende, har vel altid været anerkendt, men det samme gælder jo også en række indretninger til brug ved færdselens afvikling, såsom vejvisere, vejtafler, afstribring, signaler o. s. v., hvor det fornødne grundlag for ensartethed dog først tilvejebragtes ved færdselsloven af 1955 og den i tilslutning hertil af trafikministeriet udfærdigede afmærkningsbekendtgørelse. Den af trafikale og sikkerhedsmæssige grunde ønskelige ensartethed må dernæst omfatte selve vejenes tekniske udformning, d. v. s. ikke alene vejenes tværprofil, udformningen af vejkryds og -tilslutninger, kravene til oversigt, længdeprofil o. s. v., men også kravene til kørebanernes bæreevne, som muliggør ensartede regler for køretøjernes vægt og dimensioner. For den tekniske ensartethed — og for gennemførelsen af moderne vejteknisk standard overalt — har det spillet en meget væsentlig rolle, at ministeriet gennem vilkårene for ydelse af vejfondstilskud har kunnet kræve en bestemt standard gennemført, siden 1943 støttet på almindelige af ministeriet udformede normer, de såkaldte „vejregler“. Ministeriets muligheder for i praksis at virke for moderne og ensartet standard inden for vejbygningen åbnede sig i virkeligheden først i 30ernes løb, efterhånden som større beløb kunne fordeles af ministeren som vejfondstilskud. Man kan sige, at denne indflydelse fra statens side på vejbygningen, der lovgivningsmæssigt hidtil kun havde haft et vist indirekte udtryk gennem motorafgiftslovens regler om vejfondstilskud, blev konfirmeret ved vejlovene af 1957 og 1958 — og statens indflydelse styrkedes ved disse love også i visse andre henseender. Ministeriets indseende med den tekniske udformning også af landevejsprojekter, der udføres uden tilskud, blev således forøget, og visse vigtige vejstrækninger i byerne blev inddraget under ministeriets tilsyn. Ligeledes blev der skabt mulighed for, at ministeriet — i samarbejde med de lokale myndigheder — kunne udarbejde en plan for de arbejder, der efterhånden skal bringes til udførelse på veje med gennemgående færdsel. Ministeriet blev dog ikke bemyndiget til at bestemme,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

hvornår disse arbejder skulle gennemføres. Dette er stadig afhængigt af de lokale vejbestyrelses initiativ. Der er ganske vist i vejbestyrelsesloven åbnet mulighed for, at ministeren med vejnævnets tilslutning kan forlange visse arbejder gennemført, men det har kun været tanken, at denne beføjelse skulle anvendes i særlige undtagelsestilfælde. Dette hænger naturligvis sammen med, at kommunerne af egne skattemidler skulle udrede både en vis del af anlægsudgiften og en — større — del af den fremtidige vedligeholdelse. Da de kommunale råd og ikke ministeriet er ansvarlige for den kommunale økonomi, måtte det være stærkt begrænset, hvad ministeriet kunne bestemme af foranstaltninger, der ville belaste kommunernes økonomi.

Nu skal jeg i almindelighed ikke underkende den indflydelse, der kan øves ved at give eller nægte vejfondstilskud, ej heller de resultater, der kan nås eller allerede er opnået ved forhandling med de lokale vejbestyrelser. Det ville også være uretfærdigt ikke at anerkende den forståelse af trafikudviklingen og den samarbejdsvilje, som findes blandt de kommunale vejbestyrelser, samt den betydelige tekniske indsigt og dygtighed, der findes inden for vore amtsvejevæsener og andre kommunale tekniske administrationer. Imidlertid finder jeg, at de senere års udvikling viser, at systemet ikke længere er tilfredsstillende, når talen er om motorvejsanlæggene og de øvrige kostbare anlæg på hovedlandevejene, og dette gælder, hvad enten det drejer sig om forholdene på landet eller i byerne. Den udvikling, hvor efter staten gennem vejfonden har betalt en stigende del af anlægsudgifterne, har man nu for disse store anlægs vedkommende måttet føre så langt frem, at der ikke kan være rimelighed i at opretholde et princip om kommunal ansvarlighed på dette område på grundlag af en relativt uvæsentlig bidragsydelse fra kommunal side. Heri ligger, at også den udvikling, som har givet staten forøget indflydelse, nu må føre til, at den afgørende bestemmelsesret på det pågældende område helt overføres til staten.

I meget nær forbindelse med spørgsmålet om statens fulde ansvar og bestemmelsesret med hensyn til hovedlandevejene står, at der herved åbnes mulighed for lovgivnings-

magten til i større omfang, end det har været muligt, når disse veje henligger under kommunal bestyrelse, direkte at tage stilling til de enkelte større afgørelser og investeringer og føre en nøjere bevillingsmæssig kontrol med disse. Det er jo også sådan, at store trafik anlæg på andre områder bliver indgående behandlet af folketinget, og dette gælder, selv om de som f. eks. de københavnske tunnelbaner har en lige så stor betydning for fremtidige kommunale dispositioner som udbygning af hovedlandevejene i området.

Der er også flere gange her i tinget og fra forskellig side givet udtryk for betænkeligheder ved, at folketinget ikke havde tilstrækkelige muligheder for at øve indflydelse på de store vejanlæg. En del af disse tilfælde er omtalt i bemærkningerne til lovforslaget, så jeg skal her indskrænke mig til at omtale de udtalelser, der er fremsat i forrige samling.

Der var først en forespørgsel om den jyske motorvej fra det ærede medlem hr. H. C. Toft, der spurgte mig, om jeg ville give tilsagn om, at bestemmelse om linjeføringen for denne vej træffes af folketinget. Jeg måtte jo hertil svare, at jeg ikke, medmindre de nugældende vejlove ændres, kunne fremsætte forslag her i tinget som af det ærede medlem ønsket. Dernæst vendte det ærede medlem hr. Horn ved behandlingen af forslaget om bundundersøgelser i Store-Bælt tilbage til det rent principielle spørgsmål, som han også tidligere havde berørt, om ikke nogle af fjerntrafikvejene burde laves som statsveje. Det ærede medlem hr. Holmberg fandt, at vi med 100 pct. refusion nærmede os statsveje, og fandt ikke længere den ved vejbestyrelsesloven tilvejebragte ordning af bestemmelsesretten betryggende. Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen stillede sig tvivlende over for, om den forestående motorvejsudbygning kan sikres på grundlag af den eksisterende lovgivning, ligesom det ærede medlem hr. Thestrup — på flere medlemmers vegne — ønskede behandling i tinget af den jyske motorvejs linjeføring. Ved drøftelsen om den nye Lille-Bæltbro kom man også ind på disse spørgsmål, og bl. a. fremhævede det ærede medlem hr. Niels Ravn, at han og hans parti i almindelighed ønskede det kommunale selvstyre bevaret, men dog erkendte, at der kan være specielle områder,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

herunder bygning af motorveje, hvor problemerne ikke kan afgøres lokalt fra amt til amt. Det er nu ikke min tanke nærmere at gennemgå disse forhandlinger, som jo kan findes i Folketingstidende, men kun at drage enkelte udtalelser frem, som har kunnet virke styrkende på min beslutning om nu at fremsætte det foreliggende forslag. Som de ærede medlemmer vil erindre, var jeg jo ingenlunde afvisende over for tanken om at komme frem til en anden lovgivning på disse områder, idet jeg tværtimod udtalte, at jeg anså det for værende af væsentlig betydning at få en reform på dette område, men at det afgørende måtte være, om der er mulighed for at komme igennem med en sådan ændring af loven.

Jeg har omtalt de tilskudsregler, som allerede er gældende for motorveje og firsporede hovedlandeveje m. m. Som der nærmere er redegjort for i bemærkningerne, har disse — jeg synes over for de pågældende kommuner overordentlig gunstige — betingelser ikke virket således, at de har kunnet borteliminere betænkeligheder af forskellig art fra kommunal side. Det skal være langt fra mig at undervurdere værdien af forsigtighed i de økonomiske dispositioner fra de kommunale råds side, men på den anden side bestyrker sådanne betænkeligheder mig i den opfattelse, at det må være det mest rationelle, at de afgørende bestemmelser angående disse anlæg træffes af den, der har det altovervejende økonomiske ansvar, nemlig staten. At dette så — medmindre folkettinget ved behandlingen af lovene om de enkelte anlæg finder et kommunalt bidrag påkrævet — vil medføre, at staten kommer til at betale også den resterende brøkdelen af udgiften ved motorvejs- og andre hovedlandevejsanlæg, forekommer mig at være en udgiftsforskydning, som staten bør af finde sig med på grund af den rationalisering af systemet, der herved opnås. Jeg vil imidlertid gerne fremhæve, at medens der kan være en vis rimelighed i at fritage enkelte amts- eller bykommuner for særlig store byrder, som vil falde på dem som følge af udbygningen af de meget store vej- og gadeanlæg, mener jeg ikke, der i almindelighed er grundlag for at forøge statens økonomiske bistand til kommunerne på vejområdet. Den almindelige beskæftigelsessituation,

hvor vi befinder os, taler ikke for foranstaltninger, der kan medvirke til en ikke strengt nødvendig forøgelse af aktiviteten; der er tværtimod tale om en situation, hvor den største tilbageholdenhed er påkrævet med hensyn til arbejder, som det ikke er uomgængelig nødvendigt at udføre netop nu.

For mig at se er netop hensynet til rationalisering i planlægning og gennemførelse af disse store anlæg en faktor, der må tillægges den største betydning. Som et første afgørende led i denne rationalisering er det, som jeg erkender, naturligt, at lovgivningsmagten principielt bestemmer omfanget af og tempoet for gennemførelsen af disse store investeringer. I den periode, vi er inde i, med knaphed både på arbejdskraft i almindelighed og på teknisk arbejdskraft i særdeleshed tror jeg imidlertid også det bliver nødvendigt at gennemføre en rationalisering både af projektering og udførelse af de store arbejder, som vanskeligt kan gennemføres uden overskridelse af de amts- og bykommunale grænseskel, og som heller ikke bør være bundet af de enkelte kommunale administrationers tekniske kapacitet.

Det er på den anden side min opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt — og under den herskende teknikermangel antagelig ligefrem en nødvendighed — i størst muligt omfang at udnytte disse tekniske administrationer, og lovforslaget er affattet under hensyn hertil. Det forekommer mig ligeledes hensigtsmæssigt at søge de kommunale råds arbejde bevaret som et led i vejadministrationen i det omfang, dette er foreneligt med de principielle synspunkter, jeg har givet udtryk for. Denne medvirken er derfor forudsat i lovforslaget. Bl. a. har jeg ikke kunnet finde det nødvendigt, at staten, selv om den efter forslaget betaler og bestemmer over de større anlægsarbejder på alle hovedlandeveje, også skal overtage drift og vedligeholdelse af de hovedlandeveje, der ikke udbygges til motorveje. Jeg tænker mig, at amts- og bykommunerne stadig må være interesserede i at varetage denne virksomhed på de hidtil gældende vilkår, således at de dermed forbundne udgifter er genstand for refusion efter de almindelige regler i vejtilskudslovens kap. I. Herfor taler også, at denne daglige virksomhed må ledes lokalt og kun med en betydelig administrativ byrde kan styres centralt. Endelig kan der

[Ministeren for offentlige arbejder.]

næppe påvises særlige grunde til som en følge af den i øvrigt foreslåede reform at fritage amter og byer for deres andele i vedligeholdelsesudgiften m. v. ved disse veje, så meget mindre som de principielt fritages helt for bidrag til anlægsarbejderne. Anderledes stiller forholdet sig derimod ved motorveje, der normalt anlægges i helt ny tracé, således at de eksisterende veje, ad hvilke den pågældende trafik hidtil har været ført, som regel må bevares som offentlige, og hvor der er tale om et særligt vejnet, som kun på forud bestemte punkter står i forbindelse med det øvrige net. Motorvejene foreslås derfor helt henlagt under statens bestyrelse, dog således at de kommunale myndigheder forudsættes at være behjælpelige med administrationen, bl. a. fordi dette må anses for den ordning, der stiller mindst krav til udvidet teknisk personale.

Lovforslaget er blevet forelagt Amtsrådsforeningen i Danmark, Den danske Købstadsforening, De samvirkende Sognerådsforeninger i Danmark, Foreningen „Bymæssige Kommuner“ samt Københavns og Frederiksberg kommuner. De pågældende kommunale myndigheder og organisationer har af en række nærmere angivne grunde ikke kunnet anbefale, at lovforslaget gennemføres.

Det af kommunerne anførte har imidlertid ikke givet mig anledning til at revidere det foreliggende lovforslag, men jeg regner med, at vi vil få en nærmere drøftelse af kommunernes synspunkter i det udvalg, som jeg går ud fra bliver nedsat til behandling af lovforslaget.

Samtidig med forslag til lov om hovedlandeveje tillader jeg mig at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om bestyrelsen af de offentlige veje*, idet hovedlandevejslovforslaget jo medfører visse ændringer i vejbestyrelsesloven, som er en konsekvens af den foreslåede nyordning for hovedlandevejenes vedkommende. I øvrigt tilsigtes ikke ændringer i vejbestyrelsesloven, hvis mangeartede bestemmelser af betydning for den daglige administration af vejvæsenet rundt omkring kun har virket kort tid i praksis og jo knap nok er fuldt gennemført i alle enkeltheder.

Idet jeg i øvrigt mener at kunne indskrænke mig til at henvise til bemærkningerne til de to lovforslag, tillader jeg mig at anbefale disse til det høje tings velvillige behandling.

**Formanden:** Uden for dagsordenen giver jeg ordet til det ærede medlem hr. Poul Møller, for at han som ordfører for forslagsstillerne kan fremsætte et i går anmeldt lovforslag.

**Ordføreren for forslagsstillerne (Poul Møller):** På venstres og den konservative folketingsgruppes vegne har jeg herved den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ophævelse af politikasserne*.

Den redegørelse, den højtærede justitsminister i onsdags gav tinget om motiveeringen for, at han har tillagt justitsministeriets departementschef et årligt repræsentationstillæg på 6.000 kr., havde et sådant indhold, at forslagsstillerne mener, at folketinget ikke fortsat kan opretholde en tilstand, hvorved politikassernes midler er unddraget almindelig bevillingsmæssig kontrol og revision.

Politikassernes midler fremkommer ved bøder, der pålægges borgerne i henhold til love vedtaget af folketinget. Det er efter forslagsstillerne opfattelse urimeligt, at disse midler administreres i henhold til en enevældig kancelliplakat fra 1819, som end ikke ved den mest velvillige fortolkning kan give ministeren hjemmel til at tillægge sine nærmeste medarbejdere i ministeriet kørselsgodtgørelser og repræsentationstillæg, idet den pågældende plakat kun indeholder klar hjemmel til udbetaling af dusører for årvågenhed til sognefogder og til politibetjente i købstæderne.

Det er nu 113 år siden, grundloven blev vedtaget. Efter dennes klare ord kan ingen udgift afholdes uden hjemmel i en af folketinget vedtagen bevillingslov. Denne grundlovsbestemmelse må nu opfyldes fuldt ud, også for politikassernes vedkommende, ikke mindst på baggrund af den gentagne offentlige kritik, justitsministerens administration har givet anledning til.

Det er muligt, at der vil være en rimelig baggrund for en del af de ydelser, der hidtil har været betalt af politikasserne, men det