

MOTORAFGIFTS KOMMISSIONENS

BETÆNKNING

I. DEL

FINANSIERING AF VEJUDGIFTER

J. JØRGENSEN & CO.
BOGTRYKKERI
KØBENHAVN 1954

Socialministeriets
bibliotek

33.86/37 ex. 1

INDHOLDSFORTEGNELSE TIL I. DEL

	Side
Indledende bemærkninger	5
I. Baggrunden for kommissionens arbejde	7—13
1. Indledning	7
2. De gældende lovbestemmelser	7
a. De almindelige motorafgifter	7
b. De særlige motorafgifter	9
c. De ekstraordinære motorafgifter	10
3. De senere års afvigelser fra gældende fordelingsbestemmelser	10
4. Bristerne ved det nuværende system	11
II. Motorafgifter og vejjudgifter	13—27
1. Baggrunden for opkrævning af særlige motorafgifter	13
2. Fordelingen af vejjudgifter og -indtægter mellem de offentlige organer	14
3. Motorafgifternes indpasning i den almindelige samfundsøkonomi	17
4. Principper for refusionen til kommunerne	21
5. Motorafgifternes almindelige forvaltning	26
III. Kommissionens lovudkast	27—39
1. Lovudkastet i hovedtræk	27
2. Særudtalelser til lovudkastets § 1	28
3. Særudtalelser til lovudkastet iøvrigt	32
IV. Folketingsmand Edv. Sørensen's lovforslag	39
V. De fremtidige vejjudgifter	40—41
VI. Størrelsen af afgiftsprovenuet og dets fordeling på forskellige afgiftsformer	44—45
Bilag 1. Forslag til lov om motorafgifternes anvendelse	46
» 2. Vejbenyttelsen og vejarealet som norm for fordeling af motorafgifterne	68
» 3. Valg af system for kommunernes refusion af motorafgifterne	79
» 4. Angående fastsættelse af by- og landkommunernes fremtidige refusionsprocent af motorafgifterne	105
» 5. Om amternes vejjudgifter og refusionen heraf	122
» 6. Folketingsmand Edvard Sørensen's forslag til lov om motorafgifternes anvendelse	127
» 7. Provenuet af motorafgifterne og deres anvendelse fra 1931/32 til 1952/53	135

INDLEDENDE BEMÆRKNINGER

Motorafgiftskommissionen er nedsat af finansministeren den 24. marts 1947 efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder. Kommissionens opgave har været at forberede en revision af lovgivningen om motorafgifterne og finansieringen af vej udgifterne.

Kommissionen består af følgende:

- Generaldirektør Knud Korst, formand (udpeget af finansministeren).
Departementschef i ministeriet for offentlige arbejder Palle Christensen, næstformand (udpeget af ministeren for offentlige arbejder).
Vejdirektør K. Bang (udpeget af ministeren for offentlige arbejder).
Gårdejer Simon J. From, m. f. (udpeget af rigsdagen).
Folketingsmand Villy Fuglsang (udpeget af rigsdagen).
Ekspeditionssekretær P. Gersmann, finansministeriet, departementet for told- og forbrugsafgifter, (udpeget af finansministeren).
Fhv. borgmester Johs. Hansen (udpeget af Københavns magistrat).
Generalsekretær K. I. Ibsen (udpeget af Kongelig Dansk Automobilklub).
Direktør, kaptajn E. I. Ipsen (udpeget af Motororganisationernes Fælles-
Repræsentation).
Folketingsmand Kai Jensen (udpeget af rigsdagen).
Viceborgmester A. Stæhr Johansen, m. f. (udpeget af rigsdagen).
Sekretær K. Juul-Olsen, justitsministeriet, (udpeget af justitsministeren).
Proprietær M. C. Korsgaard (udpeget af Amtsrådsforeningen).
Sognerådsformand G. Knudsen (udpeget af De samvirkende Sogneråds-
foreninger).¹⁾
Direktør, cand. jur. Viggo Lærkes (udpeget af Forenede Danske Motor-
ejere).
Borgmester Woldhardt Madsen, Skive, (udpeget af Den danske Købstad-
forening).
Overtoldinspektør B. Nørregaard, overtoldinspektoratet for København,
(udpeget af finansministeren).
Direktør, cand. oecon. Mads Petersen (udpeget af Landsforeningen Dan-
ske Vognmænd).
Professor, dr. oecon. K. Philip (udpeget af finansministeren).
Fhv. folketingsmand M. P. Rasmussen (Gylling), (udpeget af rigsdagen).
Direktør, civilingeniør Axel Semler (udpeget af Motorbranchens Fælles-
råd).
Direktør Knud Tholstrup, m. f. (udpeget af finansministeren).

¹⁾ Indtrådt som medlem af kommissionen efter kreditforeningsdirektør, folketingsmand Kdv. Sørensen's død den 15. maj 1954; fra november 1953 stedfortræder for Edv. Sørensen under dennes sygdom.

Sekretærforretningerne er varetaget af vej direktør K. Bang og ekspeditionssekretær P. Gersmann med bistand af fuldmægtig B. Andersson, ministeriet for offentlige arbejder.

I nærværende bind I af kommissionens betænkning er spørgsmålet om finansiering af vejudgifterne gjort til genstand for behandling. Bind II omhandler problemer i forbindelse med en revision af lovgivningen om motorafgifterne.

Samtlige kommissionsmedlemmer er enige om at afgive betænkningens to dele til regeringen i den nu foreliggende form. Man mener i betænkningen at have gjort rede for de med motorafgifterne og med vejfinansieringen forbundne problemer og at have fremført forslag til overvejelse om betydningsfulde ændringer i den gældende lovgivning og administration.

Man ønsker dog at fremhæve, at da mange af de omhandlede problemer er af stor politisk rækkevidde og derfor må finde deres endelige løsning i folketinget, har kommissionens medlemmer ikke ved deres underskrift på betænkningen tilkendegivet deres endelige stillingtagen til de i denne omhandlede spørgsmål, bortset fra de punkter hvor dette udtrykkeligt er anført. Man mener dog med den foreliggende betænkning at have opfyldt den opgave, der er pålagt kommissionen, nemlig at rådgive regeringen bedst muligt om de forelagte spørgsmål.

København, den 21' maj 1954.

K. Bang. Palle Christensen. Simon J. From. Paul Gersmann.
Johannes Hansen. K. I. Ibsen. Ipsen. Kai Jensen.
Stæhr Johansen. Juul-Olsen. G. Knudsen. M. C. Korsgaard.
Knud Korst, V. Lærkes. Woldhardt Madsen.
formand.
B. Nørregaard. Mads Petersen. Kjeld Philip.
M. P. Rasmussen (Gylling). Axel Semler. Knud Tholstrup.
/ B. Andersson.

Folketingsmand Villy Fuglsang var fraværende ved betænkningens afgivelse.

I. BAGGRUNDEN FOR KOMMISSIONENS ARBEJDE.

1. Indledning.

Den nuværende lovgivning om vejvæsenets finansiering er fra tiden omkring 1930, i det væsentlige sammenfattet i lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932. Siden da har der — ikke mindst i de senere år — fundet en rivende udvikling sted i automobiltransportvæsenet. Medens der i 1930 var indregistreret 110.000 automobiler, heraf 30.000 lastvogne, udgjorde vognparken ved udgangen af 1952 208.500, hvoraf 72.000 lastvogne. I den samme periode er kommunernes samlede vejudgifter steet fra ca. 75 mill. kr. til ca. 270 mill. kr., hvor overfor står en stigning i provenuet af de ordinære motorafgifter fra ca. 45 mill. kr. til ca. 290 mill. kr.

Vejudgif-
ternes
stigning

Stigningen i vejudgifterne falder imidlertid ret ujævnt på de forskellige kommunegrupper, idet sognekommunernes udgifter er blevet næsten femdoblet, købstædernes tredoblet, medens der i amternes og hovedstadens udgifter kun er sket en fordobling.

Det er derfor klart, at udviklingen har nødvendiggjort nye lovregler på dette område, og allerede automobil- og vejudvalget af 1933 og senere trafikministeriets vejudvalg af 1940 arbejdede med en ny vejlovgivning, herunder med spørgsmålet om vejvæsenets finansiering. På grundlag af vej udvalgenes arbejde fremsattes i 1942 på rigsdagen forslag til en motorafgiftslov. Hverken dette eller de øvrige vejlovforslag nåede imidlertid at blive færdigbehandlet af rigsdagen, og de blev ikke senere genfremsat. Den økonomiske udvikling forrykkede nemlig hurtigt grundlaget for beregningerne af 1942 og nødvendiggjorde en ny principiel drøftelse af hele det gældende finansieringssystem på vejvæsenets område.

2. De gældende lovbestemmelser.

a. De almindelige motorafgifter.

Som anført findes de gældende principale bestemmelser vedrørende motorafgifterne og disses fordeling i *lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932* med senere ændringer og tilføjelser. Herefter skulle fordelingen, efter

De gældende
fordelings-
regler

at det nødvendige beløb til betaling af den kommunerne i henhold til lov om snekastning af 13. april 1938 tilkommende refusion er afsat, i hovedtrækkene ske på følgende måde: $\frac{4}{9}$ af det beløb, hvormed vægtafgiften, den almindelige benzinafgift og omsætningsafgiften overstiger 33 mill. kr., stilles til rådighed for ministeren for offentlige arbejder f§ 9, stk. 1). Denne andel fordeles med $\frac{1}{3}$ til vejfonden og $\frac{2}{3}$ til den såkaldte særlige fond til vejarbejder. Desuden får vejfonden yderligere forlods 1 %

vejfondene

Vejfunds- arbejder af restbeløbet, jfr. nedenfor. Af vejfondens andel kan ministeren yde tilskud til vejarbejder og fortrinsvis til sådanne, der er af betydning for vejnettet som helhed, men ikke i samme grad for den lokale trafik (§ 9, stk. 2), medens den særlige fond skal fordeles som tilskud til ombygning og regulering af landeveje og biveje, navnlig veje, som er forbindelsesveje mellem eller adgangsveje til landeveje, til anlæg eller ombygning af broer, til anlæg af nye veje og til anlæg af cyklestier eller gangstier i forbindelse med ombygning og nyanlæg af veje. Ved fordelingen skal der tages særligt hensyn til økonomisk mindre heldigt stillede kommuner med udstrakt vejnet (§ 9, stk. 3).

Forskellige vejformål Af restbeløbet af vægt- og benzinafgiften, d. v. s. $\frac{5}{9}$ af provenuet plus de allerede fradragne 33 mill. kr., stilles dernæst forlods til ministeren for offentlige arbejders rådighed visse faste beløb, nemlig: til drift af et vejlaboratorium og forsøg med vejbaner, vejmateriel m. m. 100.000 kr. (517.000)*, til dækning af udgifterne ved bygning af færdselsbroen over Lillebælt 500.000 kr. (bortfaldet med udgangen af finansåret 1951/52), til afholdelse af udgifterne til gennemførelse af *lov nr. 28 af februar 1930* om sikring af færdselen ved vej krydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. 2 mill. kr., til vedligeholdelse af veje, der ejes af staten og er åbne for almindelig færdsel, 100.000 kr. Med hjemmel i tekstanmærkning på finansloven 1951/52 er desuden ydet 7.000 kr. til forsøg med færdselstavler m. v. og 150.000 kr. som tilskud til motorbådshavne. Dette sidste er tænkt at ækvivalere den afgift, benzindrevne lystfartøjer betaler. I de senere år er der desuden i alt ekstraordinært afsat 60 mill. kr. til krydsningsudgifterne, og endelig afsat les forlods hvert år til dækning af de med opkrævningen forbundne udgifter 200.000 kr. af vægtafgiften og $1\frac{1}{2}\%$ af benzinafgiften.

Krydsningsfonden 1 Det herefter tilbageværende beløb fordeles på følgende måde (§ 9, stk 4):

Vejfonden	1	%
Københavns Kommune	5	%
Frederiksberg Kommune	1,5	%
Købstæderne	8	%
Samtl. sognekommuner	34,5	%
» amtskommuner	50	%

Provenuet af omsætningsafgiften fordeles ifølge *lov nr. 134 af 28. april 1931* § 5, efter at en forholdsmæssig del af vejfondenes andel og snekastningsrefusionen samt et opkrævningsgebyr på $1\frac{1}{2}\%$ forlods er fradraget, på følgende måde:

*) I parentes er anført det beløb, der med tekstanmærkningshjemmel på finansloven er bevilget for 1953/54.

Københavns Kommune	5 ‰
Frederiksberg Kommune	15 ‰
Købstæderne	8 ‰
Samtl. sognekommuner	42,5 ‰
» amtskommuner	43 ‰

Den købstæderne tilkommende andel fordeles herefter mellem samtlige købstæder med $\frac{2}{3}$ i forhold til den i hver købstad indbetalte afgift af motorkøretøjer (vægtafgiften) og med $\frac{1}{3}$ efter længden af de veje og gader, der er eller har været landeveje og landevejsgader (§ 9, stk. 5). **Fordelingen mellem hverne**

Den samtlige amtskommuner tilkommende andel fordeles i forhold til hvert amts gennemsnitlige regnskabsmæssige udgifter til vejvæsenet i de sidste 6 år før uddelingen (§ 9, stk. 6), medens sognekommunernes andel på samme måde fordeles i forhold til gennemsnittet af 3 års udgifter (§ 9, stk. 7). **Fordelingen mellem amter og sogne**

b. De særlige motorafgifter.

Foruden den almindelige benzinafgift (iflg. § 14 i lov nr. 73 af 31. marts 1954 34 øre pr. liter) opkræves to særlige motorafgifter på hver 1 øre pr. liter benzin, de såkaldte bro- og motorvej senører.

Den første af disse afgifter skriver sig fra loven af 8. april 1932 vedrørende anlæg af broer over Storstrømmen og Oddesund, hvorefter vejbanens andel i omkostningerne ved disse broers anlæg og fremtidige vedligeholdelse skulle finansieres ved den omhandlede afgift. **Broenøre**

Ved lov af 30. marts 1935 blev det bestemt, at afgiften, når tilstrækkelige midler var indgået til dækning af fornævnte forpligtelser, i fortsættelse skulle anvendes til dækning af udgifterne ved afløsning af broafgiften vedrørende Limfjordsbroen, og endelig blev det ved lov af 11. april 1942 yderligere bestemt, at afgiften også skulle anvendes til delvis dækning af udgifterne ved anlæg af en motorvej vest om København og til udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

Den anden enøresafgift opkræves i henhold til lov af 17. april 1941 til dækning af udgifterne ved anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen og til en bro over Guldborgsund og til etablering af en fond til disse anlægs fremtidige vedligeholdelse; men herudover skal denne afgift i henhold til fornævnte lov af 11. april 1942 også anvendes til finansieringen af motorvejene ved København og etablering af en vedligeholdelsesfond. Når der hertil er opkrævet tilstrækkelige midler, skulle begge afgifter bortfalde. **Motorvejsenere**

Den første af afgifterne har indtil udgangen af finansåret 1953/5 i indbragt i alt ca. 65 mill. kr., hvoraf ca. 29 mill. kr. er anvendt til dækning af forpligtelserne vedrørende Storstrømsbroen og Oddesundbroen, medens ca. 25 mill. kr. påregnes anvendt til afløsningsafgift og etablering af en drifts- og vedligeholdelsesfond vedrørende Limfjordsbroen. Herefter skulle

alle udgifter ved rende broerne være dækket. Herudover er til samme tidspunkt anvendt ca. 22 mill. kr. til motorvejen vest om København og Hørsholmvejens bygning, hvoraf statskassen således forskudsvis har udlagt 11 mill. 1

Den anden a har indtil udgangen af finansåret 1953/54 indbragt ca. 36 mill. kr., 1 af foreløbig ca. 20 mill. kr. er medgået til motorvejsanlægget på Lo. . Der er således i øjeblikket en overskudssaldo på 5 mill. kr. vedr. de begge motorvejsanlæggene. Da de to afgifter tilsammen indbringer ca. 11 mill. kr. pr. år, og da der i alt påregnes anvendt ca. 66 mill. kr. på disse anlæg, jfr. side 42 foroven, vil det, såfremt lovgivningen herom i øvrigt ikke ændres, være nødvendigt at opkræve afgiften endnu en årrække.

Femte Foruden de to her nævnte eks. til benzinafgifter opkræves i henhold til § 15 i lov nr. 73 af 31. marts 1954 en tillægsafgift på 5 øre pr. liter benzin. Denne afgift tilfalder ubeskåret statskassen.

c. De ekstraordinære motorafgifter.

Tillægsvægt- t d over de fornævnte ordinære og særlige afgifter opkræves for tiden afgiften visse ekstraordinære motorafgifter, nemlig en tillægsvægtafgift på motor- Ekstra cykler og personautomobiler¹⁾, en »tillægsomsætningsafgift«, der dog er omsæt- indregnet i afgiftsskalaen, og som udgør $33\frac{1}{3}$ % af ordinær afgift (indført ved lov nr. 436 af 19. november 1950), og en afgift i forbindelse med Salg af brugte personbiler bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer (indført ved lov nr. 500 af 20. december 1950).

Provenuet af disse tre afgifter tilfalder ubeskåret den almindelige vejfond; men da ministeren for offentlige arbejder kun må disponere over disse ekstraordinære indtægter efter samtykke fra folketingets finansudvalg, bevares pengene indtil videre i en separat pulje, der pr. 31. marts 1954 indeholder ca. 150 mill. kr.

3. De senere års afvigelser fra gældende fordelingsbestemmelser.

statens for- Da afgiftsprovenuet under krigen gik meget ned, trådte staten til, idet skudsudbetallinger statskassen foruden at yde direkte tilskud til vejfondene, forskudsvis udlagde den refusion, der tilkom kommunerne, ligesom statskassen også til senere tilbagebetaling forskudsvis udlagde vejfondenes andel i de særlige vejarbejder. Uanset at motorafgifternes samlede provenu en overgang faldt til 16 mill. kr. årlig, blev der derfor for hvert af årene 1940/41 og 1941/42 udbetalt 30 mill. kr. og for hvert af årene 1942/43—1946/47 udbetalt 40 mill. kr. som kommunernes direkte andele i motorafgifterne samtidig med, at tilskudsvirksomheden igennem vejfondene blev opretholdt nogenlunde på førkrigsniveauet. De direkte andele fordeltes mellem kommunegrupperne og mellem de enkelte kommuner inden for grup-

¹⁾ oprindelig af samme størrelse som den ordinære årlige afgift (lov nr. 438 af 19. november 1950), men ved lov nr. 75 af 31. marts 1954 nedsat til det halve.

perne i overensstemmelse med de foran omtalte lovbestemmelser. For 1947/48 og 1948/49 forhøjedes beløbet til henholdsvis 50 og 60 mill. kr. For 1949/50 udbetaltes ligeledes 60 mill. kr. til almindelig fordeling mellem alle kommunegrupper, men samtidig blev stillet yderligere 15 mill. kr. til rådighed for fordeling mellem samtlige sognekommuner, og på samme måde udbetaltes for 1950/51 og 1951/52 70 mill. kr. til samtlige kommuner,, hvortil kom for 1950/51 yderligere 25 mill. kr. til sognekommunerne og for 1951/52 yderligere 28 mill. kr. til sognekommunerne, 3 mill. kr. til købstæderne og 2 mill. kr. til København og Frederiksberg.

Ekstra til
vise
kommune
grupper

Der udbetaltes således for 1951/52 i alt 103 mill. kr. til kommunerne, hvilket beløb også er kommet til udbetaling og fordelt på samme måde for 1952/53.

Medens den foretagne begrænsning af kommunernes direkte andel i motorafgifterne i de første år efter krigen, hvor motorafgifternes provenu på ny steg, var nødvendig, fordi staten skulle have tilbagebetalt de beløb, som den forskudsvis havde udlagt under krigen, blev begrænsningen opretholdt efter, at disse beløb var tilbagebetalt, idet udbetaling i overensstemmelse med de gældende bestemmelser som følge af den meget uensartede stigning i vejudgifterne inden for de enkelte kommunegrupper ville have medført meget utilfredsstillende resultater. Medens således amtskommunerne under eet ville have fået langt over 100 % af deres vejudgifter refunderet (imod ca. 65 % før krigen), ville sognekommunernes dækningsprocent have været noget mindre end før krigen. Allerede af denne grund har det været nødvendigt ved hjemmel på de årlige finanslove at suspendere de gældende bestemmelser; men hertil kommer, at det som et led i regeringens almindelige politik har været nødvendigt at dæmpe den økonomiske aktivitet ved at begrænse kommunernes vejudgifter. Refusionen af vejudgifterne er derfor ikke steget i samme omfang som motorafgifterne.

Begrænsning i kommunernes andele

4. *Briterne ved det nuværende system.*

Grundtanken i det gældende system er, at motorafgifternes provenu i det enkelte år skal være bestemmende for, hvor stort et samlet tilskud der kan gives til vejarbejder, dels som direkte refusion til kommunerne og dels som tilskud til de særlige vejarbejder, navnlig anlægsarbejder. Som foran omtalt var det nødvendigt, at staten under krigen trådte hjælpende til; men allerede i trediverne stillede statskassen forskudsvis store beløb til rådighed for vejfondene. I 1932-33, 1934-35 og 1937-38 oprettedes således de såkaldte millionsfonds, nemlig henholdsvis 16-millionsfonden, 12-millionsfonden og 10-millionsfonden. Den væsentligste motivering for ydelsen af disse forskud var antagelig hensynet til beskæftigelsen; men man kan ikke se bort fra, at der herved samtidig blev udført en række

»Millionsfondene«

anlægsarbejder, som alligevel var påkrævet som følge af den stærkt stigende automobiltrafik. I 1940-41 blev, da ovennævnte 38 mill. kr. i det væsentlige var opbrugt, yderligere 15 mill. kr. stillet forskudsvis til rådighed, og i 1941-42 og 1945-46 oprettedes de 3 50-millionsfonds. For disse sidste 150 mill. kr.'s vedkommende må fremhæves, at kun halvdelen oprindelig skulle tilbagebetales til statskassen, således at denne hermed altså skulle yde et direkte tilskud til vejfondene.

Statskassen har dog kun helt ydet det lovede tilskud på 25 mill. kr. til »50 millionsfond I«, idet man — efter at den almindelige vejfond var kommet til at indeholde tilstrækkelige midler — fra og med finansåret 1951/52 ophørte med udbetalingen af disse direkte statstilskud. Der var indtil dette tidspunkt som tilskud til 50 millionsfond II og III ydet i alt 12 mill. kr.

Samtlige de som forskud for vejfondene udlagte beløb er nu tilbagebetalt, og det samme er tilfældet for så vidt angår ca. 25 mill. kr., som af statskassen var blevet udredt forskudsvis til viaduktarbejder i henhold til krydsningsloven.

Det vil heraf ses, at den tilsigtede grundtanke med en nær sammenhæng mellem vejudgifterne og afgifternes provenu kun har kunnet gennemføres med meget væsentlige modifikationer. Hertil kommer imidlertid, at dette system ikke blot er uheldigt ud fra hensynet til statens almindelige finans- og konjunkturpolitik, men at det også for så vidt angår forholdet mellem såvel de enkelte kommuner indbyrdes som mellem kommunegrupperne indebærer visse brister og kan medføre visse skævheder i fordelingen.

Ulige fordeling mellem enkelt kommuner og kommunegrupper Systemet indebærer for det første, at den refusion, der tilfalder hver enkelt kommune, varierer med størrelsen af afgifternes provenu. Hvad angår amts- og sognekommunerne, er refusionen dernæst ikke alene afhængig af dette forhold og af kommunens egne vejudgifter, men også af størrelsen af vejudgifterne i samtlige andre kommuner inden for vedkommende kommunegruppe, idet stigende udgifter i en eller flere kommuner vil give mindre refusion. For bykommunernes vedkommende er refusionen uafhængig af de faktiske vejudgifter, men kan for købstædernes vedkommende påvirkes af tilvæksten af motorkøretøjer i de øvrige kommuner.

Dette har navnlig medført store uligheder i de andele af vejudgifterne, de enkelte købstæder har fået refunderet igennem motorafgifterne, idet disse har varieret fra købstad til købstad med fra under 20 til over 100 $\frac{0}{0}$.

Selvom det må erkendes, at der er en grundlæggende sammenhæng mellem på den ene side motorkøretøjernes samlede antal og dermed afgiftsprovenuet og på den anden side vej udgifterne som helhed, kan det naturligvis ikke forventes, at den enkelte kommunes vejudgifter varierer i takt med antallet af motorkøretøjer og som følge heraf afgiftsprovenuet.

Endvidere må det synes urimeligt, at den enkelte kommunes refusion bliver mindre, når udgifterne for hele den pågældende kommunegruppe taget under eet vokser.

Det er givet, at kommunerne under dette system har meget store vanskeligheder med at budgettere deres faktiske vejudgifter (nemlig afholdt udgift minus modtaget refusion) for de enkelte år, idet det jo ikke er muligt for nogen kommune på forhånd med sikkerhed at forudse størrelsen af den refusion, der tilkommer den.

Med den forskellige udvikling i kommunegruppernes vejudgifter, som man har været vidne til i de senere år, betyder systemet, at én gruppe vil få en betydelig større — og en anden en tilsvarende mindre — andel af sine vejudgifter refunderet af motorafgifterne.

I bilag 2 og 3 er i øvrigt omtalt enkeltheder vedrørende den nuværende fordelingsmåde.

II. MOTORAFGIFTER OG VEJUDGIFTER.

1. Baggrunden for opkrævning af særlige motorafgifter.

Medens der ikke i de første motorlove*) fandtes nogen bestemmelse om afgift på motorkørselen, indførtes i lov af 18. april 1910 om kørsel med motorvogne og motorcykler en afgift i forhold til køretøjernes hestekræfter. Bestemmelsen, der ikke fandtes i regeringens forslag, men blev indføjet af det nedsatte folketingsudvalg, motiveredes med, »at motorvogne, og særlig de meget hurtigkørende, forårsager et meget stærkt slid på vejene og derved bebyrder amter og kommuner med store udgifter, i hvilke de pågældende motorvognsejere som oftest ikke lager del.«

De første
motorlove

Baggrunden har med andre ord været den, at motorvognsejerne for størstedelen ikke var landboere eller hartkornsejere og dermed ikke bidrog til betaling af de skatter, hvoraf vejudgifterne skulle finansieres. Denne betragtning holder i dag kun stik i modificeret form, idet man nu kun kan sige, at en større eller mindre del af trafikken på en given vej udføres af ikke-lokale køretøjer, og at disses brugere derfor ikke gennem den almindelige beskatning deltager i udgifterne ved den pågældende vejs underhold.

stor
ikke-lokal

Ved færdselstællingen i 1939 blev det således konstateret, at omkring halvdelen af trafikken på de enkelte landeveje var udenamts, og at f. eks. kun 19 pct. af trafikken på hovedvej 1 og 8 ved Nyborg udførtes af køretøjer, hjemmehørende i Svendborg Amt.

Det samme forhold vil gøre sig gældende for sognevejenes vedkommende — navnlig for sådanne, som virker som tilkørselsveje eller forbindelsesveje til landevejene.

*) Love af 15. maj 1903, 30. marts 1906 og 27. maj 1908 vedrørende kørsel med automobiler.

Udligning Det er derfor særdeles velbegrunder, at der under en eller anden form foretages en udligning af den udgiftsbyrde, motorkørselen forårsager inden for de enkelte kommunale områder, idet i modsat fald de lokale skatteydere — navnlig ved og omkring landets hovedforbindelsesårer — ville komme til at betale en uforholdsmæssig stor del af de samlede vej-udgifter. Denne omfordeling kunne naturligvis foretages ved hjælp af en stats- eller fælleskommunalskat; men da det er muligt igennem en motorafgift at graduere afgiften direkte med forbruget, nemlig kørselens omfang, er det fundet mest hensigtsmæssigt at finansiere omfordelingspuljen ved direkte motorafgifter.

2. Fordelingen af vejudgifter og -indtægter mellem de offentlige organer.

Det spørgsmål, der herefter melder sig til løsning, er, hvorledes vej-udgifterne skal fordeles mellem de rent lokale brugere, hvis andel finansieres ved almindelig beskatning, og samfundet som helhed, hvor andelen finansieres igennem motorafgifterne.

Forordning
af
1. december
1793

Ifølge den første danske lovbestemmelse vedrørende vejvæsenet, nemlig *forordning af 13. december 1793*, skelnedes der mellem hovedlandeveje (som forbinder en provins med en anden), mindre landeveje (som fører fra en købstad til en anden eller til almindelige færge- og ladesteder eller tjener en hel landstrækning som vej til nogen betydelig købstad) og biveje (som er alle øvrige veje), og om fordelingen af vejbyrderne fastslår forordningens § 25: »Som almindelig grundsætning i hensigt til alle veje fastsættes, at den, som har nytten af vejen, bør også bære byrden af dens indretning og vedligeholdelse; heraf følger, at, da hovedlandevejenes anlæg sker til det almindeliges gavn, så bør hele landet bidrage til disses første istandsættelse. Derimod, når hovedlandevejene af ny ere anlagte og fuldførte, påligger vedligeholdelsen de amter og distrikter, igennem hvilke vejene løbe; dog bør de rejsende, ved bompenges erlæggelse, bidrage til sammes vedligeholdelse. •• De mindre landevejes såvelsom bivejenes istandsættelse og vedligeholdelse påligger, efter foranførte almindelige grundsætning, dem, som have nytten deraf, og for hvis skyld de ere til.« I forordningens § 20 er det herefter bestemt, at »da vejarbejdet er iblandt de slags almennyttige anstalter, hvis fordele strækker sig til alle jordejere og brugere, så tilsiger og billighed, at enhver, som høster frugten deraf, bør bidrage til indretningen«, og det fastslås videre udtrykkeligt i samme paragraf, at »Udgifterne til vejindretningen ikke i sig selv er nogen skat eller kontribution til forøgelse af statskassens indtægter, men blot et bidrag til at fremme gavn og bekvemmelighed for det almindelige og for yderne selv«, hvorfor skattefrihed*) i øvrigt ikke fritager for denne ydelse, som pålignes uafhængigt af og uden hensyn til skatten.

Man har altså ved denne forordning udtrykkelig ikke blot skelnet imellem vejudgifter, som burde bæres af samfundet under eet, og rent lokale udgifter, men også opfattet afgifterne, det være sig den del af ejendomsbeskatningen,

*) som f. eks. den da for grevskabsjord, hovedgårdsjord, præstegårde m. v. gældende skattefritagelse.

som skulle finansiere en vejudgift, eller den ved bomafgift direkte opkrævede brugsafgift, som en ganske særlig afgift, der udelukkende vedrørte vejevæsenet og ikke kunne betragtes som nogen almindelig skat.

Ved *loven af 21. juni 1867* om bestyrelsen af vejevæsenet m. v. blev begrebet hovedlandeveje afskaffet, ligesom statens bidrag til disse bortfaldt. Dette skete ud fra den betragtning, at disse vejes opgave »at forbinde den ene provins med den anden« var eller ville blive overtaget af jernbanerne.

Samtidig hermed overgik vejbestyrelsen helt og holdent til de kommunale organer, og udgifterne til landevejenes anlæg og vedligeholdelse skulle herefter udelukkende betales af hartkornsbrugerne, medens bivejenes, og herunder bygadernes underhold skulle svares af vedkommende kommunekasse, for bivejenes vedkommende eventuelt også ved naturalarbejde.

Lov af
21. juni

Efter bilernes fremkomst begyndte i første række landevejene og senere også bivejene på ny at få betydning for transporten af gods og personer over større områder, og som foran nævnt indførtes i 1910 en motorafgift, som skulle bidrage til dækning af den slitage, motorkøretøjerne forvoldte på landevejsnettet.

Fordelingen til kommunerne skete på den måde, at staten beholdt halvdelen af hele proventet, byerne fik $\frac{1}{4}$ af den af lastvogne, drosker og omnibusser betalte afgift, medens amtsråds kredsene oppebar den anden fjerdedel samt halvdelen af proventet af personautomobilbeskatningen, alt at fordele mellem kommunerne indbyrdes efter indbyggertal.

Ved forskellige love i 1913, 1918 og 1921 ændredes disse fordelingssatser stadig, således at statens andel efterhånden reduceredes til 1 pct., og amternes forhøjedes til 81 pct., hvoraf Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtsråds kredse forlods fik 7,5 pct. Fordelingen skete med $\frac{1}{4}$ i forhold til den indbetalte motorafgift, $\frac{1}{4}$ i forhold til længden af landeveje og $\frac{1}{2}$ i forhold til udgifterne i det forud for udbetalingen liggende år.

Ved *lov nr. 143 af 1. juli 1927* ændredes såvel afgiftsgrundlaget som fordelingen radikalt. Der indførtes en benzinafgift, og motorafgiften beregnedes herefter på køretøjernes egenvægt. Samtidig tillagdes der — under indtryk af motorfærdselens stigning også på biveje — sognekommunerne, der hidtil kun havde oppebåret tilskud fra motorafgifterne i det omfang, amtsrådene havde bevilget det, en egenandel, nemlig 24,5 $\frac{0}{0}$. Denne del toges dels fra amterne i almindelighed og dels fra hovedstadsamtterne og Frederiksberg og Gentofte kommuner, der hidtil havde oppebåret henholdsvis 3 og 2 $\frac{0}{0}$ af afgifterne. Herefter bestemtes det, at statens andel, der fremdeles udgjorde 1 $\frac{0}{0}$, i fremtiden skulle anvendes til særlige arbejder (vejfondsarbejder).

Benzin- og
vægtafg.

Hele afgifts-
proventet
går til
vejfornål

Ved *lov nr. 176 af 14. juli 1927* ændredes ligeledes den i 1924 indførte omsætningsafgift derhen, at proventet, der hidtil havde tilfaldet statskassen, nu også fordeltes til kommunerne efter de fremdeles gældende satser, hvorefter sognekommunerne modtager lige så stor en andel som amterne.

Omsætnings-
afgift

I 1927 indførtes endelig de nugældende regler for fordelingen **mellem kommunerne** i de enkelte grupper.

Under indtryk af det store behov for navnlig anlægsarbejder, som den stigende automobiltrafik medførte, blev der ved *lov af 15. april 1930* på ny foretaget en ændring i fordelingsgrundlaget, idet det bestemtes, at halvdelen af det beløb, hvormed afgiftsprovenuet oversteg 30 mill. kr., forlods skulle stilles til rådighed for ministeren for offentlige arbejder, således at $\frac{1}{3}$ skulle udbetales til vejfonden, og $\frac{2}{3}$ skulle fordeles til kommunerne til udførelse af særlige vejarbejder i overensstemmelse med de endnu gældende regler.

Samme år indførtes endvidere bestemmelsen om forlods hensættelse af 2 mill. kr. om året til gennemførelse af sikringsarbejder ved niveauoverkørsler, herunder viaduktarbejder.

Ved *lov nr. 135 af 28. april 1931* indførtes endelig de nugældende bestemmelser, således som disse er optrykt i *lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932*. Det, der falder i øjnene ved denne sidste formulering af fordelingsreglerne er, at sognekommunernes andel forhøjedes til 34,5 %, og amtskommunernes nedsattes tilsvarende fra 60 til 50 $\frac{1}{6}$. Motiveringen herfor var som i 1927, at automobilkørslen i stadig stigende grad gav forøgede udgifter til bivejene, og at, således som den daværende trafikminister udtalte ved lovforslagets behandling i folketinget, »*nogle amtsveje er gode, nogle nødtørftige og andre kun lidet tilfredsstillende, medens et færre antal sogneveje er gode og adskilligt flere ganske utilfredsstillende.*«

Hovedlinien i motorafgiftslovgivningens udvikling har således stadig på den ene side været, at en stedse større andel og til sidst 100 % af motorafgifterne*) skulle anvendes til vejformål, og på den anden side, at udlodningen af midlerne så vidt muligt skulle foretages på en sådan måde, at der blev givet forholdsvis meget til de veje og områder, hvor automobilfærdsdens stigning gjorde en hurtig udbygning og forbedring påkrævet, jfr. at der i årene indtil 1927 blev givet forlods andele til de tre amtsråds kredse i hovedstadsområdet, og at man først fra 1927 begyndte at give sognekommunerne andel i afgifterne.

Skønmæssig
ansættelse af
kommuner-
nes andele

Imidlertid synes det, som om de enkelte kommunegrupperes andel i afgifterne i øvrigt er fastsat ret skønmæssigt, idet man blot i tidens løb har reguleret lidt op eller ned, alt eftersom kravene meldte sig, på de i 1910 fastsatte fordelingsnormer. Det er således påfaldende, at købstæderne og København siden 1913 uforandret har fået henholdsvis 8 og 5 pct., selv om udviklingen hverken med hensyn til indbyggertal eller automobilantal har været ens i forholdet mellem byerne og det øvrige land eller købstæderne og København indbyrdes.

Ved den kommissions- og rigsdagsbehandling, der gik forud for ændringerne

*) dog med undtagelse af tillægsbenzinafgiften.

i 1927, synes der ganske vist at være blevet lagt en vis vægt på, at de motorkørende igennem de forskellige afgifter burde refundere kommunerne den merudgift, som motorkørslen medfører for det kommunale vejvæsen, men selv om den daværende kommission for så vidt angår amts- og sognekommunerne også faktisk angav visse beløb, som skulle svare til denne merudgift, udtalte den udtrykkeligt herom, at »de her omhandlede betragtninger i nogen grad må hvile på et faktisk skøn, da det er umuligt at finde nogen målestok for betydningen af adskillige af de momenter, der kan anføres for denne betragtnings principielle rigtighed og for fastsættelsen af faktiske beløb.« Man afstod også ganske fra at fastsætte byernes andel på denne basis, men ansatte som allerede nævnt procenterne uforandret.

I nærværende kommission er der flertal for, at motorafgifterne i deres helhed fremdeles bør komme landets vejvæsen til gode.

Der er i kommissionen enighed om, at fordelingen bør ske på en sådan måde, at enhver kommune får en i forhold til omfanget og karakteren af motortrafikken på vedkommende veje bestemt andel af sine udgifter refunderet samtidig med, at der sker en udligning af de kommunale vejudgifter.

De senere årtier har i administrativ henseende været karakteriseret af en udvikling, hvor de kommunale områder er blevet stærkt påvirket af den almindelige erhvervsmæssige og økonomiske udvikling. Her kan nævnes forstædernes opstaaen omkring byerne og stationsbyernes udvikling i landdistrikterne. Dette har ført til en udbredt uoverensstemmelse mellem de byrder, der påhviler kommunerne, og det beskatningsgrundlag, som står til kommunernes rådighed, hvorved der er opstået store forskelligheder i det kommunale skattetryk såvel mellem by- og landkommunerne som inden for de enkelte kommunegrupper.

For at råde bod på denne ulighed er man kommet ind på at yde stats- tilskud til løsningen af en række offentlige opgaver, ligesom man har etableret særlige interkommunale fordelinger på de forskellige udgifts- og indtægtsområder (erhvervskommunebeskatningen, den mellemkommunale refusion og den fælleskommunale udligningsfond), men som allerede nævnt foran er kommissionen af den opfattelse, at den nødvendige udligning af ulighederne i kommunernes vej byrder bør ske gennem motorafgifterne.

3. Motorafgifternes indpasning i den almindelige samfundsøkonomi.

Med den stigende motorisering af transporterne vil såvel selve motorkørslen som de omkostninger, den forvolder, og hermed de afgifter, den skal betale, være af en sådan størrelsesorden, at det må anses for påkrævet, at motorafgifternes opkrævning og anvendelse sker i så nær overensstemmelse som muligt med den almindelige konjunktur- og trafikpolitik.

Dette synspunkt er i strid med grundtanken i det system, som motorafgiftslovene nu er bygget op på, nemlig at motorafgifternes provenu i det enkelte år er bestemmende for, hvor stort et samlet tilskud der kan gives til vejarbejder.

Konjunktur-
polit

Erfaringerne viser imidlertid også, således som foran påvist, at denne grundtanke ikke har kunnet gennemføres, idet den i lovgivningen tilsigtede sammenhæng mellem motorafgifternes provenu i det enkelte år og størrelsen af tilskuddet til kommunerne til udførelse af vejarbejder i samme år forlængst er forsvundet og i øvrigt kun har været til stede i ganske enkelte år siden den nuværende lovs vedtagelse. Medens provenuet af motorafgifterne i en årrække fra 1932/33 til 1945/46 varierede fra 16 mill. kr. til 79 mill. kr., varierede tilskuddet (omfattende kommunernes direkte andele af motorafgifterne, vejfondstilskud og eventuelle ekstraordinære tilskud) fra 43 mill. kr. til 82 mill. kr. Heller ikke i efterkrigstiden har der været nogen nøje sammenhæng mellem motorafgifternes provenu og tilskuddet, idet der som allerede nævnt for at dæmpe den økonomiske aktivitet er holdt igen såvel på kommunernes direkte andele af motorafgifterne som på tilskuddene fra vejfondene til større anlægsarbejder.

Det vil heroverfor kunne anføres, at der såvel i begyndelsen af trediverne som i krigs- og efterkrigstiden forelå en så ekstraordinær situation, at næppe noget system ville kunne være opretholdt; men ganske bortset herfra er det et spørgsmål, i hvilken udstrækning den nugældende fremgangsmåde til finansiering af vejarbejder ud fra almindelige finans- og konjunkturpolitiske betragtninger bør opretholdes under fremtidige fredelege forhold.

I en periode med aftagende aktivitet i erhvervslivet vil både omsætningsafgiften og benzinafgiften gå ned. Følgen heraf vil blive, at det beløb, der står til rådighed til vejarbejder, også går ned, og denne nedgang i tilskuddet vil efter alt at dømme falde netop i en periode med aftagende beskæftigelse, hvor det kan være hensigtsmæssigt at opretholde eller endog forcere vejarbejderne.

I en opgangsperiode er forholdet omvendt. Der vil da blive købt flere motorkøretøjer, og der vil blive brugt mere benzin såvel til personkørsel som til transport af den stigende godsmængde. Der bliver følgelig flere penge til disposition til vejarbejder i en periode, hvor det netop kan være hensigtsmæssigt at udskyde offentlige arbejder mest muligt.

De nugældende regler kan derfor let komme i strid med de principper, som staten følger i den økonomiske politik til enhver tid. Såfremt man f. eks. som et led i forbrugsbegrænsende foranstaltninger forhøj er motorafgifterne, kan resultatet heraf blive, at motorafgifternes provenu stiger, fordi en fordobling af afgifterne ikke medfører en nedgang i forbruket

til det halve. Følgen bliver da et større tilskud til vejarbejder og dermed flere penge til efterspørgsel efter arbejdskraft og materialer på et tidspunkt, hvor en forøgelse af det offentlige efterspørgsel på sådanne områder ikke er ønskelig. Den faktiske siden trediverne gennemførte konjunkturpolitik med hensyn til motorafgifterne har da også medført talrige afvigelser fra lovens system.

Nu er der næppe mange, der ønsker, at vejarbejderne her i landet blot skal være et redskab i konjunkturpolitikken. I hvert fald taler vægtige trafik- og nationaløkonomiske synspunkter for altid at holde vejnettet i god stand. Udenlandske undersøgelser har godtgjort, at omkostningerne ved kørsel på dårligt vedligeholdte veje i henseende til benzinforbrug og slid på materiellet er indtil 50 % højere end ved kørsel på gode veje. Kommissionen har derfor set det som sin opgave at finde ud af, hvad det under skiftende pris- og lønniveauer vil koste at vedligeholde vejnettet på forsvarlig måde; disse penge bør under alle forhold skaffes. Hvad der kan diskuteres, er, i hvilken udstrækning ombygning og nyanlæg af veje skal ske under de skiftende økonomiske og beskæftigelsesmæssige konjunkturer; men det må herved erindres, at en situation med fuld beskæftigelse og eventuelt stigende nationalindkomst, såfremt der ikke i øvrigt er restriktioner på automobilkørslen, medfører forøgelse af kørselsmængden på veje og gader, og at der derfor hyppigt vil kunne opstå vanskeligheder med at få færdslen afviklet tilpas hurtigt og sikkert. På samme måde som dårligt vedligeholdte veje medfører forøgede kørselsudgifter, betyder veje med for ringe kapacitet foruden tidstab en stærk forøgelse i benzinforbruget, hvortil kommer en forøget fare for færdselsuheld og de dermed forbundne store såvel individuelle som samfundsmæssige omkostninger.

Vil man ved vejfinansieringen tage konjunkturpolitiske hensyn, frembyder der sig navnlig to metoder. Den mest radikale er den, at man — efter at vedligeholdelsesarbejderne er sikret — på hvert års bevillingslove stiller de fornødne midler til rådighed til udførelse af vejanlæg. Når vejvæsenet er kommunalt, vil en sådan fremgangsmåde dog støde på betydelige vanskeligheder, idet den kommunale anlægsvirksomhed i så fald i detaljer skal tilpasses statens bevillingsmaskineri.

En mindre radikal, men dog også rationel løsning er at lade motorpengene eller en del af dem gå i en pulje til finansiering af vejarbejder. Forudsætningen for puljeordningens rationalitet er da, at der administreres med skyldig hensyntagen til landets økonomiske situation, og at det administrative organ, der skal tage beslutningerne om finansieringens omfang, er indrettet også med henblik herpå. Kommissionen har valgt den sidste løsning og bygger herved videre på den traditionelle opfattelse vedrørende berettigelsen af at lægge afgifter på motorkørslen, at disse afgifter

betydningen af vedligeholdte veje

Vedligeholdelsesudgifter sikres

Anlægsudgifterne konfirmeres

Vejfond

skal anvendes ikke blot til vedligeholdelse af vejnettet, men også til finansiering af de af motorfærdslen nødvendiggjorte anlægsarbejder.

Lige så lidt som det må anses for ønskeligt, at vejarbejderne udelukkende skal koordineres med den almindelige konjunkturpolitik, er det tilrådeligt at gøre spørgsmålet rent beskæftigelsesbetonet. Selv om iværksættelse af vejarbejder derfor i perioder med stor ledighed naturligvis i videst muligt omfang bør fremskyndes til afhjælpning af ledigheden, bør man, såfremt ikke andre hensyn taler herfor, i almindelighed i øvrigt ikke lade anlægsaktiviteten variere med ledigheden og derved udskyde nødvendige og påkrævede vej forbedringer eller nyanlæg. I øvrigt bør man næppe overvurdere mulighederne for ved igangsættelse af vejarbejder at skabe direkte beskæftigelse, idet disse i forhold til en større arbejdsløshed er ringe.

- - - - - På den anden side kan beskæftigelsesmomentet være stort inden for
 Beskæftiget- begrænsede geografiske områder, ligesom den indirekte beskæftigelse og
 søsarbejder selve pengeudpumpningen med den deraf af ledede beskæftigelse antagelig har stor værdi, og det må derfor anses for betydningsfuldt, at der i givne situationer er mulighed for at indpasse vejbyggeriet i beskæftigelsespolitikken.

Sådanne arbejder vil, selv om de måtte blive iværksat med fremme af beskæftigelsen som umiddelbart formål, som hovedregel betyde en af hensyn til motortrafikken nødvendig forbedring af vejnettet. Hertil kommer, at det af hensyn til mulighederne for i højere grad end hidtil at koordinere disse beskæftigelsesarbejder med den almindelige vejplanlægning må anses for ønskeligt, at tilskudsadministrationen for sådanne arbejder overføres til ministeriet for offentlige arbejder. Herved vil man samtidig opnå, at der herefter kun er en centralmyndighed for iværksættelse af vejarbejder.

En forudsætning for anvendelse af motorafgifterne til dette formål må naturligvis være, at de pågældende arbejder ikke er uden betydning for motorfærdslen, men med den udbredelse, denne har fået, kan der også i alle egne påvises opgaver, som opfylder den nævnte forudsætning, og det må endvidere forudsættes, at arbejdets trafikale betydning er af væsentlig vægt ved udvælgelsen af de vejarbejder, som skal have tilskud ud over, hvad der følger af en almindelig refusionsordning.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Mads Petersen og Semler kan ikke tiltræde forslaget om at anvende motorafgifterne til finansiering af anlægsarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligste formål. Beskæftigelsesarbejder er en statsopgave. I afsnit III, side 35, har de pågældende i enkeltheder redegjort for deres synspunkter

Med hensyn til motorafgifternes relation til trafikpolitikken kan anføres, at afgifterne indvirker på trafikmidlernes omkostninger og dermed på samfundets almindelige omkostningsniveau, samt at beskatningen ydermere kan begunstige visse trafikmidler på andres bekostning.

Trafikpolitikken

Betaler f. eks. motorkørslen ikke de af denne forvoldte vejjudgifter, stilles motortrafikken gunstigt i konkurrencen med baner og skibsfart, ligesom på den anden side en trafikøkonomisk rationel motorisering af transporterne bremses eller udskydes, hvis der i kortere eller længere perioder pålægges motorkørslen høje afgifter. Den almindelige opfattelse i kommissionen har været, at afgifterne til vejformål bør opkræves med et beløb, der svarer til de vejjudgifter, motorkørslen giver anledning til, og i øvrigt fordeles efter samme princip på de enkelte motorkøretøjskategorier, idet man mener, at en eventuel højere eller lavere beskatning vil have trafikpolitiske konsekvenser.

4. Principper for refusionen til kommunerne.

Som det vil fremgå af det foregående, er det nuværende system baseret på to hovedrefusionsformer, nemlig direkte udbetaling til dækning af kommunernes almindelige vejjudgifter (fortrinsvis vedligeholdelse m. v.) og direkte tilskud til enkelte særlige vejarbejder (anlægs- eller forbedringsarbejder), således at såvel refusionen som tilskudsvirksomheden er afhængig af afgiftsprovenuet.

Da det må antages, at navnlig omfanget af den nødvendige vedligeholdelse ikke vil variere i samme takt som afgiftsprovenuet, ville det formentlig være bedre, om refusionssystemet var indrettet på en sådan måde, at der var tilsikret kommunerne en vis fast dækningsandel for deres udgifter til drift og vedligeholdelse af vejene. Dette vil ganske vist medføre, at det til den direkte refusion medgående beløb stiger, når udgifterne til vedligeholdelse m. v. vokser, således at der, såfremt afgiftsprovenuet forbliver konstant, vil blive mindre beløb til rådighed til andre vejformål, der finansieres af motorafgifterne. Dette vil navnlig indebære, at der bliver mindre beløb til rådighed til de store forbedringer og nyanlæg, der skal finansieres ved direkte tilskud. Set over en længere periode må det dog være en selvfølge, at afgifternes højde reguleres således, at der også bliver de fornødne beløb til rådighed for anlægs- og forbedringsvirksomheden, således at vejnettet i det lange løb altid kan tilpasses udviklingen i motortrafikken.

Der er i kommissionen gennemdrøftet flere forskellige muligheder for beregning af kommunernes direkte andele i motorafgifterne, jfr. bilag 2 og 3. Man er herved nået frem til, at den mest hensigtsmæssige og praktiske løsning er, at ikke motorafgifternes provenu, men den enkelte kommunes vejforhold (herunder vejjudgifter, vejlængder, indbyggertal m. v.) bør være afgørende for, hvilken andel af vejjudgifterne der skal dækkes.

Fast refusionsprocent
holdelsesudflitter

Det af kommissionen foreslåede system tilgodeser for det første kravet om, at de motorkørende igennem afgifterne skal betale deres andel i vej-udgifterne, idet man må forudsætte, at denne andel selv over længere perioder er nogenlunde konstant. Det betyder endvidere, at kommunerne ved deres budgettering af vej udgifterne nøjagtig ved, hvilken andel der vil blive refunderet, ligesom det indebærer, at to i øvrigt fuldstændig ens stillet kommuner, det være sig sogne- eller bykommuner, vil få refunderet den samme andel af vejudgifterne. Endelig vil det være muligt at skabe et ensartet refusionsprincip for samtlige kommuner, således at større sognekommuner med bymæssig bebyggelse og da navnlig forstadskommuner eller store stationsbyer får deres vej udgifter dækket efter samme princip som bykommuner af samme størrelse og med tilsvarende vej- og bebyggelsesforhold.

Andre refusionsmuligheder

Det havde af flere grunde været ønskeligt, om der havde været en mulighed for enten at beregne den enkelte kommunes refusionsandel efter faste objektive kriterier, såsom vejlængde, motorfærdsdens omfang, indbyggerantal etc., eller også at fastsætte en ganske bestemt refusion for hver enkelt vej på basis af vejens betydning for motorfærdsden. Begge disse muligheder har man imidlertid måttet forlade, den første, fordi det ikke har vist sig muligt at finde nogen hensigtsmæssig formel, der kunne sikre de enkelte kommuner en ensartet og passende andel refunderet, og den sidste, fordi en sådan løsning ville forudsætte en forudgående registrering og færdselsmæssig vurdering af samtlige landets ca. 57.000 km veje og gader. Denne registrering måtte stadig holdes å jour, og der måtte fra tid til anden foretages større eller mindre omklassificeringer.

Ved fastsættelsen af selve refusionsprocentens højde kan lægges flere betragtninger til grund.

Efter kommissionens opfattelse må det principale være, at motorfærdsden skal betale de udgifter, den medfører.

Størst refusion til landeveje

Selv om sætserne i det nuværende system til en vis grad hviler på historiske forudsætninger og i øvrigt er fastsat forholdsvis skønmæssigt,

har man forlængst og antagelig med rette erkendt, at refusionsprocenten skulle være størst for landevejene, mindre for bivejene og mindst for bygaderne. Dette resultat vil man også komme til ved en vurdering på basis af automobilfærdsdens procentvise andel i trafikken på de nævnte vejtyper, idet denne er størst på landevejene, noget mindre på bivejene og mindst i bygaderne, hvor bl. a. det store antal fodgængere og cyklister samt til en vis grad endnu hestevogne gør sig gældende. Dette vil igen sige, at vedligeholdelsen m. v. på landevejene i højere grad er til fordel for motortrafikken, medens vejarbejderne i byerne ofte tjener andre formål.

Automobilfærdsdens andel i nettrafikken

Betragter man sagen ud fra et almindeligt fordelings synspunkt, vil man også komme til, at en større andel af udgifterne til landevejene, hvor motortrafikken i ret stort omfang er gennemkørende og ikke lokal, bør refunderes fra en fælles vejfond, medens refusion til biveje, hvor det lokale islæt er forholdsvis større, og til bygader, der fortrinsvis tjener lokaltrafikken, må sættes tilsvarende lavere. Det er antagelig også ud fra dette princip, at omkostningerne ved såvel anlæg som vedligeholdelse af de store broer og de indtil nu påbegyndte motorveje, der jo udelukkende tjener den gennemgående trafik, hidtil er blevet dækket med 100 pct., medens det på den anden side stedse har været praksis, at der ikke under nogen form kunne ydes refusion til private veje, hvis trafik ifølge sagens natur må være udelukkende lokal.

100% til
broer og
motorveje

Efter kommissionens opfattelse bør man fremdeles variere refusionsprocenten imellem kommunegrupperne indbyrdes, men desuden bør man også lade procenten variere mellem kommunerne indbyrdes i hvert fald for by- og sognekommunernes vedkommende, idet såvel den ikke-lokale trafik's andel i motorfærdslen som dennes andel i den samlede færdsel varierer mindst lige så meget fra kommune til kommune som fra bygade og bivej til landevej.

I bilag 3, side 79 ff., er nærmere redegjort for disse variationer og deres sammenhæng med kommunernes relative vej udgifter. Som det fremgår heraf, vil det antagelig være hensigtsmæssigt, at refusionsprocenten varierer med antallet af indbyggere pr. km offentlig vej i kommunen. Man opnår herved både at tilgodese de almindelige principper for afgifternes andel i vej udgifterne, og at vejbyrden fortrinsvis lettes i kommuner, hvor der er forholdsvis få indbyggere om at bære den. Man vil også herved kunne imødekomme ønsket om en forholdsvis højere refusion til de tyndt bebyggede landkommuner, der ellers ikke uden store byrder for indbyggerne er i stand til at foretage den af automobilfærdslen nødvendiggjorte overfladebehandling og udbygning af deres vejnet.

Variation i
procenten

Det må imidlertid erkendes, at vejenes forskellige trafikale betydning medfører, at vej udgiften pr. meter ikke er den samme overalt. Ligeledes kan vej udgiften pr. meter for den enkelte kommune variere betydeligt fra år til år, f. eks. kan den være særlig betydelig i en periode, hvor kommunen inddrager nye vejstrækninger under overfladebehandling. En forhøjelse af refusionen med stigende udgift pr. meter vej vil derfor lette gennemførelsen af overfladebehandlingen og andre forbedringer, og en sådan graduering vil heller ikke betyde nogen afsvækning af de almindelige principper, idet det ligger i sagens natur, at større automobilfærdsel alt andet lige vil medføre større udgifter pr. km vej.

7 kommissionens lovudkast, jfr. § 2, er derfor foreslået, at refusionsprocenten ikke alene skal variere efter vejlængden pr. indbygger, men tillige efter vej udgiften pr. kilometer.

Om de nærmere virkninger af dette fordelingsprincip og fastsættelsen af procentsatserne henvises til bilag 4, side 105 ff., hvoraf det fremgår, at bykommunernes dækningsprocent efter forslaget vil ligge omkring 35—40, forstædernes omkring 37—43, stationsbyernes omkring 40—45 og de egentlige landkommuners omkring 45—55. Det må herved bemærkes, at der ved fastsættelsen af disse procentsatser er taget et ret vidtgående hensyn såvel til den historiske udvikling som til størrelsen af den dækning, kommunerne har oppebåret dels før krigen, dels i de senere år. Det forudsættes endvidere, at skalaen opbygges således, at refusionsprocenten for tyndt befolkede sognekommuner med udstrakt vejnet bliver mærkbart forhøjet, medens der på den anden side ikke sker en generel nedsættelse af nogen kommunegrupper og kommunetypes dækning, og endelig har man lagt en vis vægt på, at medens købstædernes beboere igennem den almindelige beskatning kun bidrager til gadernes underhold, skal beboerne i landkommunerne bidrage til såvel sognevejene som amtsvejene.

Det er kommissionens opfattelse, at selv om skønsmæssige og andre hensyn således til en vis grad har måttet lægges til grund ved fastsættelsen af kommunernes dækning, er de herved fremkomne satser antagelig ikke stærkt afvigende fra, hvad man ville komme til, hvis det var muligt objektivt at vurdere motorfærdsels andel i den enkelte kommunes vejudgifter sammenholdt med den gennemgående færdsels betydning i forhold til den lokale.

Som nærmere udredet i bilag 5, side 122 ff., er der næppe tilstrækkelig anledning til og mulighed for at lade refusionsprocenten variere mellem amterne indbyrdes.

Kommissionen foreslår derfor, jfr. lovudkastets § 2, stk. 1, at refusionsprocenten fastsættes til 70 for alle amtskommuner, jfr. dog de af Korsgaard (side 36) og Rasmussen (Gylling) (side 39) tagne forbehold.

Tilskud til anægsud- Der^{er} foran udførligt redegjort for, efter hvilke retningslinier tilskud af de to vejfonde hidtil er blevet ydet, og disse grundlæggende principper for, hvilke arbejder der bør komme i betragtning for ydelse af særlige og direkte tilskud bør formentlig opretholdes, således at hovedreglen fremdeles kommer til at gå ud på, at tilskuddene skal ydes til større nyanlæg eller forbedringer på veje, der har betydning for den gennemgående færdsel. Herudover vil der i øvrigt være anledning til at formulere reglerne for tilskud således, at der også er mulighed for igennem vejfonden at yde tilskud til sådanne systematiske forbedringer, f. eks. forbedring af oversigtsforholdene m. v. på større sammenhængende vejstrækninger, der navnlig foretages af hensyn til en forbedring af færdselssikkerheden, samt at det i øvrigt må være overladt til ministeren for offentlige arbejder nærmere i enkeltheder at afgøre, hvilke arbejder der kan komme i betragtning.

Forskellige særlige ar- procenten Hvad angår tilskudsprocentens højde ved direkte ydelser fra vejfonden

skal bemærkes, at denne ikke hidtil har været fastsat i loven, men at praksis igennem de senere år har været, at tilskuddene udgår med 85 %.

Dette, at der uanset vejens kommunale klasse gives et forholdsvis højt tilskud til arbejder af den her omhandlede art, synes at være i fuld overensstemmelse med de foran udredede grundbetragtninger, idet for det første disse tilskud fortrinsvis ydes til veje med gennemgående færdsel, og for det andet normalt vil blive ydet til sådanne konstruktive ændringer eller forbedringer, der næsten udelukkende tjener motorfærdslen.

Kommissionen foreslår derfor, jfr. lovudkastets § 9, stk. 2, at tilskud til egentlige vejfondsarbejder i fremtiden normalt kan ydes med indtil 85 pct. af den tilskudsberettigede udgift. Korsgaard foreslår dog tilskuddet sat til 90 pct. af den godkendte overslagssum (se side 37). Tilskuddet til beskæftigelsesarbejder foreslår kommissionen sat noget lavere, nemlig 60—75 %^{)}, alt efter arbejdets færdselsmæssige betydning, jfr. § 9, stk. 3. Der henvises dog til de af K. 1. Ibsen m. fl. (side 35) tagne forbehold.*

Som omtalt foran har motorafgifterne hidtil betalt 100 % af omkostningerne ved såvel anlæg som vedligeholdelse af de store broer og de påbegyndte motorveje. Endvidere er der til almindelige vejfondsarbejder i flere tilfælde ydet eller tilsagt mere end de normale 85 %, nemlig i sådanne tilfælde, hvor en overvejende del af trafikken er gennemkørende og ikke lokal, og hvor det således ville forekomme ubilligt, om vedkommende amts- eller sognekommune skulle betale den normale egenandel i arbejdet. Det må formodes, at der fremdeles vil forekomme sådanne anlægsarbejder, hvor enten en udelukkende interesse for den gennemgående trafik er åbenbar — således f. eks. hvor en del af vejnettet eventuelt skal udbygges i henhold til en international aftale — eller hvor arbejdets gennemførelse utvivlsomt udelukkende tjener motortrafikken.

Kommissionen mener derfor, at der også i fremtiden bør være mulighed for i ganske særlige tilfælde at yde mere end 85 % i tilskud til anlægsarbejder.

Fra flere sider er peget på, at en rationel løsning af fordelingsproblemet i øvrigt ville være, at dele af vejnettet efterhånden overførtes til forvaltning hos offentlige organer af højere orden, og allerede vej udvalget af bygning 1940 foreslog, at amtskommunerne skulle overtage ca. 5000 km af de vigtigere biveje som landeveje. Det må herved erindres, at landevejsnettet trods den enorme udvikling, der har fundet sted i motorfærdslen siden 1920, kun er udvidet med ca. 10 %, og at mange biveje derfor har fået en betydning for den gennemgående færdsel, der ofte ligger over de egentlige landevejes. Da den gennemsnitlige omkostning ved landevejenes almindelige drift og vedligeholdelse m. v. er ca. dobbelt så stor som for

^{*)} Dette svarer nogenlunde til den dækning, sognekommunerne for tiden oppebærer for beskæftigelsesarbejder.

bivejene, betyder det en stor belastning for de sognekommuner, der har sådanne betydningsfulde biveje.

Et flertal i kommissionen foreslår derfor, jfr. lovudkastets § 8, stk. 4, litra b, og § 15, at der åbnes mulighed for at lade sådanne veje overgå til amtets forvaltning, således at vedkommende sognekommune kan bliue lettet helt eller delvis for sin byrde, og at der gives mulighed for specielt at yde særlige tilskud af vejfonden til denne udbygning, idet en forudsætning for vejens overgang til landevej og dermed amtets forvaltning må være, at den er udbygget.

*K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Mads Petersen og Semler kan tiltræde forslaget om tilskud til udbygning af biveje, der optages som landeveje, hvis denne optagelse holdes inden for rimelige grænser (5000 km), men finder den foreslåede byrdefordeling alt for ugunstig for de motorkørende, se nærmere herom i afsnit III, side 3*i*.*

5. Motorafgifternes almindelige forvaltning.

Efter den hidtidige praksis bliver samtlige motorafgifter taget til indtægt på statsregnskabets § 5, hvorfra den direkte refusion til kommunerne føres direkte til udgift, medens restprovenuet samlet overføres til § 26. II, passiverne, på hvilken konto vejfondenes og forskellige andre fondes indtægter og udgifter posteres. Ved denne fremgangsmåde er det ikke muligt på en enkelt finanslovskonto umiddelbart at aflæse såvel samtlige indtægter som udgifter vedrørende vejvæsenet.

Hertil kommer, at der som forhen omtalt i overensstemmelse med reglerne i den gældende lov forlods skal henlægges visse faste beløb til forskellige formål, såsom vejlaboratoriet, statsveje, viadukter m. v., uanset om forbruget til de omhandlede formål er større eller mindre end det faste beløb. Dette har gjort det påkrævet på den ene side at føre specielle »fondsregnskaber« for disse sekundære formål og på den anden side at skaffe speciel lovhjemmel for forhøjelser, f. eks. som følge af prisstigninger.

Kommissionens flertal foreslår, at samtlige motorafgifter indgår i en vejfond, hvoraf ikke blot som nu tilskuddene til anlægsarbejderne afholdes, men også udbetalingerne af den direkte refusion til kommunerne og udgifterne til de øvrige vejvæsenlige formål.

Et mindretal foreslår, at kun de motorafgifter, der skal anvendes til vejformål, indgår i en vejfond, hvoraf der så udbetales refusion til kommunerne og tilskud til anlægsarbejder m. v. i overensstemmelse med flertallets indstilling.

Med hensyn til det bevillingsmæssige har forholdet hidtil været det, at medens udgifterne til de forskellige ovenfor nævnte øvrige formål hidtil

enten er afholdt af forlods afsatte beløb eller bevilget på de årlige finanslove, har ministeren for offentlige arbejder i øvrigt frit kunnet disponere over vejfondens indtægter. Denne praksis har været meget hensigtsmæssig ikke blot af hensyn til mulighederne for en egentlig vejplanlægning på længere sigt, men også fordi store arbejder falder over flere år. Hertil kommer, at det ofte af hensyn til kommunernes dispositioner vil være af betydning i god tid at kunne give tilsagn om senere tilskudsuddelser, samt at man også i de tilfælde, hvor igangsættelsestilladelse er givet, må være i stand til at give kommunerne en vid dispositionsfrihed med hensyn til terminerne for arbejdets gennemførelse.

Kommissionen foreslår, at udgifterne til statens vejorganer og de foran nævnte særlige formål på normal måde søges bevilget på de almindelige finanslove, medens der til ydelse af vejfondstilskud efter samråd med finansministeren til ministeren for offentlige arbejders anvendelse for passende flerårsperioder af bevillingsmyndighederne frigives større runde beløb. Kommunerefusionen vil vejfonden være forpligtet til hvert år at udrede i overensstemmelse med de i lovudkastet foreslåede regler.

III. KOMMISSIONENS LOVUDKAST.

1. Lovudkastet i hovedtræk.

Overensstemmende med det foran udviklede har kommissionen udarbejdet det som bilag 1, side 46 f f., vedføjede udkast til forslag om motorafgifternes anvendelse med tilhørende bemærkninger. Forslaget indeholder 4 kapitler, nemlig om godtgørelse af kommunernes vejudgifter, om vejfonden, om et vejnævn og om overgangsbestemmelser m. v. Det fastslås, at de motorafgifter, der kun må anvendes til vejformål (§ 1), skal tilfalde vejfonden (§ 8), hvorfra skal foregå alle udbetalinger, der vil falde i tre hovedgrupper: almindelig refusion til kommunerne til vedligeholdelse m.v. (*kap. I*), tilskud til større anlægs- og forbedringsarbejder og forskellige andre udgifter såsom drift af vejlaboratoriet, færdselstællinger, vejplanlægning m.v. (*kap. II*).

I §§ 3—7 er foreslået nærmere regler for, hvilke udgifter der kan medtages ved refusionens beregning, samt for regnskabsaflæggelsen og udbetalingen, og i §§ 8 og 9 er angivet rammerne for ydelse af tilskud af vejfonden og tilskudssatsernes højde.

Da der ved ministeren for offentlige arbejders administration af flere dele af loven vil kunne opstå spørgsmål om en ligelig behandling af kommunerne, herunder navnlig i forbindelse med bivejenes overgang til landeveje, har man foreslået (*kap. III*), at der nedsættes et vej nævn, som indenfor nærmere bestemte områder skal afgive indstillinger til ministeren.

I slutningskapitlet (*kap. IV*) er endelig foruden forskellige overgangsbestemmelser m. v. (§§ 12—14) foreslået åbnet adgang for ministeren for offentlige arbejder til uanset den gældende vejlov efter forhandling med de respektive kommunale myndigheder og vej nævnets indstilling at foranledige biveje optaget som landeveje (§ 15).

Med hensyn til detaljer i udkastet henvises i øvrigt til de ledsagende udførlige bemærkninger og til betænkningens bilag.

Som nævnt i indledningen er samtlige kommissionsmedlemmer enige om at afgive betænkningen i den foreliggende skikkelse, idet det dog er fremhævet, at da mange af de behandlede spørgsmål er af en sådan politisk betydning, at de må finde deres endelige løsning i folketinget, har medlemmerne ikke ved deres underskrift tilkendegivet deres endelige stillingtagen til de omhandlede problemer, bortset fra de punkter, hvor dette udtrykkelig er anført. I det følgende gengives de fremsatte særudtalelser.

2. Særudtalelser til lovudkastets § 1.

Bang, Palle Christensen, Gersmann, Juul-Olsen, Korst, Nørregaard og Philip ønsker at fremhæve, at både opkrævningen af motorafgifter og finansieringen af vejjudgifter bør indpasses som led i statens almindelige økonomiske politik. De anser det imidlertid for at være en praktisk foranstaltning, at provenuet af de i betænkningens II. del foreslåede *benzin- og vægtgaf gifter* indgår i vejfonden og derfra fordeles i overensstemmelse med de i lovudkastet foreslåede regler, hvorimod de mener, at *omsætningsafgiften* efter hele sin karakter bør indgå i statskassen.

Philip, der har tiltrådt ovenstående udtalelse, er *principielt* af den opfattelse, at motorafgifterne og de offentlige udgifter til vej formål i vore dage spiller så stor en rolle, at det ikke er forsvarligt at udskille dem fra de øvrige offentlige finanser på den måde, som kommissionens flertal ønsker det. Han mener, at disse poster ligesom statens øvrige må underordnes hensynene til landets almindelige økonomiske politik. Som sådanne overordnede hensyn kan nævnes:

Valutariske forhold vil kunne nødvendiggøre, at indførselen af biler begrænses. I sådanne perioder må det forekomme rimeligt, at bilkørselen beskattes forholdsvis stærkt, således at man bliver i stand til at begrænse efterspørgselen efter biler, benzin o. lign.; ved at begrænse gennem beskatningen kan man i regelen bedre end ved en rationering (indkøbstiladelser) sikre, at det bliver den økonomisk mindst givende kørsel, der afskæres.

Det må også anses for rimeligst, at vejarbejder i et vist omfang samles i perioder med arbejdsløshed. Også beskæftigelsesmæssige hensyn taler

derfor for, at vej udgifternes samlede størrelse fastlægges i forbindelse med overvejelserne over landets almindelige økonomiske politik.

Endvidere mener Philip, at de almindelige trafikpolitiske hensyn, herunder ønsket om at udnytte den forhåndenværende kapacitet, taler for at opgive tanken om at isolere motorafgifter og vejtilskud fra den øvrige politik.

Philip ønsker endelig at bemærke, at i nutiden er under- og overbalancering af de offentlige budgetter blevet vigtige led i landets konjunkturpolitik; han finder det ønskeligt, at man ikke ved på forhånd at binde visse offentlige indkomster til bestemte offentlige formål vanskeliggør det for folketing og regering at føre en sådan konjunkturudlignende politik.

Efter Philips opfattelse må det være ønskeligt, at afgørelser, der er så vigtige for landets befolkning som helhed, træffes af folketinget, hvorfor han foreslår, at motorafgifterne ligesom statens øvrige indkomster indgår i statskassen, og at bevillinger til tilskud til kommunernes vejudgifter fordeles mellem kommunerne efter regler fastlagte ved lov i overensstemmelse med de principper, denne kommission foreslår, men således at det ved de årlige finanslove bestemmes, med hvilken procent af de i loven fastlagte procenter tilskud skal udgå.

From, Stæhr Johansen og G. Knudsen foreslår, at den såkaldte »benzin-femøre« overføres fra statskassen til de i § 1 nævnte indtægter, der skal indgå i vejfonden og i sin helhed bruges til vej formål. De kan i øvrigt tiltræde den af K. I. Ibsen im. fl. foreslåede formulering af § 1, se nedenfor.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Mads Petersen og Seniler stiller følgende ændringsforslag til § 1:

Lovforslagets § 1 ændres således, at motorafgifterne alene må anvendes til vejformål efter lovens regler (§ 1, stk. 1). Ved motorafgifterne forstås enhver afgift, der knyttes til ejendomsretten, brugen eller omsætningen af motorkøretøj (§ 1, stk. 2). Dette ændringsforslag giver anledning til nedenstående bemærkninger:

Da lovforslaget om motorafgifternes anvendelse efter sit indhold vil få afgørende indflydelse på motorbeskatningens omfang, bør der i selve loven optages bestemmelser, der dels begrænser motorafgifternes anvendelsesområde til vej formål, og dels indeholder almene retningslinier for fordelingen af de samlede vej udgifter mellem på den ene side de motor-kørende og på den anden side de øvrige samfundsgrupper, der drager nytte af vejnettet.

Et sådant synspunkt ligger da også til grund for motorafgiftsloven af

1932 og den i henhold hertil udviklede praksis samt den ordning, der ved tekstanmærkninger på finansloven har været praktiseret i årene efter krigen, nemlig at der ydes kommunerne en vis procentvis dækning af samtlige deres vej udgifter, hvorudover nyanlæggene på vejene omtrent i det omfang som angivet i § 8, stk. 4 a, i lovudkastet er dækket af motorafgifterne med mindst 85 pct.

For fastholdelsen af disse grundprincipper, i henhold til hvilke der etableres en rimelig sammenhæng mellem motorafgifternes størrelse og de omkostninger, opbygningen og vedligeholdelsen af motortrafikken pålægger samfundet i form af vejudgifter, taler vægtige økonomiske hensyn, idet man derved sikrer, at motorkørslen får den position inden for samfundets produktionsapparat, som dens konkurrenceevne og effektivitet berettiger den **til**.

Såfremt man fraviger dette synspunkt og opkræver motorafgifter udover, hvad en sådan omkostningsbetragtning fører til, vil resultatet blive, at der til skade for samfundsøkonomien i ly af motorbeskatningen oprettholdes urentable og ineffektive transportformer på motorkørselens bekostning.

Da det er åbenbart, at de omkostninger, der afvikles over vejbudgettet, i betydeligt omfang tjener funktioner, der ikke har direkte relation til motorkørslen, bør man også bibeholde den yderligere afgrænsning, der ligger i reglerne om fordelingen af udgifterne til landets vejvæsen mellem de motorkørende direkte, de kommunale enheders indbyggere og samtlige landets indbyggere.

Og da der savnes undersøgelser af, efter hvilke principper denne fordeling mest rationelt bør foretages, er man henvist til på samme måde som under de nugældende forhold, jfr. ovenfor, mere skønmæssigt at angive motorkørselens rimelige andel af de samlede byrder til vejvæsenets udbygning og vedligeholdelse.

Det må i denne forbindelse fremhæves, at der savnes ethvert grundlag for at antage, at den andel af omkostningerne til vejvæsenet, der hidtil er blevet pålagt motorkørslen, har været for lille, og det må tværtimod skønnes, at resultatet af en nærmere undersøgelse ville pege i modsat retning.

De pågældende kan derfor ikke tilslutte sig en formulering af § 1, der åbner mulighed for at pålægge motorkørslen byrder udover, hvad der følger af forudsætningen i den ældre motorafgiftslovgivning, nemlig at »motorafgifterne kun må anvendes til vejformål«. Den ved lov af 19' oktober 1931 med senere ændringer, jfr. nu § 15 i lov nr. 73 af 31' marts 1954, vedtagne tillægsafgift på 5 øre pr. liter benzin og fremtidige forsøg på særbeskatning af motorkørslen til andre formål end vejvæsenet må anses for stridende imod den ofte udtalte forudsætning, og der må på det bestemteste tages afstand herfra.

Men derudover følger det af det foran nævnte, at formuleringen: »i overensstemmelse med reglerne i denne lov« må anses for altfor vidtgående, såfremt der ikke i lovtæksten udtrykkes en passende afgrænsning af, hvilke vejformål motorafgifterne bør finansiere. Den afgrænsning, som kan udledes af den tidligere lov og praksis, bør ikke forlades til fordel for en for motorkørslen ugunstigere.

Forslagets § 1 kan derfor kun tiltrædes, såfremt der yderligere sker ændring i visse af de foreslåede bestemmelser i »denne lov«.

Såfremt definitionen af motor afgifterne optages i den i § 1 i lovudkastet omtalte indtægtslov, vil det her foreslåede stk. 2 kunne erstattes med en henvisning dertil.

E. I. Ipsen ønsker særligt at fremhæve, at stigningen i antallet af motorkøretøjer, som i sidste kalenderår har udgjort ca. 20 pct., vil bevirke en stadig forøgelse af de forskellige afgifters provenu. Hertil bør tages hensyn ved lovgivningen om beskatning af motorkørslen, så at en nedsettelse af de forskellige afgifter, når disse indbringer mere end, hvad udkræves til de i betænkningen anførte formål, muliggøres.

Kai Jensen tager forbehold med hensyn til affattelsen af lovudkastets § 1 og dermed til spørgsmålet om, i hvilket omfang motorafgifter bør indgå enten i vejfonden eller direkte i statskassen.

Rasmussen (Gylling) kan tiltræde den af K. I. Ibsen m. fl. foreslåede formulering af lovudkastets § 1.

Tholstrup er enig med K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Mads Petersen og Seniler i de hovedbetragtninger, som ligger til grund for disses særudtalelse, og kan således tiltræde den af dem foreslåede formulering af lovudkastets § 1, men ønsker at tilføje, at der ikke bør pålægges de motorkørende udgifter i form af forskellige afgifter, udover hvad der kommer dem til gode ved et forbedret vejnet. Enhver beskatning herudover er en belastning på samfundets transportudgifter og medvirkende til at svække Danmarks stilling i konkurrencen på verdensmarkedet, idet transportomkostningerne indgår som et af de allervigtigste led i produktionen.

En afgift, der hindrer en stadig forbedring og fornyelse af motorparken efter en strengt økonomisk linie, bringer forstyrrelse ind i erhvervslevets anstrengelser for at transportere varer og personer på den mest økonomiske måde. Som følge heraf bør man straks ophæve omsætningsafgiften ved køb af nye motorkøretøjer og begrænse indtægtsområdet til en mindre vægtafgift samt afgift på benzin. Vægtafgiften bør ligge fast, medens benzinafgiften varieres efter det årlige behov, således at der ikke opkræves større beløb end strengt nødvendigt til dækning af årets ud-

gifter. Det er Tholstrups opfattelse, at den såkaldte vejfond ikke må blive større og i virkeligheden bør bringes ned til et beløb, der klarer de mindre udsving mellem budget og de faktiske udgifter og indtægter. De beløb, hvormed indtægterne overstiger udgifterne, bør indsættes til almindelig forrentning i banker og sparekasser, således at de altid er til stede, når der er brug for dem.

For den nuværende vejfond bør der købes obligationer eller andre anlægspapirer (men ikke statsobligationer), og renten bør tilføres vejfonden.

Fra alle sider erkendes det, at forbedringer af vejnettet forøger jordværdierne, og at sådanne værdistigninger bør inddrages i de offentlige kasser.

3. Særudtalelser til lovudkastet i øvrigt.

Bang ønsker at fremhæve følgende:

Gennemgående vej- og broforbindelser af national eller international betydning må i stigende grad påregnes underkastet en kostbar udbygning, hvorved vejene bliver mere eller mindre facadeløse med relativt få tilslutninger til lokale veje, ligesom visse strækninger må forudses at blive forbeholdt alene for motortrafik (foruden egentlige motorvejsanlæg tillige visse andre strækninger, f. eks. omkørselsveje eller gennemfartsveje gennem byerne). Disse forhold gør det mindre naturligt, at netop de i de gennemgående vejliniers nærhed boende skatteydere eller beliggende ejendomme skal bidrage særligt til de store udgifter ved sådanne veje, hvortil kommer, at en rationel udbygning af denne grundstamme i vejnettet kan vanskeliggøres, når den i ikke uvæsentligt omfang må baseres på de enkelte amts- eller bykommuners begrænsede økonomiske ydeevne. I overensstemmelse med det af kommissionen antagne princip, at motorfærdselen skal betale de udgifter, den forvolder, synes det derfor rigtigst, at motorafgifterne betaler alle udgifter ved udbygningen af denne del af vejnettet. Da udgifterne hverken i geografisk eller i tidsmæssig henseende vil blive jævnt fordelt, kan vanskelighederne ikke løses ved en forhøjelse af visse kommunegrupperes almindelige refusionsprocent, som tværtimod kunne gøre det vanskeligt at reservere en tilstrækkelig del af motorafgifterne til de omtalte særlige opgaver. *Bang* mener ikke, at fuld refusion af motorafgifterne til udbygningen af en bestemt afgrænset del af vejnettet ville nødvendiggøre lokal statslig administration deraf, men anser det tværtimod for både ønskeligt og praktisk, om en sådan ordning gennemførtes inden for de rammer, der udgøres af amts- og bykommunerne som vej administrationer.

Bang har dog under hensyn til den adgang, der i lovforslagets § 9, stk. 2, er åbnet til at yde vejfondstilskud ud over 85 pct.-grænsen, ikke ment at burde stille noget særforslag i den angivne retning.

Johs. Hansen ønsker *lovforslagets* § 2 ændret derhen, at Københavns kommune sidestilles med amtskommunerne, således at refusionsprocenten 70 også skal gælde for Københavns kommune.

Han henviser herved til, at det anses for urimeligt, at København refusionsmæssigt er placeret som »øvrige kommuner«. Ligesom København på så mange områder i henhold til lovgivningen har en særstilling og herigennem har karakter af et amt, bør dette også få udtryk i byens stilling i henseende til refusion fra vejfonden.

Det må stærkt fremhæves, at byen Københavns struktur er af en art, der i væsentlig grad adskiller den fra andre byer i landet. Ingen anden by har en så stor city-kerne af stærkt erhvervsbetonet art, der virker som arbejdsplads og indkøbssted for et meget stort område og derigennem suger trafikken ind til sig ikke alene fra byens ydre dele, men også fra de omliggende byer. De københavnske gader belastes derfor i særlig grad med en rutinetrafik, der ikke alene har sit udspring inden for byens eget område, men i meget høj grad stammer fra beboelsesområderne i omegnskommunerne (bolig-arbejdssted-problemet).

I området uden for København er vejsystemerne, hvad ejerforholdet angår, delt imellem amtskommunerne og de øvrige kommuner, der hver for sig får tilskud af vejfondens midler, medens den trafik, der udefra kommer ad henholdsvis amtsveje og andre veje, når den når til Københavns grænse, samles på veje, hvor København er alene om vedligeholdelsen og trods dette efter lovudkastet ikke skal modtage refusion som amtskommune, men kun efter samme regler som landets »øvrige kommuner«. Som eksempel kan nævnes *Lyngbyvej* (der uden for København er en amtsvej) og *Bernstorffsvej* (der uden for København hører til »øvrige kommuner«), som mødes ved København og inden for denne bys grænser som en vej — den københavnske *Lyngbyvej* — må videreføre den samlede trafik fra de to nævnte veje.

Den i lovudkastet foreslåede refusionsordning findes ydermere urimelig i betragtning af, at Københavns andel af de i hele landet indregistrerede motorkøretøjer udgør ca. 17 pct., og trafikken på Københavns hovedgader er mellem 10 og 20 gange så stor som trafikken på almindelige landeveje.

Bestemmelsen i *lovforslagets* § 3, *stk. 1*, ønskes ændret derhen, at udgifter til el-belysningsanlæg, der udføres på en sådan måde, at de overflødiggør brugen af motorkøretøjernes stærke rygter og dermed fjerner faren for blænding, samt udgifter til drift af nævnte anlæg bliver refusionsberettiget, idet det er foranstaltninger, der tjener motorkørslen.

Bestemmelsen i *lovforslagets* § 3, *stk. 1*, ønskes ændret derhen, at spor- og ledningsarbejder, der forårsages af vejarbejder, bliver refusionsberettiget, idet disse ledningsarbejder for Københavns og byernes vedkommende som regel vil være en uadskillelig del af vejarbejdet, og vejarbej-

det vil for væsentlige deles vedkommende ikke kunne bringes til udførelse og ikke kunne opfylde sit formål, hvis de af arbejdet nødvendiggjorte spor- og ledningsarbejder ikke samtidig bringes til udførelse.

Bestemmelsen i *lovforslagets* § 3, *stk. i*, ønskes ændret derhen, subsidiært ønskes optaget en tilføjelse til bemærkningerne til lovforslaget om, at de udgifter til kloaker, der ved kendelse af en landvæsenskommission er pålignet offentlige vejarealer, anses for en refusionsberettiget vejudgift.

Endvidere ønskes optaget en sålydende tilføjelse til bemærkningerne til *lovforslagets* § 8, *stk. 4, litra a*:

Da tilvejebringelsen af offentlige parkeringspladser og -anlæg, hvorved forstås såvel underjordiske anlæg som parkeringshuse, vil aflaste gaderne for holdende motorkøretøjer og dermed forøge gadernes kapacitet, vil de med sådanne anlæg forbundne udgifter være tilskudsberettigede. Herunder medregnes også udgifter til rutebilstationer og terminusanlæg for såvel langvej sbusser som fragtmandsruter.

K. I. Ibsen, E. I. Ipsen, Lærkes, Mads Petersen og Semler ønsker at gøre følgende bemærkninger:

Hvad *lovudkastets* § 2 angår, vil en tilslutning til paragraffen være betinget af, at det i den tidligere lovgivning og praksis knæsatte princip fastholdes, således at primærkommunerne modtager en væsentlig mindre procentvis dækning af motorafgifterne end amtskommunerne, svarende til, at motorkørlens interesse er væsentlig mindre i de lokale vejnet end i nettet af gennemgående veje (hoved- og landeveje) samtidig med, at andre interesser er stigende, når talen er om primærkommunernes lokale veje.

Der stilles forslag om, at ordene i § 8, *stk. 3*, »til det i § 11 omhandlede vejnævn.« udgår. Såfremt det neden for omtalte principale ændringsforslag til § 11 ikke gennemføres, bortfalder dog ændringsforslaget til § 8, *stk. 3*.

Vedrørende § 8, *stk. h, litra b*, ønsker man at udtale: Uanset at den i dette forslag omhandlede udbygning af en del af bivejsnettet må siges at ligge udover den begrænsning, der hidtil er gjort i vejfondens opgaver, jfr. foran vedrørende § 1, tiltrædes forslaget i erkendelse af, at en ikke ubetydelig del af det eksisterende bivejsnet efter trafikken karakter burde være landevej. Dog er det nødvendigt, at der tilføjes lovens bemærkninger et kort, der med særligt optrukne linier viser, hvilke biveje forslaget sigter til. Det pågældende kort kan naturligvis ikke være bindende, men kun vejledende med hensyn til omfanget af de biveje, der bør optages i landevejsklassen. Efter tidligere oplysninger fra vejdirektoratet skulle synspunktet gælde omkring 5.000 km bivej.

I henhold til bemærkningerne til § 1 kan man ikke tiltræde forslagene under § 8, stk. 4, c og d. Beskæftigelsesarbejder er en statsopgave. Såfremt der kan anvises vejarbejder af stor betydning for motorfærdslen som anført i udvalgets bemærkninger til forslaget, vil de utvivlsomt kunne finansieres med hjemmel i § 8, stk. 4, litra a eller b. Ligeledes må understøttelse af særligt kriseramte kommuner være motorkørslen uvedkommende.

Man er opmærksom på, at den gældende motorafgiftslovgivning yder en vis dækning til beskæftigelsesarbejder, idet kommunerne kan anmelde hele udgiften til et vejanlæg til refusion af motorafgifterne, uanset at de tillige modtager tilskud af beskæftigelsesmidlerne hertil. Imidlertid mere end opvejes dette utvivlsomt af de forbedringer for kommunerne, som reglerne i forslagets § 2 og § 8, stk. 4 b, er udtryk for.

Overensstemmende med ændringsforslagene til §§ 8 og 11 må § 9 ændres, således at stykkerne 1, 3 og 4 udgår, medens i stk. 2 ordene »efter indstilling fra vej nævnet.« slettes, og der i stk. 5 sættes punktum efter ordet »ydes«, hvorefter resten af paragraffen udgår.

Såfremt det nedenfor omtalte principale ændringsforslag til § 11 ikke gennemføres, udgår nærværende ændringsforslag til § 9, stk. 2.

Det foreslås *principalt*, at hele § 11 udgår — *subsidiært* at i § 11, stk. 1, i slutningen ordene: »1 af den eller de organisationer af motorkørende « ændres til: »2 af de«, og i denne anledning bemærkes følgende:

Som det vil fremgå af bemærkningerne til de foranstående paragraffer, anser man forslaget om motorafgifternes fordeling for afgørende for fastlæggelsen af en meget vigtig del af motortransportens driftsudgifter. Efter det indhold, lovudkastet har fået, vil en lov af denne art ikke være indskrænket til, som titlen angiver, en fordeling af afgiftsprovenuet, men i virkeligheden bestemmende for størrelsen af dette.

I betragtning heraf, og når henses til de vigtige beføjelser, der er tillagt vej nævnet, samt den betydning for lovens anvendelse, som nævnets praksis må antages at få, og i betragtning af, at kommunegrupperne, der skal modtage motorafgiftsprovenuet, er forslået repræsenteret i nævnet af ikke mindre end 9 medlemmer, forekommer den foreslåede repræsentation af modparten, de betalendes organisationer, med kun eet medlem at være ganske uden værdi.

Såfremt det her stillede forslag ad § 8, stk. 4, og § 15 nedenfor akcepteres, vil i hovedsagen de politiske spørgsmål være afgjort i loven, og i så tilfælde synes et nævn af den i forslagets § 11 bestemte karakter overflødig, hvorfor § 11 foreslås borttaget.

Såfremt ændringsforslagene til §§ 8 og 15 ikke gennemføres, foreslås subsidiært, at motororganisationerne repræsenteres ved i det mindste 2

medlemmer i nævnet. I denne forbindelse henledes opmærksomheden på den interesseudsættning, der kan være imellem de egentlige motorklubber og de mere erhvervsbetonede motororganisationer, en modsættning, der gør det særdeles ønskeligt, at begge parter repræsenteres i det eventuelle vejnævn.

Vedrørende § 13, stk. 7, foreslås, at ordene: »efter indstilling fra vejnævn« udgår, jfr. bemærkningerne til § 11. Såfremt det principale ændringsforslag til § 11 ikke gennemføres, bortfalder ændringsforslag til § 13.

Endvidere foreslås, at hele § 15 udgår.

Efter forslaget er der teoretisk næsten ikke grænse for, hvilke biveje der efterhånden kan optages i landevejenes klasse med den virkning, at motorafgifterne i medfør af reglen i § 2 refunderer 70 pct. af udgifterne imod ellers godt 40 pct. Endvidere synes reglen i forslagets stk. 1 in fine i forbindelse med forslaget om vejnævnets sammensættning i § 11 at sikre, at der ingen økonomisk byrde bliver for amterne ved overtagelsen, medens sognekommunerne opnår en væsentlig besparelse ved i værste fald at skulle tilsvare amtet de 30 pct. af udgiften, som ikke afholdes af motorafgifterne.

Bestemmelsen går langt ud over den hidtidige byrdefordeling, hvilket må kræve godtgørelse af, at den hidtidige byrdefordeling har været for gunstig for de motorkørende, jfr. bemærkningerne foran til § 1. Bestemmelsen kan derfor under ingen omstændigheder tiltrædes.

Endelig foreslås, at § 15 i lov nr. 73 af 31' marts 1954 om en tillægsbenzinafgift på 5 øre pr. liter ophæves. Der henvises til bemærkningerne til § 1.

Kai Jensen ønsker at tage forbehold med hensyn til den i *lovudkastets* § 2 og den dertil knyttede tabel foreslåede refusion af kommunernes vejudgifter, idet forslaget ikke giver forstæder og stationsbyer forbedrede refusionsmuligheder i samme omfang som de andre sognekommuner og købstæderne.

Korsgaard stiller følgende ændringsforslag:

I § 2, stk. 1, ændres refusionsprocenten for amtskommunernes vedkommende fra 70 pct. til 75 pct., idet der herom henvises til nedenstående bemærkninger til ændringsforslag til § 9, stk. 2.

I § 3, stk. 5, udgår ordene »bortkørsel af sne og«, idet begrundelsen, at bortkørsel af sne normalt alene foretages fra mere befærdede gader, ikke kan anses for rigtig. En konsekvens af bestemmelsen vil blive en øget tendens til, at al bortkørsel af sne foretages ved kommunernes for-

anstaltning. Med hensyn til bortkørsel vil det ikke blive muligt at skelne mellem sne fra kørebaner og cyklestier på den ene side og sne fra fortøve på den anden side.

I § 3, *stk. 6*, tilføjes efter naturalarbejde: »bortset fra naturalarbejde 1 henhold til snekastningsloven«.

Hertil bemærkes, at pligtigt snekastningsarbejde er yderst vanskeligt kontrollabelt, og at det næppe vil være økonomisk fordelagtigt at anvende denne form for arbejde undtagen i katastrofetilfælde. Det skal også anføres, at alene amtskommunerne ifølge snekastningsloven er forpligtet til at anvende maskinel rydning i videst muligt omfang, hvorved der indføres en forskelsbehandling, som begunstiger andre kommuner end amtskommunerne i forhold til disse derved, at snerydning kan indgå som en beskæftigelsesforanstaltning med tilskud af motorafgifterne.

I § 9, *stk. 2*, tilføjes efter 1' punktum: »For landevejes vedkommende udgør det pågældende tilskud dog 90 pct. af den godkendte overslagssum.«

Idet der henvises til det til § 2, *stk. 1*, stillede ændringsforslag bemærkes, at der — med bibeholdelse af en normal skatteudskrivning på amtskommunernes skatteydere på ca. 20 mill. kr. årlig til vejvæsenet — ikke uden en ændring i lovforslagets tilskudssatser vil være mulighed for udover udgiften til vedligeholdelsesarbejder at afse midler til nødvendige forbedringsarbejder uden vejfondstilskud og til amtskommunernes egenudgifter til vejfondsarbejder i passende omfang.

Med tilskudssatser på 70 pct. efter § 2 og 85 pct. efter § 9, således som foreslået, vil der kun være midler til dækning af egenudgiften til vejfondsarbejder for ca. 25 mill. kr. årligt, hvilket i forhold til behovet på 2 milliarder kr. anses for at være for lidt. Der vil yderligere mangle midler til dækning af vedligeholdelsesudgifterne på nye landeveje, herunder tidligere biveje.

Med en udgift til vedligeholdelse på 47 mill. kr. pr. år, der ingenlunde er lavt ansat, når henses til stigende krav til afmærkning, afstribning, grusning, snerydning m.v., og på 7 mill. kr. pr. år til forbedringsarbejder uden vejfondstilskud vil tilskudssatser på henholdsvis 75 pct. og 90 pct. give midler til vejfondsarbejder for ca. 65 mill. kr. årligt.

I § 11, *stk. 1*, foreslås vejnævnets sammensætning ændret således, at antallet af amtsrådsforeningens repræsentanter er det samme som antallet af repræsentanter for de samvirkende sognerådsforeninger og for foreningen »Bymæssige kommuner« tilsammen, altså enten således, at amtsrådsforeningens repræsentation forhøjes til 4, eller således, at foreningens repræsentation forhøjes til 3, og landkomm. Linernes repræsentation nedsættes fra ialt 4 til ialt 3.

Det bemærkes herved, at amtsrådene er tilsynsmyndighed med land-

kommunerne, men efter kommissionens lovforslag kan amtsrådenes repræsentanter i vej nævnet overstemmes af landkommunernes repræsentanter i dette. Endvidere bemærkes, at landevejene danner grundstammen i trafiknettet og befares af de fleste trafikanter på de længste rejser, hvorfor det findes rimeligt, at amtskommunernes repræsentation i vej nævnet ikke bliver ganske illusorisk.

I § 11 indføjes som *nyt stk. 4*: »I sager om forhold, der alene berører kommuner indenfor enkelte grupper, har blandt kommunalorganisationernes repræsentanter i nævnet kun repræsentanter for disse enkelte grupper stemmeret.«

Herved bemærkes, at det f. eks. vil findes urimeligt, at købstadforeningens og Københavns repræsentanter skal kunne øve afgørende indflydelse på spørgsmål om bivejes overgang til landeveje.

Ad § 13, *stk. 1*. Der tages forbehold med hensyn til de i 3' linie anførte 65 pct., idet der ønskes tilvejebragt en oversigt over virkningerne på de enkelte amtskommuner af den i stykket givne overgangsbestemmelse.

I § 15, *stk. 2*, indføjes efter »bivejsstrækninger«: »der er udbygget og vedligeholdt som i *stk. 1* forudsat, kan ministeren o. s. v.«

I § 15 indføjes som *nyt stk. 3*: »Ministeren kan endvidere tillade, at sådanne overenskomster eller aftaler, der vedrører ikke eller kun delvis udbyggede bivejsstrækningers vedligeholdelse ved amtskommunens foranstaltning, kan opretholdes, indtil bestemmelsen i *stk. 1* efter vejens udbygning kan bringes i anvendelse, og at de pågældende kommuner uanset bestemmelsen i § 3, *stk. 4*, 2' punktum, hver for sig kan anmelde deres udgifter til de omhandlede vejstrækninger til refusion«. Herefter bliver *stk. 3* til *stk. 4*. — Motiveringen er følgende: Det er sandsynligt, at amtsråd, der yder tilskud til ikke udbyggede »amtsbiveje«, vil tilbagekalde eller dog væsentligt reducere tilskuddet, hvis dette ikke som hidtil kan anmeldes som refusionsberettiget vej udgift. Da det kan være ønskeligt, at sådanne biveje kan forblive under amtsrådenes administration, indtil de efter udbygning optages som landeveje, foreslås det, at beslående aftaler herom skal kunne opretholdes således, at amtsrådene fremdeles kan anmelde deres tilskud som vejudgift, medens sognerådene må anmelde deres egenudgifter.

Det kunne synes rimeligt at tilføje en bestemmelse om, at sognekommunerne i sådanne tilfælde kun må medregne den til kommunens egenudgift svarende del af »amtsbivejens« længde som hørende til kommunens bivejsnet; men da en sådan bestemmelse ikke vil have særlig betydning for refusionsprocenten, og da det vil være mest praktisk at basere beregningen af refusionen på de i vej fortegnelsen anførte oplysninger om den samlede vejlængde i de enkelte kommuner, stilles der ikke forslag om en sådan tilføjelse.

Woldhardt Madsen ønsker at udtale, at såfremt der gennemføres en særordning for Københavns kommune i forhold til købstadkommunerne som ønsket af Johs. Hansen ved det af denne stillede forslag om, at »Københavns kommune sidestilles med amtskommunerne, således at refusionsprocenten 70 også skal gælde for Københavns kommune«, ønsker han gennemført den samme procentsats som for København for de købstadkommuner, der har et vejnet af betydning for den gennemgående færdsel.

Endvidere ønsker han refusionsprocenten for de nævnte købstæder forhøjet forholdsmæssigt, hvis det af Korsgaard stillede ændringsforslag til *lovudkastets* § 2, *stk. 1*, gennemføres med den virkning, at refusionsprocenten for amtskommunerne fastsættes til en højere procentsats end 70.

Stæhr Johansen kan i store træk tilslutte sig de af *Woldhardt Madsen* fremførte synspunkter og ønsker specielt at udtale, at en særordning vedrørende refusionen for Københavns kommunes vedkommende også må have konsekvenser f. eks. for Frederiksberg kommune.

Rasmussen (Gylling) ønsker amtskommunernes refusionsprocent i § 2, *stk. 1* ansat til 80 pct.

Tholstrup er enig med de af K. I. Ibsen m. fl. anførte hovedbetragtninger og henviser i øvrigt til sine foran gjorte bemærkninger til *lovudkastets* § 1.

IV. FOLKETINGSMAND EDV. SØRENSENS LOVFORSLAG.

Den 21. marts 1952 fremsatte folketingsmand Edv. Sørensen i folketinget forslag til lov om motorafgifternes anvendelse. Dette lovforslag falder i hovedsagen sammen med kommissionens lovudkast og bygger — navnlig for så vidt angår refusionssystemet — på kommissionens materiale.

Kommissionen blev senere af det folketingsudvalg, hvortil lovforslaget henvistes efter første behandling i folketinget, anmodet om at behandle og udtale sig om lovforslaget. Kommissionens finansielle udvalg vedtog at svare folketingsudvalget, at man allerede havde inddraget det af folketingsmand Edv. Sørensen fremsatte lovforslag i sine overvejelser, men at man ikke ville behandle forslaget separat med henblik på en udtalelse fra kommissionen.

Folketingsmand Edv. Sørensens forslag er optrykt som bilag 6.

V. DE FREMTIDIGE VEJUDGIFTER.

Udgiften for I ti-året 1930—40 androg samtlige kommuners vejudgift, inklusive vej-
 r flen fondsarbejderne omregnet til nugældende prisniveau gennemsnitlig om-
 kring 300 mill. kr. pr. år, eksklusive beskæftigelsesarbejder. Hertil kom-
 mer de ikke uvæsentlige beløb, staten i den samme periode anvendte til
 viaduktarbejder og til vejvæsenets andel i bygningen af de store broer.
 Siden trediverne er biltallet steget med ca. 80 %, og man må — under for-
 udsætning af restriktionernes bortfald — antagelig regne med en fordob-
 ling inden for en ganske kort årrække. Da det kan skønnes, at transport-
 arbejdet, målt i køretøjskilometer og tonskilometer, allerede er henholds-
 vis fordoblet og mere end tredoblet i forhold til tredivernes gennemsnit,
 bør man — selv med et forsigtigt skøn — antagelig sætte den nødvendige
 fremtidige årlige vejudgift til over 500 mill. kr., idet der foruden den ved
 stigningen i kørslen og belastningen forårsagede udgiftsforøgelse også
 må påregnes en forøget udgift såvel til vedligeholdelse som forbedringer
 som følge af den siden trediverne skete forøgelse af motorkøretøjernes
 gennemsnitshastighed — en faktor, der antagelig vil veje yderligere efter
 ophævelsen af hastighedsbegrænsningen.

Fremtidig
 udgift mindst
 500 mill. kr.

Medens omtrent halvdelen af amternes og bykommunernes vej udgifter
 før krigen ifølge en foretagen undersøgelse medgik til vejenes drift og
 almindelige vedligeholdelse, anvendte sognekommunerne ca. 80 % af de-
 res udgifter hertil. Taget under eet gik ca. 60 % af kommunernes sam-
 lede udgift til drift og vedligeholdelse og ca. 40 % til anlæg.

Hvor stor en del af den fremtidige vejudgift der vil gå til vedligehol-
 delse, kan vanskeligt afgøres på det foreliggende grundlag, idet det vil
 være meget afgørende, hvor stor den egentlige anlægsvirksomhed vil blive.
 Kan man regne med en stor investering til vejfundsarbejder, som inklu-
 derer forsyning med moderne og holdbare belægninger, vil den årlige
 vedligeholdelsesudgift gå kendeligt ned, medens omvendt en udsættelse
 af forbedringsarbejder vil give stigende vedligeholdelsesomkostninger.

Efter kommissionens skøn må man imidlertid kunne gå ud fra, at kom-
 munernes vej udgifter til drift og vedligeholdelse samt mindre anlæg for
 tiden er forholdsvis stabile, og at den udgiftsstigning, som en forbedret
 refusionsmulighed kan tænkes at medføre i de tyndt befolkede kommuner
 til forbedring af vejnettet (overfladebehandling m.v.), og som den sti-
 gende trafik i øvrigt vil medføre for alle veje, antagelig vil blive modvir-
 ket ved det fald i vedligeholdelsesudgifterne, som efterhånden vil slå igen-
 nem i de kommuner, der allerede i de senere år har forsynet deres veje
 med permanente belægninger.

De fremt- Man kan formentlig med en vis tilnærmelse regne med, at by- og sogne-
 idige vedlig- kommunernes fremtidige årlige udgift til vedligeholdelse og mindre anlæg
 holdelsesud- gifter vil forblive på det nuværende niveau på godt 200 mill. kr. (for 1953/54

er udgiften anslået til 210 **mill.** kr.), hvortil kommer amternes fremtidige udgifter på 45—50 **mill.** kr., således at den samlede kommunale udgift, når henses til de krav, trafikstigningen vil stille, vil andrage henimod 300 **mill.** kr.

Med hensyn til spørgsmålet om omfanget af de ved vejfondstilskud **Anlægsarbej-** finansierede anlægsarbejder skal anføres, at dette således som foran udviklet i nogen grad må afhænge af landets almene økonomiske situation. Hertil kommer i øvrigt, at der endnu ikke er etableret nogen vejplan, således at der allerede af denne grund savnes et grundlag til bedømmelse af, hvilken investering der vil være nødvendig i de kommende år. I hvert af årene 1949/50—1951/52 blev der udbetalt ca. 25 **mill.** kr. til anlægsarbejder, svarende til en samlet omkostning for de pågældende arbejder på ca. 32 **mill.** kr. I finansåret 1952/53 androg tilskudsudbetalingen ca. 35 **mill.** kr., svarende til for 40 **mill.** kr. udført arbejde, og i 1953/54 er udbetalt ca. 75 **mill.** kr. i tilskud, svarende til for ca. 88 **mill.** kr. udført arbejde. For 1954/55 regnes foreløbig med en tilskudsudbetaling på 93 **mill.** kr., svarende til for ca. 109 **mill.** kr. udført arbejde.

Mellem 1933 og 1939 blev der udført for ca. 25 **mill.** kr. vejfundsarbejder pr. år, hvilket omregnet til nuværende prisniveau vil svare til en gennemsnitlig årlig anlægsudgift på 80 **mill.** kr. Amternes fremtidige årlige anlægsudgift kan næppe sættes til mindre end ca. 60 **mill.** kr. Regner man med en tilsvarende udgiftsstigning for de øvrige kommune-gruppers vedkommende (disse udførte før krigen tilsammen vejfundsarbejder af samme omfang som amterne), vil det betyde, at vejfundsaktiviteten i fremtiden skulle blive på ca. 120 **mill.** kr. pr. år. Imidlertid må man kunne regne med, at en del af sognekommunernes aktivitet vil falde på biveje, der skal optages som landeveje, således at tallet skulle kunne reduceres noget, men under hensyntagen til den fortsatte stigning i motortrafikken og navnlig den meget store forøgelse af lastvognenes og rutebilernes vægt og bredde, der i de kommende år — ikke mindst af sikkerhedsmæssige grunde — vil stille store krav **til** breddeudvidelsen af en meget stor del af vejnettet og da navnlig af mange biveje, mener kommissionen, at den fremtidige årlige vejfundsaktivitet næppe kan sættes lavere end 125 **mill.** kr., idet det også må påregnes, at den stigende motorfærdsel vil stille store krav til byerne i form af kostbare gadegennembrud og -udvidelser.

For Københavns kommune foreligger således en skitse til generalplan, efter hvilken det vil være nødvendigt i de kommende år at anvende 310 **mill.** kr. til udbygning af hovedgadenettet. Tilsvarende generelle anlægsprogrammer er ikke udarbejdet for de øvrige byers vedkommende, men det må antages, at købstædernes samlede udgift til påkrævede forbedringer vil være af mindst samme størrelsesorden.

Ud over den almindelige udbygning af landvejsnettet vil det imidler-

tid i løbet af de kommende år være nødvendigt at foretage anlæg af forskellige motorvejsstrækninger, hvoraf færdiggørelsen af *motorringvejen ved København og Hørsholmvejen* til en samlet omkostning på ca. 50 mill. kr. og motorvejen på Lolland til en samlet omkostning på ca. 16 mill. kr. i samlingen 1954/55 behandles af folketinget, der også har fået forelagt spørgsmålet om anlæg af motorveje ved Korsør og Nyborg, hvortil der regnes med en udgift på 33 mill. kr.

Hertil kommer, at det kan forudses, at det inden for et begrænset åremål vil være påkrævet at påbegynde enten anlæg af forskellige andre motorveje eller ekstraordinære store udvidelser og forbedringer af de eksisterende landeveje. Der kan her nævnes udfaldsveje fra København mod Køge, adgangsvej til lufthavnen, tilkørselsvejene til Lillebæltsbroen og måske hovedvej nr. 10 fra Kolding til Aarhus.

Derimod vil det antagelig ikke blive nødvendigt inden for de første 10 år at påbegynde bygningen af egentlige motorveje til erstatning for hovedvej nr. 1 over Sjælland og Fyn.

Man bør nok forsigtigvis regne med, at der til disse særlige motorvejsanlæg, inklusive de i ovennævnte lovforslag omhandlede, i de kommende år må anvendes 25 mill. kr. pr. år.

Yderligere vil det under alle omstændigheder være påkrævet snarest at påbegynde anlæg af omkørselsveje ved en lang række byer, f. eks. Hillerød, Kolding, Vejle og Randers. Hertil må regnes med en gennemsnitlig udgift på 5 mill. kr. pr. år. Der må desuden regnes med bygning af en del større broer*) samt forstærkninger af de eksisterende, hvortil den årlige udgift vil andrage 2—3 mill. kr. pr. år, således at den fremtidige gennemsnitlige årlige udgift til disse særlige arbejder må sættes til ca. 30 mill. kr.

B vejenes
u ygn ng

Vejlovsudvalget af 1940 regnede med, at der i alt kunne være tale om at omregistrere 5000 km biveje, hvoraf dog ca. 1300 km allerede er udbygget. Imidlertid mener kommissionen ikke, at der foreløbig vil blive tale om udbygning af samtlige de resterende 3700 km.

Skønner man, at der i de første 10—15 år kun bliver behov for at udbygge ca. 2500 km (svarende til ca. 6% af det samlede bivejsnet), kan udgiften hertil anslås til ca. 500 mill. kr., hvilket vil betyde en årlig udgift på 35—50 mill. kr.

Udgiften til viadukt- og andre krydsningsforanstaltninger andrager for tiden 6—7 mill. kr. pr. år. Imidlertid har aktiviteten på dette område som følge af materiale-mangel været meget ringe, og efter hvad det er oplyst af ministeriet for offentlige arbejder, foreligger fra de lokale instanser en meget lang række indstillinger om bygning af viadukter. Endvidere må der påregnes en stigning i udgiften til etablering af lys-

*) Der tænkes kun på broer som f. eks. Hadsundbroen, Langelandsbroen, Sallingsundbroen m. fl. og ikke de specielle broprojekter ved Store-Bælt og Øresund.

signaler, ligesom den stigende motortrafik i byerne og forstadsområderne vil gøre etablering af automatiske bomme ved adskillige overkørsler påkrævet. Det må derfor ikke mindst af hensyn til sikkerheden anses for nødvendigt, at der til investering i disse foranstaltninger anvendes en del mere end før krigen (dengang 7 mill. kr. pr. år i nuværende priser), hvorfor udgiften hertil næppe bør sættes til mindre end 10 mill. kr. pr. år.

Med hensyn til udgifterne ved beskæftigelsesarbejder er det oplyst for kommissionen, at arbejds- og socialministeriets tilskud til vejarbejder i de senere år har andraget henved 9 mill. kr. pr. år, hvilket skulle svare til en årlig anlægsudgift på ca. 25 mill. kr. Ved bedømmelsen af, hvilket behov der fremtidig vil blive for disse arbejder, må det erindres, at en forøgelse af den almindelige vej fondsaktivitet, herunder udbygningen af biveje, antagelig vil opsuge en ikke uvæsentlig del af de arbejdsledige, der hidtil er blevet beskæftiget ved beskæftigelsesarbejderne. På den anden side må det forudses, at købstæderne som følge af den forbedrede refusion, disse i fremtiden vil kunne opnå, måske i højere grad end nu vil iværksætte vejbeskæftigelsesarbejder. Kommissionen mener derfor ikke, at der må regnes med en mindre aktivitet på dette område end svarende til 25 mill. kr. pr. år; men dette er naturligvis meget skønsmæssigt, idet udgiften ganske må afhænge af beskæftigelsessituationen.

Endelig må der til de øvrige i udkastets § 8 anførte opgaver, såsom drift og vedligeholdelse af de store broers vejbaner, advarselstavler og anden afmærkning samt til andre formål, der er af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed, skønsmæssigt regnes med en årlig udgift på 5—10 mill. kr. Navnlig vil en forbedring af skilte- og afmærkningsforholdene — evt. i forbindelse med overgang til ny afmærkning — i de første år lægge beslag på en del penge*). Endelig må der som tilskud til udstykningsveje i Sønderjylland (jfr. lovudkastets § 16, stk. 1) foreløbig påregnes anvendt ca. $\frac{1}{2}$ mill. kr. pr. år.

Beskæftigelsesarbejder

Andre udgifter

Kommissionen skal her udtale, at man er af den opfattelse, at der blandt formål, der tjener landets vejvæsen som helhed, i første række bør nævnes fortsættelse af den påbegyndte registrering og færdselstælling, hvorfor der bør stilles midler til rådighed herfor, således at ministeren for offentlige arbejder herigennem får det bedst mulige grundlag for tilvejebringelse af en vejplan.

*) I den af det af ministeriet for offentlige arbejder nedsatte udvalg afgivne betænkning om færdselstavler er den potentielle udgift til en forbedring af afmærkningen skønsmæssigt ansat til 12 mill. kr.

De samlede vejudgifter kan herefter opsummeres som følger:

	Total udgift	Heraf skal vejfonden refundere
Samlede vej-udgifter		
Kommunernes alm. udgifter til drift og vedligeholdelse etc.	290	143 mill. kr.
Almindelige vejfondsarbejder	125	110 —
Særlige arbejder (motorveje, broer etc.)	30	30 —
Bivejenes udbygning	45	39 —
Krydsningsarbejder	10	10 —
Beskæftigelsesarbejder	25	16 —
Forskellige formål	10	10 — -
ialt	535	358 mill. kr.

Disse tal er som allerede betonet ganske skønsmæssige og kan kun tjene til en oversigtsmæssig belysning, idet omfanget af navnlig tilskudsvirk-somheden som foran anført jo afhænger af mange forskellige faktorer.

Det her beregnede tal ligger lidt over det i indledningen til kapitlet rent skønsmæssigt ansatte totalbeløb; men antagelsen om en udgift på over 500 mill. kr. synes til fulde bekræftet. Regner man med, at der i kommunernes almindelige udgifter kun er indeholdt en mindre del anlægsarbejder, skulle man kunne regne med, at knapt 300 mill. kr. vil gå til almindelig drift og vedligeholdelse og godt 245 mill. kr. til investering, hvilket omtrentlig svarer til fordelingen før krigen.

Vejfondens Jævnside med udgiftstallene er anført, hvilke beløb vejfonden efter fremtidige lovforslaget skal refundere heraf. Herefter skulle vejfondens årlige udgift til kommunerefusionen andrage 143 mill. kr. imod 103 mill. kr. i de seneste 2 finansår, og udgiften til almindelige vejfondsarbejder m.v. ca. 140 mill. kr. imod de ca. 115 mill. kr., som allerede er budgetteret for 1954/55. Hertil kommer den ekstraordinære udgift til bivejes udbygning med 39 mill. kr. samt 16 mill. kr. til beskæftigelsesarbejder, som ikke tidligere er betalt direkte af motormidlerne, og endelig skulle udgiften til krydsningsforanstaltninger samt forskellige andre formål andrage 20 mill. kr. pr. år, således at det samlede krav til vejfonden rent skønsmæssigt kan sættes til 358 mill. kr.

VI. STØRRELSEN AF AFGIFTSPROVENUET OG DETTES FORDELING PÅ FORSKELLIGE AF GIFTSFORMER.

Nedenfor er opført motorafgifternes samlede provenu i henhold til regnskaberne for 1951/52, 1952/53 og 1953/54*). Der er set bort fra tillægsbenzinafgiften, som tilfalder statskassen. Provenuet var i 1953/54 29 mill. kr.

*) I bilag 7, side 135, er gengivet en oversigt over provenuet af motorafgifterne og deres anvendelse fra 1931/32 til 1952/53.

	1951/52 mill. kr.	1952/53 mill. kr.	1953/54 mill. kr.
Vægtafgift	48	55	62
Benzinafgift	167	175	194
Omsætningsafgift	22	48	104
Tillægsvægtafgift	17	15	18
Bro-benzinafgift	10	10	11
Tillægsomsætningsafgift	8	16	35
I alt	272	319	" 424 ~

Som det vil ses, har de nuværende afgifter i sidste finansår indbragt ca. 425 mill. kr., hvoraf godt 50 mill. kr. er ekstraordinære.

På baggrund af udredningen i det foregående kapitel mener kommissionen, at den fremtidige nødvendige årlige tilgang til vejfonden med et forsigtigt skøn bør ansættes til mellem 350 og 400 mill. kr.

FORSLAG

TIL LOV OM MOTORAFGIFTERNES ANVENDELSE.

Kap. I. Godtgørelse af kommuners vejudgifter m. v.

De afgifter, som opkræves i henhold til, skal anvendes til vejformål i overensstemmelse med reglerne i denne lov.

§ 2.

Stk. 1. Til delvis dækning af kommunernes udgifter til offentlige veje, gader, pladser og broer udbetales der dem for hvert finansår et refusionsbeløb på grundlag af hver kommunes i henhold til §§ 3—5 anerkendte vejudgifter i vedkommende finansår. Disse udgifter refunderes for amtskommunernes vedkommende med 70 %, 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 refusionsberettigede vej udgifter, således som nærmere angivet i det loven vedføjede bilag.

Stk. 2. Opkræves der vejbidrag fra lodsejerne 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 lodsejernes bidrag, dog ikke ud over 30 % 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 henh. t. stk. 1, og lodsejerbidraget skal, uanset bestemmelsen i § 3, stk. 3, ikke fradrages.

§ 3.

Stk. 1. Rlandt de vejudgifter, som lægges til grund for den i § 2 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 samlet vejgrøfter og sådanne kloaker, der udelukkende tjener til en vejs eller gades afvanding.

Stk. 2. Kun administrationsudgifter af teknisk art kan medregnes. København, Frederiksberg samt købstad- og sognekommuner kan ikke medtage større beløb til administration end 8 % af de iøvrigt anerkendte udgifter. Har kommunen en fast teknisk forvaltning, kan ministeren godkende, at administrationsudgiften uden videre sættes til de anførte 8 %.

Stk. 3. I vejudgifterne skal fradrages indtægter, der tilfalder vejvæsenet ved udleje eller bortsalg af materiel eller ejendom, ved teknisk bistand, ved bidrag fra lodsejere (jfr. dog § 2, stk. 3), fra andre private eller på anden måde.

Stk. 4. 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.

Bidrag til vej formål fra en anden kommune skal ikke fradrages, men den kommune, der yder bidraget, kan kun medregne dette, når ministeren for offentlige arbejder i særlige tilfælde tillader det.

Stk. 5. I vej udgifterne medtages udgifterne til snerydning, bortkørsel af sne og grusning på kørebaner og cyklestier samt udgifter til anskaffelse, drift og vedligeholdelse af snerydnings- og grusningsmateriel samt sne-skærme. Ligeledes kan udgifter til vejtavler, lyssignaler og anden afmærkning medregnes.

Stk. 6. I tvivlstilfælde afgør ministeren for offentlige arbejder, hvorvidt et på et vej regnskab opført beløb vil kunne medregnes, ligesom ministeren kan fastsætte nærmere regler for refusionsberegningen, herunder værdien af ydet naturalarbejde.

§ 4.

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.

§ 5.

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 kommunalbestyrelens 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 førstkomende 31. januar til ministeren for offentlige arbejder afgiver indstilling om størrelsen af den sognekommunerne tilkommende endelige refusion.

Stk. 3. På grundlag af de i henhold til stk. 1 og 2 tilvejebragte oplysninger og den revision, hvortil ministeren iøvrigt måtte finde anledning, fastsætter ministeren den endelige refusion, og eventuelle resttilgodehaver 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.

Ministeren for offentlige arbejder fastsætter formen for de i §§ 4—5 omhandlede indberetninger og kan efter forhandling med indenrigsministeren pålægge kommunerne årlig at indsende oplysninger om de anslåede vej udgifter for det kommende finansår.

Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at udbetalinger af refusion til en kommune skal tilbageholdes i tilfælde, hvor denne ikke indsender de i §§ 3—5 omhandlede oplysninger indenfor de derfor givne frister.

Kap. II. Vejfonden.

§ 8.

Stk. 1. Efterhånden som de i § 1 omhandlede afgifter indgår, overføres de til en vejfond, som bestyres af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Af vejfonden udbetales den kommunerne i henhold til kap. I tilkommende refusion af deres vejudgifter.

Stk. 3. Af vejfonden afholdes dernæst i det omfang, det bestemmes ved de årlige finanslove, udgifterne til det i § 11 omhandlede vej nævn, til vejdirektoratets administrationsudgifter, til drift af et vej laboratorium samt forsøg med vejbaner, vejmaterialer og andre undersøgelser af betydning for vejvæsenets økonomi, til advarselstavler og vejvisere m. v., til hovedvej safmærkningen samt til andre formål, der er af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed. På samme måde kan afholdes udgifter til tilskud til anlæg og vedligeholdelse af motorbådshavne.

Stk. 4. Ministeren for offentlige arbejder gør efter forhandling med finansministeren indstilling til folketingets finansudvalg om, hvilke beløb af vejfonden der iøvrigt bør frigives til anvendelse. Over de frigivne beløb kan ministeren for offentlige arbejder disponere til følgende formål:

- a) Som tilskud til anlæg eller udbygning af offentlige veje, gader, pladser og broer, som er af betydning for den gennemgående færdsel, eller til systematisk forbedring af færdselsforholdene på større sammen-

hængende strækninger af disse, såsom tilvejebringelse af forbedrede oversigtsforhold, regulering af vejtilslutninger og af beplantnings- og bebyggelsesforhold eller til tilvejebringelse af forskriftsmæssig 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 andre anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål.
- d) Som tilskud til nødvendige vejarbejder, der på grund af ekstraordinære forhold vil virke særlig tyngende på vedkommende kommunes økonomi.
- e) Til arbejder på veje, gader og pladser, der ejes af staten og er åbne for almindelig færdsel, samt til forstærkning, vedligeholdelse og drift af de af staten ejede færdselsbroer over vandarealer.
- f) 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.

§ 9.

Stk. 1. Forinden tilskud af vejfonden ydes i henhold til § 8, stk. 4, litra c, indhentes en udtalelse fra arbejds- og socialministeren, og forinden tilskud ydes i henhold til litra d, fra vejnævnet.

Stk. 2. Tilskud, der ydes af vejfonden i henhold til § 8, stk. 4, litra a—b, kan udgøre indtil 85 % af den af ministeren godkendte overslagssum for arbejdet. I ganske særlige tilfælde kan ministeren dog efter indstilling fra vej nævnet yde større tilskud end fastsat i første punktum.

Stk. 3. De i henhold til § 8, stk. 4, litra c, ydede tilskud kan udgøre fra 60 til 75 % af overslagssummen efter arbejdets færdselsmæssige betydning.

Stk. 4. Størrelsen af de i henhold til § 8, stk. 4, litra d, ydede tilskud fastsættes i hvert enkelt tilfælde på grundlag af vej nævnets udtalelse.

Stk. 5. Iøvrigt fastsætter ministeren de nærmere vilkår og betingelser, hvorpå tilskud af vejfonden ydes, for så vidt angår arbejdsbetingelserne for tilskud, som ydes i henhold til § 8, stk. 4, litra c, efter forudgående forhandling med arbejds- og socialministeren.

§ 10.

Af vejfondens til enhver tid i statskassen indestående midler svares en rente på 4 % p. a., og som vederlag for opkrævningen af de i § 1 omhandlede afgifter betales til finansministeriet 1 % af de opkrævede afgiftsbeløb.

Kap. III. Vejnævnet.

§ 11.

Stk. 1. Til at afgive indstilling i de i §§ 9, 13 og 15 omhandlede tilfælde nedsætter ministeren for offentlige arbejder et vej nævn, bestående af 2 af ministeren udnævnte medlemmer, hvoraf den ene skal være nævnets formand, og 12 andre medlemmer, hvoraf

- 1 udpeges af finansministeriet,
- 1 af indenrigsministeriet,
- 2 af amtsrådsforeningen,
- 2 af de samvirkende sognerådsforeninger,
- 2 af fællesorganisationen af landkommuner med bymæssig bebyggelse,
- 2 af købstadsforeningen,
- 1 af Københavns Magistrat og
- 1 af den eller de organisationer af motorkørende, som ministeren for offentlige arbejder godkender dertil.

Stk. 2. Vej nævnet skal på begæring af ministeren afgive udtalelser i sager, som denne forelægger nævnet, ligesom nævnet for ministeren kan forelægge spørgsmål af betydning for vejvæsenet.

Stk. 3. For samtlige medlemmer udpeges suppleanter. Vederlag for formanden og medlemmerne fastsættes ved finansloven. Udgifterne hertil og til medhjælp for nævnet samt dettes udgifter til rejser m. v. afholdes af vejfonden, jfr. § 8, stk. 3.

Kap. IV. Midlertidige bestemmelser og overgangsbestemmelser.

§ 12.

Ved opgørelsen af kommunernes refusionsberettigede vej udgifter for det sidste finansår før lovens ikrafttræden kan ministeren for offentlige arbejder godkende, at bestemmelserne i §§ 3—5 fraviges i påkrævet omfang.

§ 13.

Stk. 1. Såfremt det til en amtskommune i årene 1947/48—1954/55 som direkte andele i motorafgifterne i alt udbetalte beløb ikke har udgjort 65 % af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigede vej udgifter — opgjort efter de hidtidige regler — i årene 1946/47—1953/54, kan ministeren for offentlige arbejder udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

Stk. 2. Såfremt det til en sognekommune i årene 1950/51—1954/55 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 40 % af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigede udgifter — op-

gjort efter de hidtidige regler — i årene 1949/50—1953/54, kan ministeren ligeledes udbetale kommunen et yderligere refusionsbeløb, svarende til differencen.

Stk. 3. Såfremt det til en købstadkommune samt København og Frederiksberg i årene 1952/53—1954/55 som direkte andele i motorafgifterne udbetalte beløb ikke har udgjort 30 % af vedkommende kommunes samlede refusionsberettigede udgifter i årene 1951/52—1953/54, opgjort efter reglerne i denne lovs § 3, 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 mer end $\frac{1}{3}$ af den kommunen for 1954/55 i henhold til § 3 tilkommende ordinære refusion, kan udbetalingen af den særlige refusion fordeles på 3—5 år.

Stk. 5. Iøvrigt kan ingen kommune, uanset bestemmelserne i kap. I, i de første 3 finansår efter lovens ikrafttræden niodtage et mindre refusionsbeløb end gennemsnittet af den kommunen 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 65 %, for sognekommunerne 40 % og for bykommunerne 30 % 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 vej udgifter. 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 vej nævnet 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. § 8, stk. 2.

§ 14.

Uanset bestemmelserne i § 3, stk. 3, jfr. § 2, stk. 2, foretages ved opgørelsen af kommunernes refusionsberettigede udgifter i henhold til denne lov intet fradrag af lodsejerbidrag, når disse er pålignet før 1. april 1954.

§ 15.

Stk. 1. Uanset reglerne i loven af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejvæsenet kan ministeren for offentlige arbejder efter forhandling med den pågældende amts- og sognekommune og efter indstilling fra vejnævnet bestemme, at en bivej sstrækning skal optages på landevej sf or tegneisen for vedkommende amtsrådsreds, når den pågældende vej skønnes at have væsentlig færdselsmæssig betydning for et større område uden for kommunen og er udbygget og vedligeholdt i en efter dens færdsel på tidspunktet for optagelsen tilfredsstillende stand. Samtidig træffes bestemmelse om, i hvilken udstrækning sognekommunen skal refundere amtskommunens egenudgift ved vejens fremtidige vedligeholdelse.

Stk. 2. I de tilfælde, hvor der inden lovens ikrafttræden måtte være afsluttet overenskomst eller indgået anden aftale mellem en amts- og en sognekommune om hel eller delvis overtagelse eller administration af bivej sstrækninger, kan ministeren på begæring af den pågældende amts- eller sognekommune efter indstilling fra vejnævnet bringe reglerne i nærværende paragraf til anvendelse.

Stk. 3. På begæring af en eller flere kommuner og efter indstilling fra vejnævnet kan ministeren for offentlige arbejder ligeledes i andre tilfælde træffe bestemmelse om de nærmere vilkår for vejstrækningers fremtidige overgang fra en vejbestyrelse til en anden.

§ 16.

Stk. 1. Samtlige uforbrugte beløb, som er oppebåret i henhold til lovbeholdt gørelse nr. 123 af 23. marts 1932 om afgift af motorkøretøjer, § 9, stk. 1—4 (vejfondene m.v.), 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., overføres til vejfonden. De i henhold til nævnte love indgåede forpligtelser påhviler herefter vejfonden. Endvidere kan der i det fornødne antal år af vejfonden ydes tilskud til udstykningsveje 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 Odde-sundbroen henlagte vedligeholdelsesfonds. Vejfonden overtager samtidig vejbanernes andel i vedligeholdelsen af de nævnte broer, jfr. § 8, stk. 4, litra e.

§ I".

Denne lov træder i kraft d. 1. april 1955.

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 bestemmelsen i lov af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejevæsenet, § 3, om købstædernes pligt til at svare bidrag (hartkornsafgiften) til amternes vejevæsen.

Endelig ophæves i § 4 i lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen m. v. og i § 3 i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygningen af Hørsholmvejen som motorvej bestemmelserne om etablering af vedligeholdelsesfonds for de nævnte motorveje.

Det til lovforslagets § 2, stk. 1, hørende refusionsskema er gengivet på side 121.

Bemærkninger til lovforslaget.

Til § 1.

Ved denne paragraf fastslås det grundlæggende princip, at de foreslåede motorafgifter skal anvendes til vejformål i overensstemmelse med regler, der fastsættes ved denne lov.

Til § 2.

Stk. 1. Ved dette stykke og det dertil hørende bilag bestemmes de forskellige kommuners refusionsprocenter. Herefter vil amtskommunernes refusionsprocent altid udgøre 70, medens primærkommunernes refusionsprocent varierer således, at den bliver større, jo større vejlængde pr. indbygger der er i kommunen, og jo større udgiften er pr. km vej, jfr. nærmere om dette princip bilag 3.

Stk. 2—3. Ved stk. 2 er foreslået en særlig refusionsordning for så vidt angår istandsættelse af private veje med optagelse som offentlig vej for øje og for anlæg af nye offentlige veje, hvortil der pålignes lodsejerbidrag. Efter gældende praksis har udgifter af denne art i sognekommunerne kunnet anmeldes til refusion, uden at kommunerne var pligtige at formindske lodsejerbidragene som følge af refusionen. Hvis lodsejerne har bidraget med hele eller den væsentligste del af udgiften, er refusionsbeløbet eller en del deraf således gået ubeskåret i kommunekassen.

I købstadkommunerne derimod har sådanne udgifter på grund af de for disse gældende refusionssystemer ikke kunnet medføre nogen forhøjelse af den en kommune tilfaldende refusion.

Ved forslaget tilstræbes en ordning, hvorefter man udvider refusionsadgangen til også at omfatte købstadkommunerne. Refusionen fastsættes således, at grundejerbidrag og refusion tilsammen ikke kan udgøre mere end den virkelige udgift, og refusionen vokser i samme grad, som kommunens eget bidrag forøges, d. v. s. i

samme grad, som det offentlige må antages at være interesseret i arbejdet.

Da lodsejerne, der fremtidig fritages for udgifterne ved en privat vej, i almindelighed bør bidrage væsentligt til de her omhandlede vejarbejder, har man anset det for rigtigt at sætte grænsen for den del af den samlede udgift, der refunderes af motorafgifterne, noget lavere end den forventede normale fremtidige refusionsprocent for kommunens almindelige vejudgifter. Ligeledes bør procenten af praktiske grunde være ens for alle kommuner, og man har herefter foreslået den sat maksimalt til 30. Af kommunens eget bidrag vil refusionsprocenten inden for den nævnte grænse derimod blive 50.

Såvel udgiften som lodsejerbidraget skal i disse særlige tilfælde holdes uden for kommunens alm. refusionsberettigede vej udgifter, men der er naturligvis intet til hinder for, at kommunen, hvis den ser sin fordel derved, i stedet for at følge ovennævnte fremgangsmåde kan fradrage lodsejerbidragene i overensstemmelse med § 3, stk. 3, og da anmelde restbeløbet til refusion efter de sædvanlige regler.

Til § 3.

I § 3 trækkes grænserne for, hvilke vej udgifter der kan medtages ved beregningen af kommunerefusionen. Loven kan ikke på forhånd tage stilling til alle opstående tvivlsspørgsmål på dette område, hvorfor lovens regler må forudsættes suppleret med fornødne administrative detailbestemmelser, ligesom ministeren må være bemyndiget til at afgøre tvivlstilfælde, jfr. *stk. 6.*

I *stk. 1* gives regler om udgifter til belyningsanlæg, sporanlæg og andre ledningsanlæg samt vandafledning. Kommissionen har ikke ment at kun-

ne foreslå en praktisk forsvarlig regel, hvorefter man i almindelighed kan udskille udgiften ved belysningsanlæg til nytte for motortrafikken fra udgifter ved belysning, der tilvejebringes af andre grunde. For så vidt angår belysning på kørebanerne på gennemgående veje, som etableres i overensstemmelse med regler, der forudsættes fastsat af ministeriet for offentlige arbejder, har man dog under hensyn til motortrafikkens store interesse i sådan belysning ment, at der bør kunne ydes vejfondstilskud til selve anlægget, jfr. § 8, stk. 4, litra a. Belysning af vejtavler, f. eks. ved rundkørsler, eller anden afmærkning kan være refusionsberettiget i henhold til *stk. 5*. Udgiften til forsyningsledninger, telegraf- og telefonledninger samt spor er vejvæsenet uvedkommende. Hvad enten de pågældende ledninger m. v. ejes af en offentlig myndighed eller en koncessioneret virksomhed, gives tilladelsen til deres anbringelse i vejarealet uden vederlag, hvorfor også udgifterne ved deres flytning i givet fald må afholdes af vedkommende institution.

Selv om det kan volde vanskelighed nøje at afgrænse de udgifter, der vedrører afledning af vejenes overfladevand, fra udgifter, der tillige har betydning for anden vandafledning, bl. a. afledning af spildevand, er man gået ud fra, at nedløbsbrønde i vejbanen med tilhørende stikledninger og vejgrøfter normalt kun vil tjene vejens afvanding, hvorimod af vandingsledninger, rensningsanlæg og pumpestationer som regel hovedsagelig tjener bortførelse af spildevand. Det foreslås derfor, at kun udgifter til nedløbsbrønde, dræn og vejgrøfter samt sådanne ledninger, der kun fører vejes eller gaders overfladevand, skal kunne medregnes som vej udgift.

Hidtil har amtskommunerne medregnet udgiften til amtsvejvæsenet blandt de regnskabsmæssige vejudgif-

ter. Med hensyn til sognekommuner- nes administrationsudgifter har ministeriet for offentlige arbejder i skrivelse af 16. januar 1950 udtalt, at sådanne udgifter kan medregnes i det omfang, vedkommende amtsråd godkender, at udgifterne er afholdt til medhjælp m.v. ved vejadministrationen. Forud for 1949 er administrationsudgifter i hvert fald i de fleste amtsråds kredse ikke medtaget, og mange sognekommuner råder heller ikke over noget teknisk administrationsapparat, idet teknisk bistand ydes af amtsvejvæsenet uden eller mod vederlag eller eventuelt af rådgivende ingeniører, landinspektører eller entreprenører. I større landkommuner med bymæssig bebyggelse og i byerne, hvor en teknisk forvaltning findes, er vanskelighederne ved særskilt at opgøre de vejvæsenet vedrørende administrationsudgifter betydelige.

Som en praktisk ordning af dette spørgsmål foreslås, at de kommuner, der over for ministeren har godtgjort at have en fast teknisk forvaltning, fremtidig ikke skal specificere deres tekniske administrationsomkostninger, men blot kan anmelde en vis procent af de øvrige vejudgifter til refusion, en procent, som passende findes at kunne sættes til 8. De mindre sognekommuner må derimod stadig være henvist til at dokumentere de faktisk afholdte udgifter til teknisk bistand, idet der dog naturligvis til dette formål ikke bør kunne anmeldes en større del af vej udgiften end de 8 %, der gælder for de større kommuner.

For amtsvejvæsenernes vedkommende foreligger næppe risiko for sammenblanding med vejvæsenet uvedkommende udgifter, hvorfor man for amtskommunernes vedkommende foreslår den hidtidige ordning bibeholdt.

I *stk. 3* fastslås det selvfølgelig princip, at vejvæsenets indtægter skal fradrages i de regnskabsmæssige ud-

gifter. Med hensyn til de mest betydningsfulde tilfælde, hvor lodsejerbidrag pålignes, nemlig ved istandsættelse med overtagelse som offentlig vej for øje og ved anlæg af nye offentlige veje, er i § 2, stk. 2, foreslået en særlig refusionsordning. I alle andre tilfælde bør lodsejerbidrag fradrages vej udgiften, således at refusion kun beregnes i forhold til kommunekassens virkelige udgift.

Ved ydelse af vejfondstilskud i henhold til § 8 eller andre offentlige tilskud bør tilskuddet i overensstemmelse med det her fastslåede princip kun beregnes i forhold til udgiften, efter at eventuelle lodsejerbidrag er fradraget.

Bestemmelsen i *stk.* 4 om fradrag af de beløb, på grundlag af hvilke der af eller igennem offentlige myndigheder ydes særlige tilskud til vejarbejder, er i overensstemmelse med de i de senere år fulgte regler for ydelse af vejfondstilskud. Derimod gælder endnu for tilskud i henhold til beskæftigelsesloven, jfr. § 13, stk. 2, i lov nr. 169 af 30. marts 1946 om iværksættelse af offentlige arbejder og beskæftigelse af arbejdsløse, det tidligere ved vejfondstilskud anvendte system, nemlig at hele udgiftsbeløbet *uden* fradrag af tilskuddet medregnes blandt de refusionsberettigede udgifter. Med hensyn til tilskud af den fælleskommunale udligningsfond gælder endelig, at udgifter med fradrag af det ydede bidrag kan medregnes. Efter kommissionens opfattelse vil det være rationelt overalt at følge det for vejfondene indførte princip, hvorefter den kasse, hvoraf tilskud ydes, må betale det fulde tilskud, således at det overslags- eller udgiftsbeløb, hvorefter tilskuddet beregnes, ikke bliver refusionsberettiget. Som følge af, at refusionen i henhold til forslaget § 2 ydes med en højere procent, når kommunens vej udgift pr. km vokser, foreslås det endvidere, at kun de udgifter, der faktisk afholdes på vedkommende

kommunes veje, medregnes ved refusionens beregning. Bidrag til vejformål, som en kommune modtager fra en anden kommune, skal derfor ikke fradrages, men sidstnævnte kommune kan naturligvis ikke medregne beløbet blandt sine udgifter. Det anførte gælder lige fuldt forholdet mellem sogne- og købstadkommunerne som forholdet mellem disse og amtskommunerne. Kommissionen tør dog ikke afvise muligheden af, at der kan forekomme særlige tilfælde, hvor det kan være rimeligt at tillade afvigelser, hvorfor der foreslås givet ministeren bemyndigelse dertil.

Med den i § 2 foreslåede refusion forekommer det upåkrævet at opretholde den særlige refusionsordning for snekastningsudgifter i henhold til § 19 i lov nr. 158 af 13. april 1938 om snekastning, som går ud på, at visse udgifter (til arbejds løn) refunderes med 50 %, medens resten refunderes efter almindelige regler. Det foreslås derfor i *stk.* 5, at snekastningsudgifter indgår i den almindelige refusionsordning. Da det må erkendes, at bortkørsel af sne fra færdselsårerne i byerne, hvor snebunker ofte kun kan anbringes på kørebanearealet, er af betydning for motortrafikkens afvikling, har man ment, at udgifter til bortkørsel af sne bør være refusionsberettigede. Man har herved ment at kunne gå ud fra, at de fleste kommuner med bymæssig bebyggelse i medfør af snekastningslovens § 2, stk. 3, og § 14, stk. 1, påligner lodsejerne snekastningspligten på alle mindre befærdede gader og veje, således at der ved det offentlige foranstaltning alene foretages snerydning og bortkørsel på de mere befærdede gader. Alene udgifter til snerydning, bortkørsel af sne og grusning vedrørende kørebaner og cyklestier, bør være refusionsberettigede, da fortøvenes Tydeliggørelse og grusning ikke kan siges at være af væsentlig betydning for motortrafikken. Ifølge den gældende motorafgiftslov kan mini-

steren fastsætte værdien af ydet naturalarbejde. Da snekastning nu foreslås medtaget under den almindelige refusionsordning, vil dette også gælde pligtigt snekastningsarbejde.

Udgifter til vejtavler, som afholdes af de kommunale vejmyndigheder, anses allerede nu for refusionsberettigede, jfr. iøvrigt § 8, stk. 3.

Da lyssignaler i stigende grad indgår som en integrerende del af udformningen af vedkommende vej- eller gadekryds, foreslås, at udgifter hertil fremtidig kan medtages til refusion.

Til §§ 4—7.

Ved administrationen af refusionsreglerne i den gældende motorafgiftslovs § 9, stk. 6—8, har det først været muligt at beregne og udbetale amts- og sognekommunernes refusionsbeløb i det næstfølgende finansår efter udløbet af de perioder på 3, respektive 6 år, hvis vejudgifter lægges til grund for refusionen, jfr. nærmere bemærkningerne til § 13, stk. 1—4.

I en periode med prissvingninger kan det forhold, at refusionen beregnes på grundlag af vej udgifter, som er afholdt op til 8 år før refusionens udbetaling, medføre, at refusionsbeløbene ikke står i rimeligt forhold til kommunernes aktuelle vej udgifter. Det foreslås derfor, at der straks efter udløbet af et finansår på grundlag af en foreløbig regnskabsopgørelse for dette udbetales hver kommune et refusionsbeløb, der om fornødent reguleres ved en senere refusionsudbetaling, når regnskaberne er revideret. Med hensyn til denne revision bemærkes iøvrigt, at det ikke skulle være nødvendigt at tilvejebringe noget omfattende revisionsapparat i denne anledning. Ministeriet må i vidt omfang kunne henholde sig til den alm. revision, der sker af kommunernes regnskaber, for sognekommunernes vedkommende ved amtsrådets foranstalt-

ning under amtsvejvæsenernes medvirken. Ligesom ministeren i henhold til § 3 i tvivlstilfælde kan afgøre, om en udgift er refusionsberettiget, er det en selvfølge, at han ved udsendelse af vejledende bestemmelser, ved stikprøvevis kontrol og ved forhandling med de lokale administrationer og revisionsinstanser må kunne sikre sig, at konteringen foregår efter ensartede principper. Endvidere må ministeren kunne fastsætte formen for de pågældende indberetninger. Da det af hensyn til dispositioner over den i § 8 omhandlede vejfond, hvorigennem kommunerefusionen foreslås udbetalt, kan være af betydning for ministeren på et så tidligt tidspunkt som muligt at kende kommunernes vej udgifter og dermed refusionskrav for et kommende finansår, foreslås i § 6 åbnet mulighed for ministeren for offentlige arbejder til efter forhandling med indenrigsministeren at forlange sådanne oplysninger fra kommunerne, der uden vanskelighed vil kunne give disse på grundlag af budgetbehandlingen.

Det er en selvfølge, at en kommune, der ikke indsender de i henhold til §§ 3—5 foreskrevne oplysninger i fyldestgørende omfang eller til den derfor bestemte tid, ikke kan have rimeligt krav på refusion, hvorfor det i § 7 foreslås, at ministeren i sådanne tilfælde kan tilbageholde refusionen.

Til § 8.

Efter den nugældende ordning føres motorafgifterne til indtægt på finanslovens § 5, men de til vej formål bestemte beløb føres igen til udgift »inden for linien«. Endvidere opføres de beløb, der overføres til vejfondene, vejkrydsfonden, vej laboratoriet, vedligeholdelse af statsveje, færdselstavler og bådehavne til indtægt under § 26. II. F. II, bevægelser på statens statuskonto, andre henlæggelser, hvor også udgifterne til de nævnte formål føres. Udgifterne til vejdirektoratet

føres til indtægt »inden for linien« under finanslovens § 16. B., ministeriet for offentlige arbejder, vejvæsenet. Kommunernes direkte refusion føres derimod kun til udgift »inden for linien« på finanslovens § 5. Selv om det i de sidste år er lykkedes at opnå betydelig forenkling i posteringen af de pågældende indtægts- og udgiftsbeløb, må det dog anses for ønskeligt at gå videre i denne retning, således at samtlige indtægter og udgifter vedrørende vejvæsenet kan aflæses på en enkelt finanslovskonto. Det foreslås derfor i *stk 1*, at de i § 1 omhandlede afgifter indgår i en vejfond, hvoraf både udgifterne til kommune-refusionen (*stk. 2*), udgifterne til forskellige formål af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed (*stk. 3*) og de egentlige vejfondstilsbud (*stk. 4*) udredes. Denne forenklede vejfond forudsættes optaget på status i statsregnskabet. Ligeledes forudsættes, at motorafgifterne som hidtil tages til indtægt på finansloven § 5.

I henhold til den gældende motorafgiftslovgivning eller med særlig hjemmel ved tekstanmærkning til en finanslov afholdes af motorafgifterne forskellige udgifter til hele landet omfattende formål, nemlig til vej laboratoriet, til forsøg med vejbaner, vejmaterialer m. v. — herunder til landsfærdsestælling og udarbejdelse af den hele landet omfattende vejplan — til opstilling af internationale advarsels-tavler samt til vejdirektoratets administrationsudgifter. Da benzinafgiften rammer visse motorbådsejere, er der ud fra den betragtning, at benzinafgiften egentlig kun burde ramme vejbrugere, endvidere gennemført den regel, at der af vejfondene årligt stilles 150.000 kr. til rådighed som tilskud til motorbådshavne. Endelig kan der i henhold til motorafgiftsloven udredes indtil 50.000 kr. årlig til turistpropaganda.

Efter kommissionens opfattelse er det ikke rationelt at betragte turistpro-

paganda som en vej udgift, og den pågældende bestemmelse i motorafgiftsloven er derfor ikke gentaget i nærværende forslag. Med hensyn til de øvrige ovennævnte udgifter synes der ikke at være behov for særlige bemyndigelser til ministeren, men udgifterne bør på sædvanlig måde søges optaget på hvert års finanslov. Det må forudses, at der ud over de aktuelle udgiftsposter af den heromhandlede art i fremtiden vil være andre formål af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed, hvortil det vil være naturligt at anvende vejfondenes midler. I *stk. 3* er udtrykkelig nævnt nogle af de vigtigste formål, som er eller snart vil kunne blive aktuelle. Internationale advarsels-tavler ved hoved- og landeveje betales allerede af motorafgifterne, men det skønnes rimeligt, at også de forholdsvis få tavler af denne art ved andre veje betales af vejfonden. Hvis der indføres nye typer af vejvisere eller anden afmærkning, vil det kunne blive nødvendigt for gennemførelse af et ensartet system, at kommunerne aflastes for visse af de herhenhørende udgifter. Hovedvejsafmærkningen betales nu af justitsministeriet, men udgiften bør naturligt overføres til vejfonden i forbindelse med den påtænkte overførsel af hele afmærkningen til vejdirektoratet. Som andre formål, hvortil der kan blive tale om at søge bevillinger under denne konto, kan eksempelvis nævnes: Systematisk matrikulering af vejarealer og foranstaltninger til kontrol med danske og udenlandske bilers vægt (akseltryk) og dimensioner eller andre særlige opgaver, som færdselspolitiet løser i forståelse med vejvæsenet. Efter kommissionens opfattelse vil det endvidere være naturligt, at motorafgifterne, der med finansudvalgets tilslutning har bidraget til anskaffelse af færdselsspil til skolebørns færdselsundervisning, fremtidig i almindelighed bidrager til udgifterne til færdselspropagandaen. Man kan dog næppe på forhånd udpege alle områ-

der, hvor en anvendelse af motorafgiftsmidler vil skønnes rimelig.

Ved vejfondenes anvendelse som tilskud til kommunernes vejarbejder, jfr. § 9, stk. 1—3, i den gældende motorafgiftslov, har ministeren hidtil været bemyndiget til at anvende alle de vejfondene tilfaldende beløb, efterhånden som de indgik, uden noget forudgående samtykke fra rigsdagens side. Det synes imidlertid naturligt, at folketingets finansudvalg i højere grad får lejlighed til at tage stilling til disse spørgsmål, hvorfor det foreslås i *stk.* 4, at der først kan disponeres endeligt over vejfondsmidlerne til ydelse af tilskud, når folketingets finansudvalg har frigivet det beløb, som efter de økonomiske forhold på det pågældende tidspunkt skønnes at burde sættes i omløb. Det er formentlig i overensstemmelse med sædvanlig fremgangsmåde i lignende forhold, når det foreslås, at indstillingen skal forhandles mellem ministeriet for offentlige arbejder og finansministeriet.

I *stk.* 4, *litra a—f*, er nærmere angivet de formål, hvortil der kan ydes tilskud af vejfondene.

Litra a modsvarer reglerne om vejfonden og den særlige fond til vejarbejder i den gældende motorafgiftslovs § 9, stk. 1—3. Der er åbnet mulighed for ikke alene at yde tilskud til nyanlæg eller ombygning af veje, som er af betydning for den gennemgående trafik, herunder også vigtige færdselsårer i byerne, men også for andre systematiske forbedringer på større sammenhængende strækninger, f. eks. forbedring af oversigtsforholdene. Med hensyn til belyningsanlæg henvises til bemærkninger til § 3. Iøvrigt må det overlades til ministeren i enkeltheder at trække grænsen for, hvilke arbejder der i teknisk og trafikal henseende falder ind under bestemmelsen.

Litra b omhandler tilskud til ombygning af biveje, der skal optages

som landeveje. Uanset at biveje med gennemgående færdsel vil kunne få alm. vejfondstilskud i henhold til *litra a*, har kommissionen under hensyntagen til betydningen af, at en del biveje efterhånden optages i landevejsregistrene, jfr. nærmere herom i bemærkningerne til § 15, ment det rigtigst at foreslå disse særlige tilskud optaget særskilt i lovtæksten.

Litra c omhandler tilskud til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål.

I henhold til § 13, stk. 2, i lov nr. 169 af 30. marts 1946 om iværksættelse af offentlige arbejder m. v. og beskæftigelse af arbejdsløse kan ved vejarbejder, der fremmes med tilskud i henhold til nævnte lov, hele udgiften uden fradrag af tilskuddet medtages ved beregningen af amts- og sognekommunernes regnskabsmæssige udgifter, hvilket altså vil sige, at der ydes tilskud både af beskæftigelsesmidlerne og af motorafgifterne. Bidraget fra motorafgifterne vil for amtskommunernes vedkommende altid blive væsentligt større end bidraget fra beskæftigelsesmidlerne, og det samme vil allerede med kommunerefusionens nuværende højde ofte være tilfældet for sognekommunernes vedkommende. I henhold til § 3, stk. 4, i nærværende forslag vil denne komplicerede form for dobbeltfinansiering fremtidig være udelukket, jfr. nærmere bemærkningerne til nævnte paragraf.

Kommissionen mener ikke, at det er uforeneligt med det i lovforslagets § 1 angivne princip om motorafgifternes anvendelse til vejformål fortsat at lade en del af afgiftsbeløbet gå til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløsheden som væsentligt formål, idet kommissionen er af den opfattelse, at der i alle områder i landet kan udføres vejarbejder, som har tilstrækkelig interesse for motorfærdselen til, at det vil være forsvarligt at

yde hele tilskuddet af vejfonden. Det er dog en afgørende forudsætning herfor, at der ved udvælgelsen af de enkelte tilskudsarbejder virkelig lægges afgørende vægt på deres trafikale betydning. Det må derfor være gennem vejdirektoratet, at de pågældende tilskud ydes, hvorved også undgås, at to forskellige statsadministrationer, vejdirektoratet og arbejdsministeriets beskæftigelsescentral, hver for sig gennem deres tilskudsvirksomhed er medbestemmende for vejnettets udvikling. Det er i overensstemmelse med beskæftigelseslovens § 1, når det i nærværende forslags § 9, stk. 1, fastslås, at ministeren for offentlige arbejder forud for iværksættelsen skal forhandle med arbejds- og socialministeren, men herudover vil det formentlig være naturligt, at denne henleder ministeren for offentlige arbejders opmærksomhed på de områder, hvor arbejder af nævnte art bør placeres ud fra de beskæftigelsesmæssige synspunkter. Endvidere foreslås det i § 9, stk. 5, at der også skal forhandles med arbejds- og socialministeren om arbejdsvilkårene.

Tilskud af den heronihandlede art kan kun ydes til by- og sognekommuner, d. v. s. de kommuner, som har direkte økonomisk interesse for arbejdsløshedens bekæmpelse. For så vidt angår arbejder på amtsvejene, der hidtil kun i beskedent omfang er blevet finansieret gennem tilskud i henhold til beskæftigelsesloven, synes det ikke påkrævet at have nogen særbestemmelse.

Ved *litra d* foreslås åbnet mulighed for ydelse af vejfondstilskud til nødvendige vejarbejder — ikke nødvendigvis anlægsarbejder — som på grund af ekstraordinære forhold vil virke særligt tyngende på vedkommende kommunes økonomi. Bestemmelsen begrundes i, at det har vist sig, at særlige forhold, f. eks. etablering af en havn eller et militært etablissement, anlæg af brunkulslejer etc., kan

medføre betydelig færdsel og dermed betydelige vej udgifter i en kommune, uden at kommunen har nogen væsentlig skattemæssig eller anden fordel af anlægget, som f. eks. kan være beliggende i en anden kommune. Det vil ikke altid være rigtigt eller muligt at yde hjælp i form af tilskud til anlægsarbejder af den i *litra a* eller *c* omhandlede art, medens det på den anden side må antages, at der trods de mere smidige refusionsregler, der foreslås indført i kap. I, kan forekomme tilfælde, hvor byrden bliver så uforholdsmæssig tyngende for kommunens økonomi, at hjælp er påkrævet. Under krigen ydede man således et tilskud af vejfondene til istandsættelsesarbejder på særlig udsatte veje i brunkulsdistrikterne. På den anden side må det betones, at bestemmelsen, hvis ikke hele refusionssystemet skal forflygtiges, netop kun bør anvendes, når det er ekstraordinære forhold, som forvolder udgiften, og når denne vil virke særlig tyngende for kommunen. Det foreslås i tråd hermed i § 9, stk. 1, at der skal indhentes en udtalelse fra det i henhold til § 11 nedsatte vejnævn, forinden der ydes tilskud af denne art.

I henhold til *litra e* kan der ydes tilskud til arbejder på veje, gader og broer, der ejes af staten og er åbne for almindelig færdsel. I henhold til den gældende motorafgiftslovs § 9, stk. 2, kan der ydes vejfondstilskud til statsveje, der er åbne for almindelig færdsel, og i henhold til stk. 4 stilles årlig 100.000 kr. til rådighed til vedligeholdelsesarbejder på sådanne veje. Hidtil er sidstnævnte midler kun anvendt til veje, til hvis udbygning der først er givet vejfondstilskud. Tilskud er væsentligt ydet til skov- og klitveje, dog er også ydet tilskud til vedligeholdelse af Hadsundbroen, som antages at tilhøre staten.

I henhold til lov nr. 203 af 16. juli 1927, lov nr. 115 af 8. april 1932 og lov nr. 105 af 30. marts 1935 er det

for Lillebæltsbroen, Storstrømsbroen og Oddesundbroen bestemt, at der af motorafgifterne, ud over de deraf ydede bidrag til selve bygningen af nævnte broer, skulle henlægges visse beløb som fonds, hvoraf udgiften til vedligeholdelsen af vejbroerne fremtidig skulle tages. Disse fonds udgør for Lillebæltsbroens vedkommende 1.225.000 kr. og for Storstrøms- og Oddesundbroen 5.437.142 kr. 86 øre. Med den prisudvikling, der har fundet sted siden trediverne, må det erkendes, at disse fonds nu er for små. Statsbanerne har oplyst, at de de 3 vej broer vedrørende udgifter pr. 1. april 1951 har overstøget bidragene fra motorafgifterne med ca. 232.000 kr., og at dette underskud inden udgangen af finansåret 1953/54 ville være forøget med 850.000 kr. Da det i det hele skønnes urimeligt, at Statsbanerne skal have, være sig tab eller vinding af vejbroerne, synes det rigtigst, at vejfonden overtager udgifterne ved disse vigtige vejbroer, og herunder også dækker det ovennævnte underskud. Der har hidtil kun været tale om vedligeholdelsesudgifter, men udviklingen kan iøvrigt medføre, at broerne må forstærkes for at kunne bære tungere køretøjer, og udgiften hertil er Statsbanerne ikke pligtige at afholde. Når vejfonden således overtager de omhandlede udgifter, bør naturligvis de opsparede vedligeholdelsesfonds indgå i vejfonden, hvilket foreslås i § 16. Bestemmelsen i *litra e* bør herefter foruden statsveje omfatte alle statsejede broer, der er åbne for almindelig færdsel, dog kun, for så vidt broerne fører over vand, idet udgifter vedrørende vej broer over jernbaner, hvor de ejes af staten (Statsbanerne), kun bør belaste motorafgifterne, for så vidt dette følger af vejkrydsloven af 1. februar 1930. I henhold til denne lovs § 1 stilles årligt 2 mill. kr. til rådighed for ministeren for offentlige arbejder til gennemførelse af de forskellige i loven

omhandlede sikringsforanstaltninger, navnlig etablering af fri oversigt, lys-signaler og skinnefri vejforbindelser. Beløbet på 2 mill. kr. årligt har forlængst vist sig for lille, således at ekstraordinære midler har måttet stilles til rådighed for vejkrydsfonden. Det synes imidlertid i det hele irrationelt at opretholde en særlig fond specielt for krydsningsarbejderne, hvorfor der ved *litra f* skabes hjemmel til at afholde de pågældende udgifter af vejfonden, medens det ved § 16 bestemmes, at vejkrydsfondens midler indgår i vejfonden.

Til § 9.

Med hensyn til de *i stk. 1* omhandlede tilfælde, hvor erklæring, forinden vejfondstilskud ydes, skal indhentes fra arbejds- og socialministeriet eller vej nævnet, henvises til bemærkningerne til § 8.

I *stk 2—4* indeholdes bestemmelser om størrelsen af vejfondstilskuddene. At bestemmelse herom optages i lovens tekst er noget nyt, idet tilskuddenes størrelse ikke er lovbundne i den gældende motorafgiftslov.

Oprindelig udgik, som omtalt i bemærkningerne til § 3, vejfondstilskud med 50 % af overslagssummen, men således at hele udgiften alligevel kunne medregnes blandt de regnskabsmæssige vejudgifter. Dette system virkede forskelligt for de forskellige kommunegrupper.

Da amtskommunernes dækningsprocent i årene før krigen lå på ca. 65, vil det ses, at disse kommuner på de enkelte arbejder kunne få en dækning på 115 %, hvorfra dog måtte drages et vist rentetab, fordi refusionen først virkede fuldtud gennem en 6-årig periode, hvor sidste år faldt 8 år efter vedkommende udgift. Sognekommunerne kunne med en dækningsprocent på ca. 40 ikke nå så højt, og bykommunerne havde ingen mulighed for at få over de 50 %. I de

senere år er vejfondstilskud ydet med 85 % af overslagssummen, men således at kun overskridelser kan anmeldes til refusion. Dette har betydet en forringelse for amtskommunerne, men en væsentlig forbedring for bykommunerne.

Som nærmere omtalt i betænkningen er der dog i visse tilfælde både til veje af bivejs- og landevejskarakter ydet vejfondstilskud ud over de ovennævnte grænser, ligesom motorafgifterne i en række tilfælde med særlig hjemmel har betalt den fulde anlægsudgift (viaduktanlæg m. v. i henhold til krydsningsloven af 1. februar 1930, Lillebælts-, Odde-, Limfjords- og Storstrømsbroerne samt motorvejene på Lolland og ved København, heri den væsentligste del af Hørsholmvejen).

Da indførelsen af 85 % vejfondstilskud som nævnt betød en forringelse i amtskommunernes stilling, og da denne tilskudssats kun har været anvendt i en kortere periode, har kommissionen overvejet, hvorvidt amtskommunerne i fremtiden vil kunne løse de dem påhvilende anlægsopgaver, hvis motorafgifterne vedblivende maksimalt kun dækker 85 % af de med anlægsarbejderne forbundne udgifter. Det må antages, at en sådan dækning i almindelighed vil være tilstrækkelig. Imidlertid vil der også fremtidig forekomme ganske særlige tilfælde, hvor selv en egenudgift på 15 % vil betyde en urimelig belastning af amtskommunen, og hvor til lige arbejdets gennemførelse er af overvejende interesse for samfundet som helhed. Da som nævnt 85 % bør være den almindelige grænse, finder kommissionen, at ministeren ikke bør kunne yde højere tilskud, medmindre vej nævnet er enigt deri.

For så vidt angår by- og sognekommuner synes 85 %'s tilskud i almindelighed at have virket tilfredsstillende. Ligesom hidtil vil der dog også for disse kommuners vedkommende kun-

ne forekomme tilfælde, hvor et højere tilskud er motiveret.

Det foreslås herefter i *stk. 2*, at vejfondstilskud i henhold til § 8, stk. 4, litra a—b, skal udgå med 85 % af den godkendte overslagssum, og at højere tilskud kun kan ydes i ganske særlige tilfælde efter indstilling fra vejnævnet.

For så vidt angår tilskud i henhold til beskæftigelsesloven anvendes det tilskudsprincip, at arbejds- og socialministeriets tilskud sættes i forhold til arbejdslønnen til henviste arbejdere. Tilskudssatserne er ikke bundet i loven, men meget anvendte satser har været 60 % eller 80 % af arbejdslønnen, hvortil lægges 50 % af dette tilskud som bidrag til materialer m. v., således at de samlede tilskud altså har udgjort 90 %, henholdsvis 120 % af arbejdslønnen. Større tilskudssatser, f. eks. 150 % af arbejdslønnen er dog også forekommet, navnlig i byerne. Til disse tilskud kommer så, som omtalt i bemærkningerne til § 3, det tilskud, der opnås ved, at udgiften, uden fradrag af tilskuddet fra arbejds- og socialministeriet, kan medtages blandt de regnskabsmæssige vejudgifter.

Hvis arbejdslønnen ved et givet arbejde f. eks. udgør 30 % af omkostningerne, vil dette med tilskud fra beskæftigelsesfonden på henholdsvis 90 % eller 120 % af arbejdslønnen give et tilskud på henholdsvis 27 % eller 36 % af udgifterne. Hertil skal for sogne- og amtskommunernes vedkommende lægges refusionerne af motorafgifterne. Allerede ved en refusionsprocent på ca. 40 for sognekommuner vil altså tilskuddene tilsammen blive op til 67, henholdsvis 76 %, hvorfra dog må drages et vist rentetab på grund af den lange tid, der hengår, inden refusionen kommer til udbetaling, jfr. foran. Under den nuværende ordning er købstæderne ikke i stand til at opnå en tilsvarende dækning, medens amtskommunerne med en refusionsprocent mellem 60 og 70 vil

få omkring 100 % dækning. Hvorvidt der er ydet et større eller mindre tilskud til et vejarbejde har været bestemt efter vejarbejdets trafikale betydning, idet de store tilskud (120% af arbejdslønnen) kun er ydet til vejarbejder, som efter hidtidige regler var kvalificerede til vejfondstilskud eller dog nogenlunde kunne ligestilles hermed. Den omstændighed, at foranstaltninger, der har betydning også for andre end vedkommende kommunes indbyggere, berettiger til større hjælp end arbejder, der kun tjener den rent lokale færdsel, får særlig vægt, når tilskuddene som foreslået i § 8, stk. 4, litra c, udelukkende belaster motorafgifterne. Det foreslås derfor, at tilskudsprocenten til disse arbejder graderes fra 60 til 75 % efter arbejdets færdselsmæssige betydning. Det skønnes, at disse procenter for sognekommunerne vil medføre samme reelle dækning som de ovennævnte regler, medens de for købstæderne selvsagt betyder en væsentlig forbedring. Amtskommunernes vejarbejder tænkes udelukkende finansieret med 85 % tilskud, jfr. bemærkningerne til § 8, stk. 4, litra c.

Det har altid været antaget, at ministeren for offentlige arbejder kunne fastsætte nærmere vilkår og betingelser for vejfondstilskud, hvilket er foreslået fastslået i *stk.* 5, jfr. med hensyn til de i § 8, stk. 4, litra c, omhandlede arbejder, bemærkningerne til § 8.

Til § 10.

Det har været kritiseret, at der ikke tillægges vejfonden renter af de i statskassen indestående, til tider meget betydelige beløb, hvorimod der ved de lejligheder, hvor statskassen har stillet beløb til rådighed for vejfondene med senere tilbagebetaling af motorafgifterne, altid er krævet renter. Da en række andre fonds forrentes, jfr. f. eks. § 23 i loven om en fælleskommunal udligningsfond, synes det naturligt, at også vejfondens tilgodehavende på statskassen fremtidig

forrentes med en rente, som foreslås sat til 4 % p. a.

Ifølge de gældende love oppebærer finansministeriet visse beløb for at opkræve motorafgifterne, nemlig 1½ % af benzin- og omsætningsafgiften og 200.000 kr. årlig for opkrævning af vægtafgiften, i 1953/54 i alt 5,7 mill. kr. Kommissionen finder det rimeligt, at vederlaget beregnes på ensartet måde for alle afgifterne, og vil finde, at 1 % er passende.

Til § 11.

Til at afgive indstilling i de i § 8, jfr. § 9 omhandlede særlige spørgsmål vedrørende vejfondstilskud, de i § 13 omhandlede overgangsspørgsmål ved lovens ikrafttræden og de i § 15 nævnte tilfælde om optagelse af biveje som landeveje m. v., samt til iøvrigt på begæring at afgive indstilling til ministeren for offentlige arbejder om andre vejspørgsmål, foreslås nedsat et vej navn. Dette navn bør dog også af egen drift over for ministeren kunne rejse spørgsmål af betydning for vejvæsenet. Da de pågældende forhold på forskellige punkter kan få en betydning, der rækker ud over vejadministrationen, foreslås, at ikke alene ministeren for offentlige arbejder, de kommunale organisationer og de motorkørende, men tillige finansministeriet og indenrigsministeriet skal være repræsenteret i nævnet.

Til § 12.

Medens amts- og sognekommuner hidtil af hensyn til refusionsberegningen har opgjort deres refusionsberettigede udgifter på en ensartet måde, har der ikke for så vidt angår bykommunerne været foretaget lignende opgørelser, Bortset fra spørgsmålet om tilskudsarbejder, jfr. § 13, stk. 6, er der ikke i lovforslaget foretaget væsentlige ændringer i forhold til de hidtil gældende regler for opgørelsen af den refusionsberettigede udgift for amts- og sognekommunerne, hvorfor det antagelig ikke kan betyde noget større administrativt besvær for disse

kommuner straks at opgøre udgiften efter de nye regler, når der åbnes adgang for nødvendig dispensation fra disse regler. For bykommunernes vedkommende er det oplyst over for kommissionen, at disse ligeledes under den samme forudsætning vil være i stand til straks at opgøre allerede afholdte udgifter efter de nye regler.

Til §13.

Efter de hidtil gældende refusionsregler er den samtlige amtskommuner tilfaldende andel af motorafgifterne blevet fordelt til de enkelte kommuner i forhold til deres vej udgift i en 6-årig periode; men som anført i bemærkningerne til §§ 4—7 har det først været muligt at udbetale de på dette grundlag beregnede refusionsbeløb i det 2. finansår efter periodens afslutning. Dette har betydet, at endelig refusion for en udgift først er faldet op til 8 år efter udgiftens afholdelse. Udgifter, afholdt af en amtskommune i 1946/47, er således f. eks. først i finansåret 1954/55 uden betydning for refusionsberegningen. Udgifter, afholdt efter 1946/47, vil i 1953/54 enten kun delvis eller slet ikke have talt med til refusionen.

På samme måde har sognekommunerne hidtil fået deres andel i forhold til en 3-årig periode, således at endelig refusion først er faldet op til 5 år efter udgiftens afholdelse.

Denne praksis vil ved overgang til den i § 2 foreslåede refusionsordning med udbetaling på grundlag af det enkelte års udgift kunne medføre, at amts- eller sognekommuner, der i de senere år forud for lovens ikrafttræden måtte have afholdt ekstraordinært store udgifter, i de tilfælde, hvor det refusionsberettigede beløb i årene efter lovens ikrafttræden måtte blive mindre, vil få udbetalt en ringere refusion, end de har påregnet.

Kommissionen har derfor ment, at det, uanset at det ikke efter de hidtil gældende regler har været muligt for

nogen kommune at forudberegne, hvor stor dækningen ville blive, vil være rettest at tilsikre disse kommuner en vis mindstedækning af en hvilken som helst udgift, afholdt forinden lovens ikrafttræden, og har derfor foreslået en minimalrefusion på 65 % for amtskommuner og 40 % for sognekommuner, hvilket omtrentlig svarer til de refusionsprocenter, disse kommunegrupper har kunnet påregne i de senere år.

For så vidt angår købstadkommunerne er fordelingen af den direkte andel i motorafgifterne til de enkelte kommuner hidtil sket i forhold til den i købstaden indbetalte motorafgift og længden af visse gader, medens København og Frederiksberg har erholdt en forud fastlagt andel af den samlede refusion til kommunerne. Dette har betydet, at bykommunernes refusion har været uafhængig af den afholdte vejudgift og hovedsagelig kun afhængig af størrelsen af afgiftsprovenuet (i de senere år den del af dette, der er fordelt til vedkommende kommunegruppe). Bykommunerne har således heller ikke kunnet påregne nogen bestemt refusion. Det må imidlertid anses for muligt på grundlag af kommuneregnskaberne for nogle år forud for lovens ikrafttræden at opgøre de udgifter, der ville være refusionsberettigede efter nærværende lovforslag. For ikke at forfordele visse kommuner, som har afholdt betydelige udgifter før lovens ikrafttræden i forventning om stadig at modtage faste refusionsbeløb, kan det derfor foreslås at gennemføre en noget lignende overgangsordning som for landkommunerne, nemlig således, at der udbetales supplerende refusionsbeløb til de bykommuner, der i årene 1952/53—1954/55 har modtaget mindre refusionsbeløb end et vist gennemsnit, som skønsmæssigt foreslås fastsat til 30 % af de refusionsberettigede udgifter i 3-året 1951/52—1953/54.

Ved overgang til den i § 2 foreslå-

ede refusionsordning vil der antagelig imidlertid være visse bykommuner, der i fremtiden oppebærer et mindre refusionsbeløb end hidtil, hvis de ikke sætter deres vejudgifter i vejret. I *stk. 5* er der for at sikre en lempelig overgangsperiode for sådanne kommuner, der i fremtiden måtte oppebære noget mindre refusion end hidtil, foreslået en bestemmelse, hvorefter en kommune uden hensyn til dens faktiske vej udgift i de 3 første år efter lovens ikrafttræden mindst oppebærer det samme beløb i refusion, som gennemsnitlig er blevet udbetalt den de sidste 3 år forud for lovens ikrafttræden.

Som anført i bemærkningerne foran til § 3, *stk. 4*, har udgiften til visse vejarbejder, uanset en tilskudsydelse fra offentlig myndighed, hidtil helt eller delvis kunnet medregnes i amts- og sognekommunernes refusionsberettigede vejudgifter. Da denne regels bortfald vil betyde, at de amts- eller sognekommuner, der måtte have løbende eller endnu ikke påbegyndte tilskudsarbejder, ville oppebære en væsentlig ringere dækning for arbejdet, end hvad kommunen kunne have påregnet ved tilskudsilsagnets givelse, er det i *stk. 6* foreslået, ud over det engang tilsagte tilskud at yde sådanne kommuner en tillægsrefusion på de udgifter, der afholdes efter lovens ikrafttræden. De anførte procenter, 65 for amtskommunerne, 40 for sognekommunerne og 30 for byerne, er iøvrigt fastsat overensstemmende med de i *stk. 1—3* anførte dækningssatser for arbejder, udført før lovens ikrafttræden. Uanset at købstæderne hidtil har modtaget refusionen efter faste kriterier og således ikke ved en anmeldelse af udgiften til beskæftigelsesarbejder eller andre tilskudsarbejder har kunnet få yderligere refusion ud over tilskuddet, har man ment det rimeligt at give de bykommuner, der måtte have løbende tilskudsarbejder, en tilsvarende ekstra refusion, som er tilsikret amts- og sognekommunerne,

således at bykommuner straks i overgangsperioden for beskæftigelsesarbejder i refusion og tilskud sammenlagt vil kunne oppebære en dækning af nogenlunde samme størrelse som påtænkt ved bestemmelserne i § 9, *stk. 3*. Det må herved erindres, at når købstadkommunernes refusion fremtidig beregnes på grundlag af de afholdte vejudgifter, ville det forhold, at visse udgifter ikke medregnes, medføre, at refusionen falder, medens den efter det hidtidige system i princippet var konstant fra år til år. Da man ikke kan afvise muligheden af, at tidligere indgæede forpligtelser på grund af de ændrede refusionsregler i enkelte tilfælde vil kunne medføre ubillige følger for en kommune, er der i *stk. 7* åbnet adgang for ministeren til efter indstilling fra vejnævnet at tillade medregning af visse udgifter, der ellers ikke ville være refusionsberettiget.

Til § 14.

De ændrede regler i § 2, *stk. 2—3*, og § 3, *stk. 3*, for refusion af vej udgifter, hvortil der ydes bidrag fra lods-ejerne, vil kunne medføre, at kommuner, der inden lovens ikrafttræden har optaget betydelige strækninger som offentlige veje, skulle fradrage betydelige beløb i deres vej udgifter. Da de før loven truffne dispositioner imidlertid ikke synes at burde forringe kommunens refusionsmuligheder i henhold til denne, foreslås, at lods-ejerbidrag, der er pålignet før lovens ikrafttræden, uanset de ovenfor omtalte bestemmelser, ikke skal fradrages i de refusionsberettigede udgifter.

Til § 15.

Med den stigende automobiltrafik, og herunder navnlig en i de senere år meget kraftig stigning i anvendelsen af lastautomobiler i landdistrikterne, har mange biveje fået en sådan færdselsmæssig betydning for et større område uden for den enkelte kommune, at de må sidestilles med landeveje, og de økonomiske og administrative krav til en tidssvarende udbyg-

ning og vedligeholdelse af sådanne vil ikke sjældent medføre uforholdsmæssig store byrder for de pågældende sognekommuner.

Afgørende for dette spørgsmåls løsning synes navnlig at være, at en væsentlig del af disse veje må underkastes en mere eller mindre omfattende udbygning, og hverken sogne- eller amtskommunerne vil uden særlig hjælp kunne påtage sig de dermed forbundne udgifter. Det er derfor i § 8, stk. 4, litra b, i nærværende forslag forudsat, at vejfondsmidlerne vil kunne anvendes til dette formål.

Når vejene er udbygget, er det rimeligt, at udgifterne til deres fremtidige vedligeholdelse refunderes med en refusionsprocent, der svarer til deres trafikale betydning som landeveje, d. v. s. med 70 %, og det er naturligt, at administrationen overgår til amtsrådet. Imidlertid kan man ikke afvise den betragtning, at mange af disse veje foruden deres betydning for et større område uden for kommunen stadig i væsentlig grad betjener en stor del af den helt lokale færdsel og således aflaster det rent sognekommunale vejnet, ligesom vedligeholdelsesbyrden ved en stærkt forøget I andevej slængde vil kunne virke trykkende på amtskommunens økonomi.

Det kan derfor i adskillige tilfælde være rimeligt, at sognekommunen stadig bærer en del af eller hele byrden ved den pågældende vej. Da forholdene stiller sig meget forskelligt i de forskellige områder og med hensyn til de enkelte veje, bør spørgsmålet om en sognekommunes bidragspligt til vejens fremtidige vedligeholdelse afgøres ved en afvejning af de i hver enkelt sag foreliggende omstændigheder.

Man kan næppe påregne, at en tilfredsstillende løsning af disse spørgsmål altid vil kunne gennemføres alene ved aftaler mellem de pågældende amts- og sogneråd, hvorved må tages i betragtning, at en optagelse som landevej må stilles som betingelse for

opnåelse af vejfondstilskud i henhold til § 8, stk. 4, litra b.

Det foreslås derfor at gennemføre en afvigelse fra den nugældende vejlovgivnings regler, således at ministeren efter forudgående forhandling med vedkommende sogne- og amtsråd og efter indstilling fra vejnævnet kan bestemme, at en bivejstrækning af den ovenfor omtalte art skal optages som landevej, når den er udbygget i tilfredsstillende stand. Samtidig træffes bestemmelse om, hvorvidt sognekommunen skal bidrage til aflastning af amtskommunens byrde ved vejens fremtidige vedligeholdelse.

Endelig er det foreslået, at tidligere indgåede overenskomster m. v. om regulering af de her omhandlede forhold og fremtidige reguleringer i andre tilfælde end de nævnte efter vedkommende kommunes begæring kan behandles og reguleres på samme måde, idet det skønnes mest hensigtsmæssigt, at alle spørgsmål vedrørende vejes overgang fra en vejbestyrelse til en anden behandles efter de samme retningslinier.

Til § 16.

Kommissionen har ment, at det udtrykkeligt bør fastslås, at vejfonden, der i henhold til § 1 overtager motorafgifternes provenu, også hæfter for tidligere indgåede forpligtelser i henhold til disse love. Herunder foreslås tillige skabt hjemmel for, at de i de seneste år med finansudvalgets tilslutning ydede tilskud af den særlige fond til vejarbejder til sønderjydske udstykningsveje kan fortsætte inden for de for disse foranstaltninger forudsatte rammer.

Endelig foreslås således som nærmere begrundet i bemærkningerne foran ad § 8, stk. 4, litra e, tilvejebragt hjemmel til, at de tidligere oprettede vedligeholdelsesfonds vedrørende de store broer indgår i vejfonden.

Til § 17.

Foruden ophævelsen af de nugældende lovbestemmelser, der i conse-

kvens af nærværende forslag må bortfalde, har kommissionen anset det for rimeligst samtidig med overgang til et nyt refusionssystem at ophæve bestemmelsen i vejloven af 1867 om købstædernes pligt til at svare hartkornsafgift til amternes vejvæsen, idet bestemmelsen nu kun har en ringe økonomisk betydning og iøvrigt er lidet rationel.

Endvidere er stillet forslag om ophævelse af bestemmelserne i motorvej Slovene om etablering af vedlige-

holdelsesfunds, idet de fremtidige forpligtelser vedrørende disse veje i henhold til § 15, stk. 1, overtages af vejfonden. Denne ophævelse indebærer, at den særlige benzinafgift på 2 gange 1 øre pr. liter, der for tiden opkræves til finansiering af de pågældende anlæg og deres fremtidige vedligeholdelse, vil bortfalde allerede, når vejene er færdigbygget, og kommissionen har derfor forudsat, at spørgsmålet om den fortsatte opkrævning af afgiften iøvrigt vil blive løst i forbindelse med ændringerne i afgiftslovgivningen.

MOTORKOMMISSIONEN AF 24. MARTS 1947.

April 1950.

Vej benyttelsen og vejarealet som norm for fordeling af motorafgifterne.

For at undersøge, om kommunernes udgifter til vej formål er så nært afhængig af størrelsen af det *vejareal*, hvis vedligeholdelse påhviler kommunerne, og *benyttelsen* af dette vejareal, at det kan anses for forsvarligt at bruge vejarealet og vejenes benyttelse som kriterier ved fordeling af motorafgifterne, er der foretaget en bearbejdelse af de statistiske oplysninger, der foreligger om disse forhold i et femår før krigen. Resultaterne heraf skal meddeles i det følgende.

Oplysninger om vej udgifterne er for købstædernes og amtskommunernes vedkommende hentet fra en af trafikministeriets vej udvalg af 1940 udarbejdet oversigt over samtlige købstæders og amtskommuners vejudgifter i regnskabsårene 1933/34—1937/38. For sognekommunernes vedkommende er anvendt de af kommunerne til brug ved beregning af motorafgifternes fordeling indberettede regnskabsmæssige vej udgifter for regnskabsårene 1935/36—1937/38. Denne 3-årige gennemsnitsudgift er korrigeret for prisstigning på grundlag af oplysningerne om sognekommunernes samlede vejudgifter i 3-året 1935/36—1937/38 og i 5-året 1933/34—1937/38. Da det ikke har været muligt sikkert at udskille vedligeholdelse for alle sognekommuner og slet ikke for alle købstadkommunerne, er de samlede vejudgifter imidlertid anvendt for samtlige by- og sognekommuner. For amtskommunernes vedkommende har man derimod anvendt udgiften til vedligeholdelse. Oplysningerne om længden af gaderne og vejene i de enkelte kommuner er meddelt af overvejinspektoratet. Da det ikke har været muligt at få anvendelige oplysninger om vejenes bredde, er vejlængden alene taget som udtryk for vejarealet. Til belysning af amtsvejenes benyttelse i den her betragtede årrække foreligger der oplysninger fra færdselstællingen i 1934. For købstædernes og sognekommunernes vedkommende er antallet af indbyggere anvendt som det formentlig mest praktiske mål for vejbenyttelsen.

Indledningsvis skal bemærkes, at man ikke kan se bort fra, at de gældende regler for fordeling af motorafgifterne kan have påvirket de faktiske vej udgifter. Motorafgifterne dækker en så betydelig del af kommunernes vejudgifter, at man må gå ud fra, at kommunerne tager hensyn til dette ved budgettering af vejarbejder, jfr. følgende oversigt over købstad- og sognekommunernes regnskabsmæssige vej udgifter og deres andel af motorafgifterne for 5-året 1933/34—1937/38.

Primærkommunernes vejudgifter og deres andel af motorafgifterne.

1933/34—37/38.	Købstad-	Sogne-
	kommunerne	kommunerne
	mill. kr.	mill. kr.
Vej- og kloakudgifter i alt efter fradrag af tilskud fra staten, vejfonden m. v.	58,7	188,5
Kommunernes andel af motorafgifterne	15,4	65,7
Andel af motorafgifterne i procent af vejudgiften..	26 %	35 %

Det afgørende i denne forbindelse er imidlertid ikke, at kommunernes indtægter af motorafgifterne sandsynligvis påvirker deres vejudgifter, men om reglerne for afgifternes fordeling mellem de enkelte kommuner kan tænkes at påvirke vej udgifternes afhængighed af vejlængden og vejbenyttelsen (antal indbyggere), således at denne afhængighed svækkes eller styrkes.

For købstadkommunernes vedkommende fordeles motorafgifterne med $\frac{2}{3}$ i forhold til den indbetalte vægtafgift og $\frac{1}{3}$ i forhold til længden af visse gader og veje. Gennem disse regler får vejlængden således direkte indflydelse på kommunernes andel af motorafgifterne. Reglerne om fordelingen efter vægtafgift skulle vel på forhånd nærmest ventes at ville medføre, at også antallet af indbyggere får direkte indflydelse på andelen af motorafgifterne. Imidlertid varierer den indbetalte vægtafgift ikke ligefrem med variationen i byernes størrelse; men forholdet er tværtimod det, at den indbetalte vægtafgift pr. indbygger er aftagende med byernes størrelse, jfr. nedenstående oversigt.

Vægtafgiftens variation med byernes størrelse.

Provinsbyer med:	Antal indbyggere i 1945	Indbetalt vægtafgift i 1948/49 kr.	Indbetalt vægtafgift pr. indb. 1948/49 kr.	Antal indbyggere i 1935	Indbetalt vægtafgift i 1937/38 kr.	Indbetalt vægtafgift pr. indb. 1937 kr.
over 20.000 indb. (1945) ..	536406	5082841	9,48	441309	3500158	7,93
10—20.000 — (1945) ..	235277	2655401	11,29	201938	1760139	8,72
under 10.000 — (1945) ..	246786	2887870	11,70	219783	1922565	8,75
Tilsammen provinsbyer ...	1018469	10626112	10,43	863030	7182862	8,32

Fordelingsreglerne for købstadkommunerne må således formodes at virke i retning af at forøge den indflydelse, vejlængden har på købstadernes vej udgifter, og formindske den indflydelse, antallet af indbyggere eventuelt har.

Om fordelingsreglerne for amts- og sognekommunernes andele af motorafgifterne, hvorefter de enkelte kommuners andel bestemmes af de seks — respektive tre — foregående regnskabsårs gennemsnitlige vejudgifter, har nogen indflydelse på vej udgifternes afhængighed af vejlængden og af vejbenyttelsen, er vanskeligere at afgøre på forhånd. Formentlig vil fordelingsreglerne afsvække den undersøgte sammenhæng som følge af,

at der bliver direkte forbindelse mellem de udgifter, der er afholdt i et år, og de beløb, der gennem motorafgifterne står til rådighed årene efter.

Til belysning af sammenhængen mellem vej udgift og vejlængde samt antal indbyggere er provinsbyerne og sognekommunerne fordelt efter længden af gader og veje, hvis vedligeholdelse påhviler kommunen, og antal indbyggere. Den gennemsnitlige vej udgift pr. kommune for hver af grupperne er angivet i følgende oversigter.

Provinsbyernes gennemsnitlige vejudgift pr. kommune for årene 1933/34—37/38 i 1000 kr.

Tallene i parentes angiver henholdsvis gennemsnitlig vejlængde og antal indbyggere.	Længden af gader og veje i km						samtlige (26,1)
	under 10 (6,8)	10—19 (13,6)	20—29 (23,2)	30—39 (35,1)	40—49 (44,1)	50 og derover (69,4)	
Under 2000 indb. (1254)	17,3	20,3	—	—	—	—	19,3
2000—5000 — (2669)	34,4	40,7	49,6	77,5	—	—	44,0
5000—10000 — (7334)	37,7	122,0	134,9	137,9	145,8	—	117,8
10000—20000 — (13593)	—	—	158,2	240,5	275,0	270,3	224,3
20000 og derover (41700)	—	—	—	—	435,2	843,1	707,1
samtlige	29,5	56,8	108,1	187,7	333,6	582,8	165,3

Sognekommunernes gennemsnitlige vejudgift for årene 1933/34—1937/38 pr. kommune i 1000 kr.

Tallene i parentes angiver henholdsvis gennemsnitlig vejlængde og antal indbyggere.	Længden af gader og veje i km						samtlige
	under 10 (7,5)	10—19 (15,0)	20—29 (23,9)	30—39 (34,6)	40—49 (45,6)	50 og derover (63,5)	
Under 1000 indb. (697)	5,3	11,4	15,4	17,0	19,1	12,4	13,3
1000—2000 — (1494)	11,9	16,7	21,7	26,3	25,6	30,2	23,6
2000—5000 — (2700)	25,2	35,2	47,9	38,2	47,5	46,9	44,8
5000—10000 — (7109)	—	123,4	145,9	151,3	—	132,3	147,6
over 10000 — (12167)	—	—	—	—	—	—	379,6
samtlige	9,9	16,1	23,8	26,6	33,1	46,7	27,2

Det fremgår af oversigterne, at der er en klar sammenhæng mellem kommunernes vej udgifter og længden af vejene samt antallet af indbyggere. Det ses dog tydeligt, at antallet af indbyggere her har en langt stærkere indflydelse end vejlængden, navnlig for sognekommunernes vedkommende. Købstadkornmunegrupperne har som hovedregel en lidt større gennemsnitlig vej udgift end sognekommunegrupperne med samme vejlængde og antal indbyggere.

For at kunne anvende vejlængden og antallet af indbyggere som kriterium for motorafgifternes fordeling mellem kommunerne må der findes et enkelt talmæssigt udtryk for disse faktoreres indflydelse på vejudgifterne, og man vil naturligvis herved kunne nå noget forskellige resultater, alt efter om man bygger på tallene fra den ene eller den anden kommune. Man må derfor søge at finde en fællesnævner for samtlige kommuner. Gennem en beregning for hver enkelt kommune er den indflydelse, vejlængden og antallet af indbyggere har på vej udgifterne — udtrykt hen-

holdsvis i kr. pr. km og kr. pr. indbygger — derfor søgt bestemt således, at forskellen mellem de på grundlag heraf beregnede vej udgifter og de faktiske vej udgifter som helhed taget, bliver mindst mulig. *Således beregnet kan vejlængdens indflydelse anslås til $\frac{1}{1}$ o af de samlede vejudgifter og befolkningmængden til $\frac{9}{10}$ af de samlede vejudgifter.*

Ved beregningen er hovedstadkommunerne medtaget. Resultatet bliver imidlertid ikke væsentlig anderledes, hvis man alene holder sig til købstad- og sognekommunerne.

Kommunernes andele af motorafgifterne vil herefter direkte kunne fordeles på de enkelte kommuner ved at fordele 10 % af totalbeløbet efter vejlængden og 90 % efter befolkningmængden i de enkelte kommuner.

Hvorledes en fordeling af motorafgifterne efter denne fremgangsmåde vil virke er vist i efterfølgende oversigt, hvor der er foretaget en fordeling på forskellige grupper af kommuner af i alt 30.109.000 kr., som er det beløb, der tilfaldt kommunerne for finansåret 1949/50. Til sammenligning er anført, hvorledes det samme beløb ville være blevet fordelt til kommunerne både efter forslag fra trafikministeriets vejudvalg af 1940*) og efter de nugældende regler.

Kommunernes andel af motorafgifterne ved fordeling efter 1) antal indbyggere og vejlængde, 2) efter forslag fra trafikministeriets vejudvalg af 1940 og 3) efter nugældende regler.

	Vej- længde km	Indbyggere 1935	Andel efter antal indb. og vejlængde 1000 kr.	Andel efter vejudvalgets forslag 1000 kr.	Andel efter nugældende regler 1000 kr.
København	298	666269	4894	3985	3027
Frederiksberg	73	113134	832	886	912
Gentofte	134	63765	475	673	1706
Hovedstaden i alt ..	505	843168	6201	5544	5645
Købstæder med:					
over 20000 indb. ..	598	375307	2785	2845	1773
10—20000 — ..	737	258269	1936	2375	1540
5—10000 — ..	381	124677	936	1130	719
2—5000 — ..	385	89196	677	961	672
under 2000 — ..	114	15581	136	216	140
Ialt	2215	863030	6470	7527	4844
Sognekommuner med:					
over 10000 indb. ..	243	73001	550	603	1259
5—10000 — ..	846	127963	991	897	1471

*) Vejudvalgets forslag går i hovedtrækkene ud på, at de kommunerne tilfaldende andele af motorafgifterne fordeles således:

Amtskommunerne: $\frac{1}{3}$ efter vejlængde, $\frac{1}{3}$ efter vægtafgift og $\frac{1}{3}$ efter vejudgift. A. overtager 5.000 km bivej.

Sognekommunerne: $\frac{1}{3}$ efter vejlængde, $\frac{1}{3}$ efter folketal og $\frac{1}{3}$ efter vejudgifter. S. afgiver 5.000 km bivej til A.

Købstæder: $\frac{1}{3}$ efter vejlængde, $\frac{1}{3}$ efter vægtafgift og $\frac{1}{3}$ efter vejudgift.

4—5000 — ..	1261	87440	720	628	747
3—4000 — ..	2158	123460	1042	939	1066
2—3000 — ..	9207	448424	3869	3650	4158
1—2000 — ..	20874	824781	7354	7265	7742
under 1000 — ..	9762	312796	2912	3056	3177
Ialt	44351	1997865	17438	17038	19620
Hele landet	47071	3704063	30109	30109	30109

Fordelingen efter antal indbyggere og vejlængde medfører således, at Københavns og de lidt større provinsbyers andele forøges i forhold til nugældende regler, medens Frederiksbergs, Gentoftes og sognekommunernes andele bliver mindre. I et underbilag, side 77, er vist, hvorledes virkningerne bliver for de enkelte provinsbyer.

Over halvdelen af nedgangen i sognekommunernes andel bæres af sognekommuner med 5000 indbyggere og derover. Forklaringen herpå er antagelig, at disse kommuner, der næsten alle er forstadskommuner til hovedstaden eller de største provinsbyer, i de her betragtede år har haft meget store udgifter til nyanlæg, hvilket igen må have medført, at deres andele af motorafgifterne er blevet meget store. Nedgangen i Gentoftes andel ved fordeling efter folketal og vejlængde må forklares på samme måde, idet Gentofte efter de nugældende fordelingsregler betragtes som sognekommune.

Nyanlæg i pct. af samlede vejjudgifter 1937/38.

Gentofte	58,0
Sognekm. m. 10000 indb. og derover	53,7
— — 5—10000 indb.	33,3
— — under 5000 indb.	15,3

At det især er forstadskommunernes andel, der vil blive formindsket ved overgang til fordeling efter folketal og vejlængde, fremgår af nedenstående oversigt, hvor der til yderligere belysning af virkningerne for sognekommunerne er foretaget en opdeling efter kommunernes bebyggelsesmæssige karakter*).

Sognegruppe:	Antal	Beregnet andel ved fordeling efter antal indb. og vejlængde 1000 kr.	Efter forslag fra vejudvalget af 1940 1000 kr.	Andel ved fordeling efter nugældende regler 1000 kr.
I. Forstadskommuner, hvis skatteyderes gennemsnitsindtægt er større end moderbyens	9	697	787	1707
II. Forstadskommuner, hvis skatteyderes gennemsnitsindtægt er mindre end moderbyens	32	1445	1122	1766
III. Andre kommuner med bymæs-				

*) De vejjudgifter, der her er benyttet, er de i kommunernes indberetninger til det statistiske departement opgivne.

sige bebyggelser	82	2525	2296	2982
Øvrige kommuner, i hvilke landbrugsbefolkningens andel af folketallet udgør:				
IV. under 50 %	182	2273	1981	2139
V. 50—70 %	707	8097	8200	8593
VI. 70 % og derover	288	2401	2652	2433
Samtlige sognekommuner	1300	17438	17038	19620

Til vurdering af forslagets virkninger for fordelingen mellem de velstillede og mindre velstillede kommuner er samtlige sognekommuner fordelt efter gennemsnitlig skattepligtig indkomst pr. indbygger i 1935.

Kommuner, hvor den gennemsnitlige indkomst pr. indb. i 1935 udgjorde:	Beregnet andel ved fordeling efter folketal og vejlængde	Beregnet andel ved fordeling efter nugældende regler
	pct.	pct.
indtil 400 kr.	6,1	5,3
400—499 »	26,0	21,9
500—599 »	26,7	25,5
600—699 »	20,8	21,2
700—799 »	8,7	8,4
800—1199 »	9,1	11,8
1200 kr. og derover	2,6	5,9
Samtlige sognekommuner	100,0	100,0

Den gennemsnitlige indkomst pr. indbygger for samtlige sognekommuner under eet var i 1935 omkring 600 kr.

	Beregnet andel ved fordeling efter folketal og vejlængde	Beregnet andel ved fordeling efter nugældende regler
	pct.	pct.
Sognekommuner, i hvilke den gennemsnitlige indkomst pr. indb. er lavere end i samtlige sognekommuner under eet	58,8	52,7
Sognekommuner, i hvilke den gennemsnitlige indkomst pr. indb. er højere end i samtlige sognekommuner under eet	41,2	47,3
Samtlige sognekommuner	100,0	100,0

En fordeling efter antal indbyggere og vejlængde ville altså i sammenligning med fordelingen efter de nugældende regler betyde en forøgelse af de mindre velstillede kommuners andel.

Til nærmere belysning af virkningerne for de egentlige landkommuner — gruppe IV, V og VI i oversigten på side 72-73 — er disses samlede andel efter de to fordelingsmåder beregnet for hvert amt for sig. Herved får man et indtryk af, hvorledes de to fordelingsregler virker for kom-

muner med forskellig befolkningstæthed, idet landkommunernes befolkningstæthed er nogenlunde den samme inden for de enkelte amter, men ret forskellige fra amt til amt.

Som det fremgår af efterfølgende oversigt, er hovedtendensen den, at *de tyndt befolkede landkommuner som helhed opnår den største andel ved en fordeling efter folketal og vejlængde, medens de tættere befolkede landkommuner ligesom stationsbyerne har størst fordel af de nu anvendte fordelingsregler.*

Fordelingen på de enkelte amter af de egentlige landkommuners andel af motorafgifterne.

Amt	Antal indb. pr. km ²	Andel ved	Andel ved	Andel ved fordeling
		fordeling efter nugældende regler	fordeling efter folketal og vejlængde	efter folketal og vej- længde i pct. af andel ved fordeling efter nugældende regler
		1000 kr.	1000 kr.	pct.
Svendborg	61,9	694	635	92
Sønderborg	59,4	252	247	98
Odense	58,2	484	404	83
Roskilde	57,3	337	214	64
Assens	57,0	273	223	82
Københavns	55,5	63	45	72
Holbæk	55,1	694	560	81
Århus	54,0	441	295	67
Præstø	50,7	736	539	73
Frederiksborg	49,7	379	245	65
Maribo	49,2	799	623	78
Bornholms	47,1	168	193	115
Sorø	46,3	484	488	101
Vejle	45,4	842	771	92
Randers	39,1	800	774	97
Åbenrå	38,8	421	260	62
Skanderborg	38,6	758	581	77
Hjørring	38,5	609	696	114
Viborg	37,8	652	817	125
Ålborg	37,7	924	750	81
Thisted	37,5	421	487	116
Haderslev	34,1	546	459	84
Ribe	29,7	526	793	151
Ringkøbing	26,0	673	1343	200
Tønder	23,3	189	329	174
Hele landet	41,2	13165	12771	97

For så vidt angår *amtskommunerne* er der som allerede nævnt foretaget en sammenligning mellem udgifterne til vedligeholdelse, længden af amtsvejene og vejbenyttelsen.

I efterfølgende oversigt er der for hver enkelt amtskommune anført den gennemsnitlige årlige udgift til vedligeholdelse af amtsvejene i regnskabs-

årene 1933/34—1937/38, amtsvejenes længde i 1935 samt den gennemsnitlige udgift til vedligeholdelse pr. km amtsvej. De enkelte amtskommuner er anført i rækkefølge efter aftagende vedligeholdelsesudgift pr. km vej. Til sammenligning er endvidere anført den gennemsnitlige vognfærdsel pr. km vej efter færdselstællingen i 1934.

Som det fremgår af oversigten, er der en vis sammenhæng mellem vej-længden og udgifterne til vedligeholdelse. Det er ligeledes tydeligt, at der er en sammenhæng mellem vejliddet og udgiften, idet det er de tættest bebyggede amter, der har de største udgifter til vedligeholdelse pr. km. Der synes dog ikke at være nogen særlig nær sammenhæng mellem variationen i vedligeholdelsesudgiften pr. km vej og færdselsmængden, således som den sidste er opgjort ved færdselstællingen. Da det synes vanskeligt for amtskommunernes vedkommende at finde noget bedre udtryk for vejliddet end færdselsmængden, er der ved samme fremgangsmåde som anvendt ved beregning af, hvorledes by- og sognekommunernes vej udgifter afhænger af vejlængde og vejbenyttelse, foretaget en beregning af vejlængdens og færdselsmængdens forholdsmæssige indflydelse. *Vejlængdens indflydelse kan herefter anslås til 15 % af udgiften og færdselsmængdens indflydelse til 25 %.*

Amtskommunernes vejlængde og vejudgifter samt færdselsmængden på amtsvejene.

	Gnsntl. årlige udgifter til vedligeholdelse af veje i regnskabsårene 1933/34—37/38	Vej- længde	Udgift til vedligeholdelse pr. km	Samlet vognfærdsel pr. km vej i 1934
	kr.	km	kr.	1000 tonkilom.
Roskilde	411036	129,8	3166	2,18
København	261621	92,8	2819	6,77
Maribo	874838	341,9	2558	0,61
Frederiksborg	759211	308,0	2464	1,48
Holbæk	832084	344,4	2416	0,85
Vejle	805090	412,5	1952	0,86
Viborg	1238461	642,6	1927	0,50
Assens	351941	197,2	1784	0,69
Odense	495504	309,3	1602	0,87
Thisted	486867	322,1	1512	0,48
Randers	533930	355,5	1502	0,81
Ribe	655968	463,9	1414	0,62
Sorø	460229	337,5	1363	1,00
Præstø	546505	406,4	1344	0,80
Svendborg	585810	463,8	1263	0,59
Tønder	336931	297,2	1134	0,36
Skanderborg	358271	317,8	1127	0,75
Haderslev	265857	297,2	894	0,51
Ålborg	356037	423,8	840	0,74
Århus	103179	138,8	743	1,42
Sønderborg	95039	134,6	706	0,42
Hjørring	185481	299,4	620	0,66
Åbenrå	114676	186,9	613	0,64
Ringkøbing	225735	440,0	513	0,61
Bornholm	108774	243,9	445	0,41

Hvorledes en fordeling af motorafgifterne med 75 % efter vejlængde og 25 % efter færdsels mængde vil virke, er vist nedenfor. Der er her foretaget en fordeling af 29.938.000 kr., det beløb, der for finansåret 1948/49 fordeltes til amtskommunerne. Til sammenligning er anført, hvorledes det samme beløb ville være blevet fordelt udelukkende efter vejlængde, ligesom fordelingen efter de nugældende regler er anført. Ved fordeling efter de nugældende regler er vej udgifterne i 1933/34—1937/38 lagt til grund.

Fordeling af amtskommunernes andel af motorafgifterne.

	Efter nugældende regler	Efter vejlængden	75 pct. efter vejlængde og 25 pct. efter færdselsmængde
	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
Bornholm	868	924	755
København	2215	352	947
Roskilde	1198	492	658
Frederiksborg	1647	1166	1319
Holbæk	988	1302	1177
Sorø	958	1280	1265
Præstø	1437	1537	1434
Maribo	1587	1295	3209
Odense	1138	1170	1113
Assens	569	746	670
Svendborg	1347	1757	1525
Hjørring	988	1132	1009
Ålborg	988	1605	1466
Randers	868	1344	1254
Århus	788	526	586
Skanderborg	958	1204	1103
Vejle	1168	1564	1480
Viborg	1736	2434	2052
Thisted	898	1219	1019
Ringkøbing	1976	1666	1457
Ribe	1527	1756	1545
Haderslev	1617	1124	951
Åbenrå	898	708	625
Sønderborg	808	511	417
Tønder	778	1124	902
Samtl. amtskomm.	29938	29938	29938

Underbilag lil bilag 2.

De enkelte købstæders andel af motorafgifterne.

	Antal indb.	Vej- længde km	Andel ved fordeling efter folketal og vejlængde 1000 kr.	Andel ved fordeling efter vejudvalgets forslag 1000 kr.	Andel ved fordeling efter nugældende regler 1000 kr.
Århus	90898	103,9	672	712	370
Odense	76116	133,0	565	548	416
Ålborg	48132	63,1	357	322	224
Esbjerg	30714	49,3	228	195	141
Randers	30254	42,7	225	253	140
Horsens	29856	55,4	223	216	140
Vejle	24354	40,6	182	174	118
Kolding	23520	55,9	176	271	135
Fredericia	21463	54,3	161	154	89
Svendborg	19161	67,2	145	194	124
Viborg	17344	53,8	130	157	93
Helsingør	17140	39,8	128	156	92
Haderslev	16108	49,5	121	175	104
Roskilde	16104	73,2	122	203	126
Slagelse	15538	40,9	116	135	109
Nykøbing F.	14801	25,6	110	130	86
Nakskov	14522	33,3	108	102	70
Silkeborg	13393	31,2	100	117	70
Herning	12568	50,7	95	122	80
Holbæk	12493	33,7	93	119	82
Næstved	12229	22,6	91	91	72
Sønderborg	12115	30,2	90	159	70
Hjørring	11714	25,2	87	77	62
Rønne	10898	37,7	82	89	60
Skive	10799	15,2	80	57	46
Holstebro	10658	38,3	80	94	67
Frederikshavn	10500	15,5	78	56	39
Åbenrå	10185	53,3	78	142	88
Korsør	9671	27,3	72	73	44
Nyborg	9479	31,7	71	97	49
Thisted	8288	23,6	62	72	48
Middelfart	8219	22,8	62	67	37
Nykøbing M.	8177	21,7	61	41	36
Kalundborg	7620	17,5	57	61	40
Hillerød	7608	16,5	57	104	62
Nr. Sundby	7148	11,1	53	49	28
Køge	6952	13,9	52	68	45
Varde	6869	41,5	53	89	57
Ringsted	6780	15,3	50	66	58
Hobro	6745	21,9	51	72	40
Vordingborg	6501	14,3	48	44	33
Tønder	6415	21,3	48	66	38
Brønderslev	6272	37,2	48	75	44
Ribe	6207	34,9	48	61	42
Struer	5726	8,2	42	25	18

1 enkelte købstæders andel af motorafgifterne (fortsat).

	Antal indb.	Vej- længde km	Andel ved fordeling efter folketal og vejlængde 1000 kr.	Andel ved fordeling efter vejudvalgets forslag 1000 kr.	Andel ved fordeling efter nugældende regler 1000 kr.
Grenå	4996	16,1	37	42	32
Assens	4827	22,8	37	48	34
Lemvig	4626	12,0	35	38	25
Skagen	4590	36,4	36	68	37
Fåborg	4547	8,7	34	32	26
Maribo	4490	13,2	34	45	34
Skanderborg	4229	18,1	32	38	29
Nykøbing S.	4224	20,8	32	49	29
Rudkøbing	4191	8,6	31	42	24
Ringkøbing	4000	10,8	30	38	26
Frederikssund	3243	7,7	24	35	27
Kerteminde	3206	12,9	24	35	24
Skelskør	3070	11,9	23	39	26
Rødby	3060	36,2	30	58	37
Bogense	3022	13,3	33	32	24
Sorø	3010	6,4	22	26	24
Løgstør	2953	10,7	22	35	25
Neksø	2817	11,8	21	23	16
Sæby	2747	14,3	21	27	17
Stege	2449	11,6	19	31	25
St. Heddinge	2228	23,2	18	45	31
Frederiksværk	2228	8,3	17	20	21
Allinge-Sandvig ...	2216	15,6	17	28	19
Sakskøbing	2106	7,2	16	19	16
Stubbekøbing	2067	5,6	15	19	15
Ebeltoft	2037	11,9	16	23	16
Nibe	2019	9,5	15	26	13
Løgumkloster	1672	14,7	13	26	16
Nysted	1601	15,2	13	27	18
Åkirkeby	1560	15,5	12	27	17
Augustenborg	1485	7,1	11	13	8
Præstø	1401	5,4	11	20	17
Hasle	1344	10,8	10	19	12
Ærøskøbing	1301	4,0	10	9	6
Svaneke	1212	11,5	10	18	10
Højer	1120	10,6	9	17	10
Mariager	1097	5,3	8	13	7
Nordborg	1045	11,2	8	18	12
Christiansfeld	740	2,5	6	9	7
Samtlige købstæder	863030	2215,2	6470	7527	4844

Valg af system for kommunernes refusion af motorafgifterne. (Ry- og sognekommuner).

Ved den følgende gennemgang af forskellige refusionssystemer for kommunernes andele i motorafgifterne er forudsat dels, at en vis del af motorafgifterne som hidtil skal være forbeholdt vejformål, dels at refusionens genstand, d. v. s. de foranstaltninger (udgifter), hvortil refusionen skal bidrage, er nogenlunde de samme som hidtil (d. v. s. vedligeholdelsesudgifter og mindre anlægsarbejder, medens større anlægsarbejder, både fordi de forefalder ganske uregelmæssigt i de forskellige kommuner og på grund af deres samfundsmæssige betydning, som hidtil må holdes uden for rammerne af en generel refusionsordning). Man har her kun beskæftiget sig med by- og sognekommunerne, idet valget af refusionssystem for disse formentlig frembyder større tekniske vanskeligheder end for amtskommunernes vedkommende.

I. Motorafgifternes provenu som bestemmende faktor for størrelsen af refusionen.

Såvel den gældende lov som forslaget fra vejudvalget af 1940 går ud fra det princip, at (en vis brøkdel af) motorafgifternes provenu skal være bestemmende for det samlede refusionsbeløbs størrelse.

Princippet bygger på den forudsætning, at stigende motorafgifter er en følge af voksende trafik, og at voksende trafik også medfører forøgede vej udgifter. Dette er naturligvis også stort set rigtigt, men det må erkendes, at man ikke uden videre kan gå ud fra, at vejudgifter og provenu altid vil vokse i nøjagtigt samme forhold. De senere års udvikling viser i hvert fald, at de forskellige kommunegrupperes vej udgifter ikke altid stiger i samme forhold, idet f. eks. sognekommunernes udgifter er steget stærkere end amtskommunernes. I tabel 4, side 90, er grafisk angivet de forskellige kommunegrupperes vej udgifter gennem årene. Det vil heraf bl. a. ses, hvor vanskeligt det er på forhånd at fastlægge størrelsen af det beløb, som det er nødvendigt at tilskyde til kommunernes vejvæsen. Denne vanskelighed er naturligvis lige stor, hvad enten man som nu prøver at anslå det samlede beløb under hensyn til kommunernes regnskabsmæssige vej udgifter, eller man forsøger at bestemme beløbet som et vist antal kroner pr. vej kilometer eller pr. indbygger.

Den mangel ved systemet, at der i perioder kan blive for rigelige, henholdsvis for karrige beløb til rådighed for kommunerne, kan afhjælpes derved, at lovgivningsmagten ændrer afgifternes størrelse, noget der naturligtvis før eller senere må ske ved ethvert refusionssystem, når forholdet mellem vejudgifter og afgiftsprovenu forandres væsentligt. En omfordeling af de forskellige kommunegrupper tilkommende andele af afgifterne må vist derimod erkendes i almindelighed at være vanskeligere gennemførlig end en blot regulering af afgifternes størrelse.

Fra kommunernes side kritiseres, at refusionens afhængighed af afgiftsprovenuet gør det vanskeligt for kommunerne at disponere, da provenuets størrelse jo ikke kan forudses med nogen sikkerhed.

Der har også været ønsker om at bestemme refusionens størrelse i forhold til behovet. En konkret bedømmelse af de enkelte kommuners behov måtte medføre en centraliseret bedømmelse af vejbudgetterne og kan formentlig lades ude af betragtning. Man må i stedet finde en passende målestok for behovet, enten som hidtil de faktisk afholdte vejudgifter eller et af de såkaldte objektive kriterier, vejlængde, indbyggertal etc. eller endelig en kombination heraf. Disse forskellige kriterier vil nærmere blive gennemgået i de følgende afsnit. Foreløbig skal kun fastslås, at hvilket af de nævnte kriterier man end bestemmer sig for, synes det foreneligt med tanken om at lade refusionens størrelse være uafhængig af det øjeblikkelige afgiftsprovenu.

Man kan således, hvis vej udgifterne skal lægges til grund, fastsætte en fast refusionsprocent for hver kommunegruppe^{*)}, medens man ved anvendelse af indbyggertal eller vejlængde som kriterium kan fastsætte et vist, eventuelt pristalsreguleret beløb pr. km vej eller pr. indbygger. Ethvert af disse systemer vil medføre, at afgifterne må forhøjes, hvis kommunernes udgifter stiger stærkere end provenuet af afgifterne, og kan nedsættes, hvis det omvendte er tilfældet. Dette vil som nævnt gælde ethvert refusionssystem. Ved at lade kommunernes forhold og ikke provenuets størrelse være bestemmende for den årlige refusions størrelse, vil man imidlertid opnå en udligning derved, at man i »gode« år, d. v. s. år, hvor provenuet er forholdsvis stort i forhold til de kommunerne tilfaldende beløb, opsamler en vis reserve til »dårlige« år, d. v. s. år, hvor afgiftsprovenuet er lavt i forhold til kommunerefusionen.

Systemændringen indebærer ikke i sig selv, at staten garanterer refusionens opretholdelse i det forudsatte omfang, hvis motorafgifterne svigter i en længere periode, således at de omtalte reserver bliver opbrugt. Der er på den anden side intet til hinder for at pålægge staten i en sådan nødssituation forskudsvis at udrede de manglende beløb (eventuelt inden for en vis grænse) mod senere refusion af afgifterne, således som det var foreslået af vejudvalget af 1940 (forslag til motorafgiftslov § 1, stk. 12).

*) Vejudvalget af 1940 forudsætter således visse maksimale dækningsprocenter.

II. De objektive kriterier.

Som objektive kriterier har været anvendt eller er foreslået følgende:

Vejlængde,
 Vejareal,
 Færdselsmængde og -art,
 Antal motorkøretøjer i kommunen,
 Indbyggertal,
 Kommunens areal.

Hvad der tilsigtes ved anvendelsen af objektive kriterier er en af vedkommende kommunes bedømmelse uafhængig målestok for størrelsen af de nødvendige vejudgifter. Det kan først bemærkes, at *alle* disse kriterier principielt udelukker hensyntagen til forskellige naturforhold i landets forskellige egne (fladt eller bakket, jordbundens beskaffenhed, afstand til forekomst af egnede vejmaterialer o. s. v.) samt i det hele til lokale forhold, der kan bevirke forskellige priser for vejarbejder som f. eks. forskellig forekomst af grus, forskellig fragt for asfalt, tjære og cement, eventuelle forskelligheder i lønoverenskomster, forskellig jordværdi ved ekspropriation, den landevej slængde, der findes i kommunen, m. m. Heller ikke kan der tages hensyn til, hvilke opgaver med hensyn til overfladebelægning og andre forbedringer der er løst, henholdsvis står tilbage i de forskellige kommuner. Dernæst lider de alle af principielle mangler set fra et vejbrugersynspunkt. En kommune, der holder sine veje dårligt, opnår ganske samme refusionsbeløb som en kommune, der opfylder sine pligter. Med andre ord: Jo dårligere vejene er holdt, des større procent af udgiften betales af de motorkørende. Men overhovedet vil systemet virke stærkt hæmmende på fremskridtet, idet en kommune, der finder en øget udgift påkrævet, vil finde, at denne øgede udgift må bæres udelukkende af kommunekassen uden nogensomhelst hjælp fra motorafgifterne.

Der er foretaget en praktisk bedømmelse af de resultater, der ville opnås ved anvendelsen af visse af de objektive kriterier. Fra denne undersøgelse har man dog udskudt nogle af kriterierne af særlige grunde:

Om *vejarealerne* haves ingen pålidelige detaljerede oplysninger, og skal deres størrelse tjene som grundlag for fordelingen, kræves et stort opmålingsarbejde. Hvad enten man fastsætter det fulde eksproprierede areal, kørebanebredde eller bredden af belægningen som kriterium — et valg, hvis konsekvenser vanskeligt kan overses uden tilvejebringelse af et betydeligt materiale — vil dette i øvrigt kunne påvirke de tekniske dispositioner på irrationel måde.

Antal motorkøretøjer (praktisk lig størrelsen af den i kommunen oppebårne motorafgift) vil stille rene landkommuner i nærheden af byerne

ugunstigt, for så vidt der er tale om nogen gennemkørsel på deres veje. Dette kriterium nødvendiggør i øvrigt, at by- og landkommuner behandles som hver sin gruppe*).

Færds eisintensiteten er selvsagt en afgørende faktor for behovet for vejudgifter. Da omkostningerne ved vejunderholdet er *større pr. vognkm på svagt trafikerede* end på stærkt trafikerede veje, og da der tillige nok må tages hensyn til færdselsens art (svær godskørsel f. eks.), kræver udarbejdelsen af et sådant system foretagelse af meget omfattende færdsels-tællinger. Senere må man endvidere regne med så betydelige udgifter til kontrollerende færdselstællinger, at det vil være praktisk uigennemførligt i hvert fald for by- og sognekommuners vedkommende.

Fordeling efter *kommunernes areal* må formodes i almindelighed at virke i samme retning som vejlængden og til en vis grad modsat indbyggertalskriteriet.

Man har derfor ment at kunne undlade en særlig undersøgelse heraf.

En nærmere undersøgelse er derfor kun foretaget med hensyn til *vejlængde og indbyggertal*, d. v. s. de kriterier, der i *bilag 2* i et vist forhold er lagt til grund for fordelingen til samtlige primærkommuner.

Undersøgelsen er foretaget ved en sammenligning med de faktisk afholdte vej udgifter i 1948/49 og tildels 1935/36—1937/38. Hovedresultatet er, at der ikke kan påvises så nøje en sammenhæng mellem vej udgifterne og vejlængde eller indbyggertal, at en fordeling på grundlag af et af disse kriterier kan ske, uden at en række kommuner vil få en enten urimelig gunstig eller ugunstig stilling i forhold til den nuværende ordning.

Man kan næppe ved et system af denne art undgå en efterregulering under hensyn til de faktisk medgæede udgifter (d. v. s. de regnskabsmæssige vej udgifter).

III. Regnskabsmæssige vejudgifter.

De regnskabsmæssige vejudgifter er som bekendt f. t. det eneste kriterium for fordelingen af refusionen mellem sognekommuner indbyrdes og amtskommuner indbyrdes.

Kritikken mod dette system synes navnlig rettet mod 3 punkter: 1) Det opmuntrer til for stort forbrug. 2) Det giver ikke tyndt befolkede kommuner med udstrakt vejnet tilstrækkelig refusion til løsning af de dem påhvilende vejopgaver. 3) Kommunerne kan ikke forud bedømme størrelsen af refusionsbeløbene.

ad 1) Når systemet kritiseres som opfordrende til for stort forbrug, må det fra et vej-mæssigt synspunkt fremhæves, at det er nyttigt, at større udgifter principielt giver større refusion, jfr. foran under kritikken af de objektive kriterier.

*) Vejudvalget af 1940 har også anset kriteriet for uanvendeligt i sognekommunerne.

En del af kritikken skyldes sikkert de tidligere gældende regler for tilskud af vejfondene. Disse ydedes med 50 % men hele udgiften ved vejarbejdet kunne medregnes blandt de regnskabsmæssige vejudgifter. Havde f. eks. amtskommunerne en dækningsprocent på 60, ville et amtskommunalt vejarbejde kunne »trække« 110 % hjem på vejfondsarbejderne, og således opnå gunstigere gennemsnitlig dækning end amtskommuner uden vejfondsarbejder. Dette system er imidlertid allerede forladt under krigen. Nu gives 85 % tilskud, medens ingen del af overslagssummen kan medregnes blandt de regnskabsmæssige vejudgifter.

Bortset fra disse, nu bortfaldne tilfælde, synes det lidet forklarligt, hvorfor en kommune skulle disponere utidig flot, så længe den selv skal betale en væsentlig del af vej udgifterne.

ad 2) Hvorvidt tyndtbefolkede kommuner med udstrakt vejnet har fået for ringe andel i motorafgifterne kan ikke bedømmes alene på grundlag af oplysninger om kommunernes vejudgifter. Man kan ikke forvente, at vejudgiften pr. indbygger ligger særlig højt i disse kommuner, idet mange af dem antagelig ikke har råd til at afholde de ønskelige udgifter. Omvendt kan man heller intet udlede af, at udgiften pr. km vej i en kommune ligger væsentlig under gennemsnittet. Det behøver ikke at skyldes, at kommunen ikke har kunnet ofre de tilstrækkelige beløb på sine veje, men kan hidrøre fra, at vejene er særlig svagt trafikeret og derfor ikke koster så meget i vedligeholdelse. Fremskaffelse og bearbejdelse af de til en eksakt bedømmelse af dette forhold nødvendige tekniske data vil kræve et meget betydeligt og langvarigt arbejde. Efter et almindeligt skøn vil man være tilbøjelig til i overensstemmelse med vej udvalget af 1910 at mene, at vejforholdene i adskillige af de omtalte kommuner lader så meget tilbage at ønske, at en forøget refusion er påkrævet.

ad 3) At det er vanskeligt for kommunerne forud at beregne størrelsen af refusionen må erkendes. Dette skyldes dels det foran omtalte forhold, at refusionen svinger med afgiftsprovenuet, men også at den er afhængig af vejudgifternes størrelse i de andre kommuner inden for samme kommunegruppe. Det må erkendes, at ordningen kan virke paradoksalt. Hvis f. eks. udgifterne i hver sognekommune landet over stiger med et vist beløb, medens afgiftsprovenuet er konstant, vil resultatet blive, at dækningsprocenten falder eller med andre ord, at kommunerne selv må bære hele udgiftsstigningen. Derimod vil en sognekommune, hvis udgifter stiger med samme beløb, medens de andre sognekommuners udgifter er konstante, få (praktisk talt) uændret dækningsprocent. De omtalte anker ville bortfalde, hvis man gik over til det under I nævnte system med en fast dækningsprocent, idet dækningen da ville være uafhængig ikke alene af afgiftsprovenuet, men også af de andre kommuners større eller mindre udgifter.

IV. *Kombination af regnskabsmæssige vejudgifter og objektive kriterier.*

Som omtalt under II synes det ikke muligt ved anvendelse af de objektive kriterier alene at nå frem til en tilfredsstillende løsning. Af det under III anførte synes at fremgå, at selvom man borteliminerer de vigtigste mangler ved den nu for landkommunerne gældende refusion på grundlag af de regnskabsmæssige vej udgifter ved at gå over til faste refusionsprocenter, kan man dog ikke herved forbedre stillingen for de tyndt-befolkede kommuner med udstrakt vejnet.

Det er derfor nærliggende at overveje en kombination af objektive kriterier og regnskabsmæssige vej udgifter, således som f. eks. foreslået af vej udvalget af 1940.

Dette udvalg foreslog en fordeling med $\frac{1}{3}$ efter indbyggertal*), $\frac{1}{3}$ efter vejlængde og $\frac{1}{3}$ efter regnskabsmæssige vejudgifter. Der er foretaget en bedømmelse af dette system på basis af de regnskabsmæssige vejudgifter.

Resultatet er, at selvom systemet synes at give tilfredsstillende resultater i langt flere tilfælde end de rent objektive systemer, vil man dog heller ikke her undgå stødende misforhold. F. eks. ville Assing Kommune i Ringkøbing Amt, der i 1948/49 på sine 94 km bivej måtte ofre 171.000 kr., svarende til 85 kr. pr. indbygger og 1.800 kr. pr. km, kun have fået en dækning på 34 %, medens nabokommunen Arnborg, der på 79 km vej i det samme år kun ofrede 34.000 kr., svarende til 22 kr. pr. indbygger eller 400 kr. pr. km, ville have opnået 99 %'s dækning — eventuelt reduceret ned til 50 %.

Det er ikke givet, at den store forskel i udgiften pr. km skyldes stor sparsommelighed i den ene kommune eller dyr vej styrelse i den anden. Forholdet er nemlig det, at der ikke inden for Assings grænser ligger nogen landevej, medens der gennem Arnborg Kommune løber 9 km af hovedlandevej 18, hvorhos der er 1 km landevej som forbindelsesvej gennem Arnborg By til hovedvej 18.

Der er herefter forsøgt opstillet et andet system, som kombinerede vejlængde, indbyggertal og regnskabsmæssige vej udgifter på en måde, som dels kunne tilfredsstille de principielle anker, der er rejst mod de forskellige systemer, og dels ved en sammenligning med de foreliggende oplysninger om de faktisk afholdte vejudgifter giver rimelige resultater.

Man har herved bygget på, at refusionen skulle gives med faste procenter i forhold til samme års regnskabsmæssige vejudgifter, men uafhængigt af motorafgifternes provenu.

Man har tillige tilstræbt at opbygge et system, der ligesom det i bilag 2, side 68 ff., omtalte er failles for alle primærkommuner (sogne- og købstadkommuner), idet det nuværende skarpe skel mellem de to kommunegrup-

*) I købstadkommunerne vægtafgift.

per på vejvæsenets område synes lidet begrundet, jfr. f. eks., at Gentofte o. a. store forstadskommuner behandles efter sognereglerne. Man er endelig gået ud fra den almindelige forudsætning, at byerne, d. v. s. kommuner med mange indbyggere, ligesom købstæderne, skal have mindre dækningsprocent end de små kommuner, d. v. s. landkommunerne. Dette synspunkt kan i virkeligheden udtrykkes derved, at *jo flere indbyggere der findes pr. km vej, des mindre skal dækningsprocenten være*. Ved udformningen heraf kan man tage særlig hensyn til sognekommuner med stort vejnet pr. indbygger.

Det er indlysende, at byrden pr. indbygger, der jo til syvende og sidst er den mest afgørende faktor, der bestemmer kommunens muligheder for at bestride udgifterne, er større, jo dyrere kommunens veje er at vedligeholde. Adskilligt taler, har man ment, derfor for, at jo mere der ofres på vejene, d. v. s. *jo større vejudgiften pr. km vej er, des større refusionsprocent* bør der under lige forhold ydes.

Ud fra disse betragtninger vil det være rimeligt, at *refusionsprocentens størrelse reguleres ikke alene efter vejlængden pr. indbygger, men også efter udgiften pr. km*. Af praktiske grunde bør man undgå store spring i refusionsprocenterne som følge af mindre ændringer i udgift, vejlængde eller indbyggertal, hvorfor der bør opstilles en glidende skala som f. eks. vist i tabel 2, side 88. Med hensyn til de nærmere enkeltheder henvises til udviklingen i underbilaget, side 91 ff.

V. Administration og kontrol ved de forskellige systemer.

Tilvejebringelse af de oplysninger, som danner grundlag for fordelingen, vil i og for sig ikke volde besvær ved noget af de undersøgte kriterier. Oplysninger om indbyggertal haves af statistisk departement, og længden af de offentlige veje er opgjort i alle kommuner.

Med hensyn til vejudgifterne tør man formentlig gå ud fra, at disses størrelse altid bør fremgå af kommuneregnskabet, hvad end den skal danne grundlag for en refusionsordning eller ikke. Det er jo i øvrigt kun ved betragtning af disse udgifter, at det vil være muligt at vurdere virkningerne af eventuelle nye systemer, for så vidt det ikke ligefrem bliver nødvendigt at anvende de regnskabsmæssige vejudgifter som »hjælpekriterium« for at afbøde manglerne ved de objektive kriterier.

Til trods for, at vej- og kloakudgifter i byerne ofte opføres under eet, indsamler og udgiver statistisk departement dog også, for så vidt angår købstæderne, oplysninger særskilt om vejudgifternes størrelse. Vejudvalget af 1933 mente, at de regnskabsmæssige vejudgifter også burde være fordelingskriterium, for så vidt angår købstæderne.

Skal vejudgifterne danne grundlag for en refusionsordning, må der naturligvis være ganske faste regler for, hvad der kan medregnes. Det gælder her om at trække en praktisk grænse, der stiller alle kommuner nogenlunde ens, medens det i og for sig er mindre væsentligt, om grænsen

i alle enkeltheder er saglig rigtig. Det drejer sig jo kun om en *relativ* bedømmelse af de forskellige kommuners vej udgifter i forhold til hinanden. Meget kunne tale for kun at medtage visse store udgiftsposter, som utvivlsomt vedrører vejene alene, og så give et ensartet procenttillæg hertil til dækning af administration og andre mere tvivlsomme poster.

Hvis man benytter faste kriterier, herunder fast dækningsprocent, vil det være *unødvendigt at lade refusionen afhænge af flere års gennemsnit*. Refusionen vil således kunne udbetales, så snart regnskabstallet for et år indsendes.

I praksis kan gives *forskudsudbetalinger* og eventuelt udbetaling af *restbeløb på grundlag af en foreløbig opgørelse* mod regulering, når endeligt regnskab foreligger.

Kontrollen med sognekommunernes regnskabsmæssige vej udgifter har hidtil væsentligst været ført af amterne, medens den af ministeriet for offentlige arbejder udførte kontrol nærmest kun har vedrørt tekniske eller principielle spørgsmål. Forvaltningskommissionen har behandlet denne kontrol i sin 7. betænkning, side 65 ff., uden at finde anledning til at foreslå væsentlige ændringer. For så vidt man indfører faste dækningsprocenter, vil spørgsmålet om rigtig opgørelse få en noget videre betydning end nu, idet opgørelserne ikke alene vil indvirke på fordelingen mellem kommunerne indbyrdes, men tillige have betydning for størrelsen af det samlede fordelingsbeløb. Et lignende forhold gælder allerede idag med hensyn til snekastningsrefusionen, hvor kontrollen er af lignende art som ved de regnskabsmæssige vej udgifter, men forvaltningskommissionen har heller ikke fundet anledning til at foreslå væsentlige ændringer på dette punkt (sammesteds, side 67). Såfremt man fastsætter klare og simple regler for, hvilke udgifter der kan anmeldes, ses derfor heller ikke indførelsen af faste dækningsprocenter at nødvendiggøre noget større kontrolapparat. Opgørelserne attesteres af vedkommende kommunale revisorer og af amtet. Såfremt købstadkommunerne inddrages under systemet, vil vel formentlig en attestation fra købstadkommunernes revisorer være tilstrækkelig. Det må dog nok anbefales, at ministeriet for offentlige arbejder foretager en stikprøvevis kontrol af teknisk art over for et vist antal købstad- og sognekommuner hvert år for at sikre sig mod, at principielt forkerte posteringsmetoder vinder indpas, og ministeriet for offentlige arbejder bør have ret til at forlange en grundigere revision i særlige tilfælde, hvor dette synes påkrævet. Noget større administrationsapparat vil ikke være påkrævet til løsning af disse opgaver.

Tabel 1. 143 sognekommuners vejjudgifter 1948/49 fordelt på udgift pr. km og vejlængde pr. indbygger.

Udgift pr. km	Meter vej pr. indb.												I alt											
	50 og derover																							
	Ø ¹⁾	J ²⁾	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ø	J								
Under 600 kr.	—	3	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6						
6—750 kr.	—	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	7					
8—950 -	1	2	—	2	—	4	—	1	—	2	—	1	—	—	—	—	2	—	1	12				
10—1150 -	—	—	—	—	—	1	1	4	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	—	4	9			
12—1450 -	—	1	—	1	1	3	1	4	1	2	1	2	1	—	—	—	2	—	—	6	15			
15—1950 -	1	1	1	1	—	1	2	1	3	—	5	1	2	—	1	—	1	—	—	17	5			
20—2950 -	—	—	—	2	2	1	1	2	5	2	8	2	2	1	—	—	2	—	—	19	12			
30—4950 -	—	—	1	1	—	—	1	—	—	1	3	4	1	—	1	2	—	—	—	12	7			
50—9950 -	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	2			
10.000 og derover	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1			
Ialt.....	2	9	2	12	4	10	6	12	9	11	18	10	8	7	4	3	3	—	3	1	—	—	67	76
	11	14	14	14	14	14	18	18	20	20	28	15	15	7	7	3	3	—	3	1	—	—	143	

¹⁾ Øerne ²⁾ Jylland

Tabel 2. Refusionsprocenter i henhold til den foreløbige skitse i bilag 3 og underbilaget hertil.

Udgift pr. km	Meter Vej el. gade pr. indb.	Overt 60	55,0—59,9	50,0—54,9	47,5—49,9	45,0—47,4	42,5—44,9	40,0—42,4	37,5—37,9	35,0—37,4	32,5—34,9	30,0—32,4	27,5—29,9	25,0—27,4	24,9	23,9	22,9	21,9	20,9	19,9	18,9	17,9	16,9	15,9	14,9	13,9	12,9	11,9	10,9	9,9	8,9	7,9	6,9	5,9	4,9	3,9	2,9	1,9	Under 1		
Under 600kr.	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3			
600—	Af 600 kr. . .	40	39	38	37	36	35	34	33	32	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3		
799 kr.	- resten . . .	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
800—	Af 800 kr. . .	45	44	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	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8		
999 kr.	- resten . . .	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
1000—	Af 1000 kr. .	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	23	22	21	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11		
1499 kr.	- resten . . .	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
1500—	Af 1500 kr. .	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	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17	16	15		
1999 kr.	- resten . . .	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
2000—	Af 2000 kr. .	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	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19	18	17		
2999 kr.	- resten . . .	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
3000—	Af 3000 kr. .	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21	20	19		
4999 kr.	- resten . . .	61	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24		
5000—	Af 5000 kr. .	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23	22	21		
9999 kr.	- resten . . .	62	61	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25		
over	Af 10000 kr.	60	59	58	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	31	30	29	28	27	26	25	24	23		
10.000 kr.	- resten . . .	65	64	63	62	61	60	59	58	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	31	30	29	28		

Tabel 3. Virkning ved fordeling efter udgift pr. km og vejlængde pr. indbygger for nogle enkelte kommuner.

Sognekomm.	Amt	Vejudg. 48/49	Udg. pr.:		Vejlængde pr. indb.	Tilsk.	Dækns. procent	Netto- udg. pr. indb.
			indb.	km				
		1000 kr.	kr.	kr.		1000 kr.		kr.
Ballerup	Kbh.	181,9	35	5700	6,1	50,1	28	52
Dragør	—	166,6	77	16700	4,5	46,2	28	25
Gladsaxe	—	2554,8	91	81935	1,8	689,7	27	66
Havdrup	Rsk.	61,3	33	4100	8,2	17,3	28	24
Birkerød	Frbg.	247,8	35	6700	5,2	68,8	28	25
Farum	—	72,9	34	3600	9,4	20,8	29	24
Frederiksb.								
Slotssogn	—	160,5	31	11500	2,7	41,3	26	23
Bandholm	Ma.	19,9	14	1800	7,8	4,6	24	11
Branderslev	—	13,8	17	1100	15,0	3,6	26	13
Asperup	As.	35,7	18	1200	14,0	9,4	26	13
Balslev	—	42,1	22	1900	11,0	12,4	29	16
Brenderup	—	40,0	18	1100	16,0	10,8	27	13
Aaby	Aarh.	308,3	39	19000	2,0	83,2	27	28
Brovst	Hj.	59,6	15	1100	15,0	15,5	26	11
Elling	—	35,1	12	1000	13,0	8,6	24	9
Brejning	Rkb.	42,7	19	600	29,0	11,5	29	13
Bøvling	—	31,3	19	1000	18,0	8,7	29	13
Bovrup	Aab.	15,2	21	760	28	4,5	29	15
Brede	Td.	28,1	17	590	28	8,2	29	12
Buerup	Hlb.	138,6	133	4300	31	68,2	49	68
Askø	Ma.	27,7	140	3100	45	14,3	52	67
Dannemarre	—	49,6	60	1800	34	22,3	45	33
Falkerslev	—	43,9	82	2200	37	20,9	45	45
Astrup	Hj.	113,6	90	3500	34	50,1	45	50
Assing	Rkb.	170,8	85	1800	47	83,5	49	43
Bording	—	280,1	102	2800	36	133,6	48	53
Aarre	Ribe	47,0	61	1300	48	24,5	52	29
Aastrup	—	138,4	95	1900	51	72,7	53	44
Brøndum	—	90,1	65	2200	30	40,2	45	36
Darum	—	41,5	45	900	50	18,5	45	21
Farup	—	82,7	90	2400	40	42,3	51	44
Grene	—	71,3	65	1300	50	34,9	49	33
Bylderup	Td.	162,1	156	3300	47	85,1	53	73
Daler	—	32,2	51	670	76	13,5	48	27
Bjolderup	Aab.	170,1	90	2200	41	82,5	49	46

f e e e e

er e e e e

e e e e

i

net
-50
p.

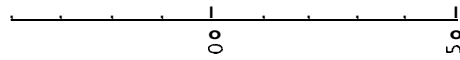
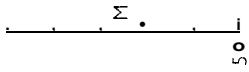
/

(\ \

s
nt
lge

i

I -



Den faktiske vejudgift pr. km som norm for fordelingen af motorafgifterne.

En foretagen undersøgelse blandt 143 sognekommuner i 1948/49 har vist en meget stor spredning i vej udgiften pr. km, idet 24 % havde en udgift på under 1000 kr., 39 % på 1000—2000 kr., 19 % på 2000—3000 kr. og 18 % over 3000 kr. Undersøgelsen omfattede 67 sognekommuner på Sjælland og 76 i Jylland, idet der er taget den første alfabetiske fjerdedel af kommunerne i Københavns, Roskilde, Frederiksborg, Holbæk, Maribo, Bornholms, Assens, Hjørring, Aarhus, Ringkøbing, Ribe, Aabenraa og Tønder Amter, svarende til ca. 11 % af sognekommunerne og repræsenterende 13 % af sognekommunernes samlede udgifter i 1948/49, 14 % af indbyggertallet og 13 % af bivejsslængden. Der er regnet med indbyggertallene fra folketællingerne i 1935 og 1945, de til brug ved udarbejdelsen af bilag 2, side 68 ff., anvendte vejlængder med senere ændringer og de gennemsnitlige regnskabsmæssige udgifter i årene 1935/36—37/38 samt for året 1948/49.

En væsentlig årsag til, at en kommune kun anvender måske 800 kr. i gennemsnit pr. km vej og en anden måske anvender det firdobbelte, kan antages at være store forbedrings- eller fornyelsesarbejder i den sidste kommune. En del af disse bliver naturligvis udført med tilskud fra vejfondene, men da sådanne tilskud normalt kun gives til egentlige nyanlæg eller udvidelsesarbejder og ikke til f. eks. fornyelse eller forbedring af overfladebelægninger, og da de 15 % af det vejfondsarbejde, en kommune selv skal betale, i øvrigt omregnet til en kilometerudgift, udgør et beløb, der normalt overstiger den gennemsnitlige udgift pr. km for samtlige sognekommuner, kan det fastslås, at anlægs- og fornyelsesarbejder af en hvilken som helst art vil påvirke en kommunes vej udgift ganske væsentligt.

I en i 1943 udarbejdet redegørelse har amtsvej inspektørforeningen regnet med, at udgiften til nødvendig vedligeholdelse for almindelige biveje med førkrigspriser skulle udgøre 700 kr., stigende til 1100 kr. årlig pr. km for de biveje, hvis anvendelse og udbygning nærmer sig landevejenes. Disse udgifter omregnet til efterkrigspriser skulle herefter kunne sættes til 1500 kr., stigende til 2200 kr. pr. km pr. år.

Til disse udgifter kommer imidlertid i et fra kommune til kommune og fra år til år vekslende omfang forbedrings- eller fornyelsesarbejder.

Da en overfladebehandling etc. I dag koster omkring 50.000 kr. pr. km, er det klart, at en kommune med f. eks. et vejnet på 40 km, hvorpå normalt anvendes 1.500 kr. pr. km til vedligeholdelse, blot ved at overfladebehandle een km af sit vejnet vil få en vej udgift på henved det dobbelte.

En anden årsag til de store forskelligheder i udgiften pr. km er den meget store forskel, der kan være i bivej sstrukturen fra kommune til kommune. Det er klart, at den kommune, som måske i kraft af en gunstig beliggenhed af en landevej igennem kommunen kun har behov for ganske få km gode biveje, medens der på resten af kommunens vejnet kun skal anvendes meget små beløb, vil have en betydelig lavere udgift pr. km end den kommune, som ingen landevej har, og derfor må udbygge og vedligeholde et langt større bivejsnet, og hvis sekundære biveje derfor udgør en mindre del af vejnettet.

En sondring mellem på den ene side anlægs-, fornyelses- eller forbedringsarbejder og på den anden side almindelig vedligeholdelse må imidlertid anses for at være praktisk uigennemførlig, idet den, bortset fra meget store vanskeligheder med at sætte en grænse mellem egentlig vedligeholdelse og fornyelse, kun kunne gennemføres ved et meget betydeligt regnskabsmæssigt kontrolarbejde. Det vil derfor næppe være muligt at opbygge noget rationelt refusionssystem på en sådan sondring. En sondring mellem de forskellige typer af biveje kan ej heller tænkes gennemført, således at der eksempelvis blev ydet højere refusion til vejene af faktisk højere klasse end til vejene af ganske sekundær betydning, idet man også her vil have store vanskeligheder med at trække grænserne mellem de forskellige vejklasser.

Imidlertid er det antagelig netop gennemførelsen af overfladebehandlinger etc. samt for nogle kommuner vedligeholdelsen og udbygningen af et stort og meget benyttet bivej snet, der stiller mange landkommuner over for økonomiske krav, som de vanskeligt kan overkomme og måske i visse tilfælde må give op overfor.

Et tilfredsstillende refusionssystem må derfor ikke lade de kommuner i stikken, som af de nævnte årsager i kortere eller længere perioder vil have udgifter, der langt overstiger det normale.

En fordeling efter objektive kriterier indebærer ikke nogen mulighed for gennem refusionssystemet at give noget ekstra til kommuner, der foretager anlægs- eller fornyelsesarbejder, og ej heller til kommuner, som af andre grunde ofrer forholdsvis store beløb på sine veje, og det synes derfor at være en mere gunstig løsning, om man lod kommunens udgift pr. km vej være afgørende, således at der med stigende udgift blev givet højere dækning. Dette ville kunne begrundes med:

- 1) En udgift pr. km over det gennemsnitlige kan betyde, at der er afholdt udgifter til anlægs- og fornyelsesarbejder på en større eller mindre del af kommunens vejnet.

- 2) Kommuner med stor automobiltrafik vil normalt have større udgift pr. km.
- 3) Kommuner uden landeveje vil som regel have en større gennemsnitsudgift pr. km.

I årene 1948/49 var den gennemsnitlige udgift pr. km vej for samtlige sognekommuner ca. 2.300 kr., men som det fremgår af nedenstående opstilling, hvor 143 sognekommuner er fordelt efter deres udgifter pr. km i 1948/49, var der en meget stor spredning, nemlig for landet som helhed, men også inden for de 2 hovedområder Jylland og Øerne:

	Antal sognekommuner med vejudgift pr. km	Øerne Øerne	Tviland Jylland	Hele landet Hele Jandet
under 600 kr. . . . . .		.1	6	7
6— 750 »		—	7	7
8— 950 » . . . . .		.1	12	13
1000— 1150 » . . . . .		.4	9	13
1200— 1450 » . . . . .		.6	15	21
1500— 1950 » . . . . .		.17	5	22
2000— 2950 » . . . . .		.19	12	31
3000— 4950 » . . . . .		.12	7	19
5000—10000 » . . . . .		.3	2	5
over 10000 » . . . . .		.4	1	5
		67	76	143

Det bemærkes navnlig, at ca. $\frac{1}{3}$ af de jyske kommuner havde en udgift på under 1.000 kr. og ca. $\frac{2}{3}$ en udgift på under 1.500 kr. pr. km, medens mere end halvdelen af øernes kommuner lå på over 2.000 kr. pr. km og under $\frac{1}{5}$ lå på under 1.500 kr. —• en meget tydelig forskel mellem øerne og Jylland. Blandt kommunerne er imidlertid en del kommuner fra Københavns, Frederiksborg og Roskilde amtsrådskredse, der alle har særligt høje udgifter pr. km, dels på grund af deres købstadsagtige vejstruktur, men navnlig også fordi der netop i disse senere år i forstadskommunerne foretages særdeles store anlægsarbejder. Imidlertid er det klart, at der er en del jyske kommuner, som har en særdeles lav udgift pr. km vej. Som anført foran androg den årlige rene vedligeholdelsesudgift for sogneveje før krigen antagelig 7—800 kr. pr. km vej, hvilket skulle svare til ca. 15—1600 kr. i dag, og det må antages, enten at disse jyske kommuner rent faktisk har så ringe en vejtrafik og så lidet udbygget et vejnet, at de kan nøjes med en gennemsnitsudgift på kun det halve af det normale, eller også, at kommunernes almindelige økonomiske situation, herunder indbyggernes antal og indkomstforhold, ikke tillader dem al afholde større udgifter til vejvæsenet. I førstnævnte tilfælde vil der næppe være nogen grund til ved højere tilskudssats at animere disse kommuner til en forøget vej udgift, medens der for de sidstes vedkommende antagelig vil være anledning til gennem en forbedring af tilskudsvilkårene at søge vejene i de

pågældende kommuner forbedret. Imidlertid er det vanskeligt umiddelbart at konstatere, hvilke kommuner der hører til den ene og hvilke til den anden kategori, men antager man, at kommuner med stort vejnet i forhold til indbyggertallet — d. v. s. mange meter vej pr. indbygger — fortrinsvis hører til den sidste gruppe, vil en opdeling i vejlængde pr. indbygger i forhold til udgiften pr. km kunne give nogen vejledning. Man må dog ikke være blind for, at den traditionelle opfattelse af, hvilke veje der er tilstrækkelig betydningsfulde til at optages som offentlige, er meget varierende fra egn til egn.

I tabel 1, side 87, er foretaget en opdeling af de 143 sognekommuners vejudgift pr. km i 1948/49 på vejlængden pr. indbygger. I dette år var vejlængden pr. indbygger for samtlige landets sognekommuner under eet 20 m, med 16 m pr. indbygger på øerne og 25 m pr. indbygger i Jylland, og af tabellen ses, at af de 21 jyske kommuner, hvis vejlængde pr. indbygger lå over 40 m, havde 14 kommuner eller 66 % en udgift på under 1000 kr., medens i øvrigt kun ca. 30 % af alle de jyske kommuner lå under denne grænse.

For kommunerne på øerne var forholdet det, at af de 14 kommuner, hvis vejlængde pr. indbygger lå over 30 m, havde 9 kommuner eller ca. 64 % en udgift på under 2000 kr. pr. km vej, medens kun ca. 43 % af alle kommunerne på øerne lå under denne grænse, og det ses i øvrigt direkte af skemaet, at der er en tydelig tendens til faldende udgift pr. km med stigende vejlængde pr. indbygger.

Selvom der nu også blandt de kommuner, der kun ofrer lidet på deres veje, findes nogle, der rent faktisk ikke har behov for at ofre mere, må man antagelig kunne gå ud fra, at når kommuner med vejlængde på 40—50 m pr. indbygger eller derover som hovedregel ofrer væsentligt under gennemsnittet på hver km vej, skyldes dette i mange tilfælde den omstændighed, at yderligere vejudgifter vil tynde indbyggerne for hårdt. Det er ganske klart, at tager man to i øvrigt fuldstændig ens stillede kommuner med samme indbyggertal, men med f. eks. 25 m vej pr. indbygger i den ene og 50 m i den anden, vil en given vej udgift pr. km, såfremt refusionen til de 2 kommuner er ens, betyde dobbelt så stor en belastning for den sidstnævnte kommunes indbyggere som for den førstnævntes.

Det ligger derfor nær at graduere refusionsprocenten ikke blot i forhold til vej udgiften pr. km, men også i forhold til vejlængden pr. indbygger, således at de kommuner, hvor vejlængden i forhold til indbyggertallet var stort, fik en forholdsvis højere refusion, medens på den anden side kommuner med ringe vejlængde i forhold til indbyggertallet fik en noget mindre refusion. For en sådan løsning taler flere forhold, nemlig:

1) Efterhånden antager flere og flere forstæder en egentlig købstadsmæssig karakter i vejsmæssig henseende, hvorfor det kan synes mindre

hensigtsmæssigt stadig at give disse samme refusionsprocent som egentlige landkommuner, når købstæderne som hidtil antaget skal have en mindre dækning. Det kan i øvrigt tilføjes, at flere af forstadskommunerne faktisk på forhånd er bedre stillet end mange købstæder af tilsvarende størrelse, idet forstadskommunerne ret ofte har en landevej eller to ført midt igennem kommunen som hovedfærdselsåre. En begrænsning af forstadskommunernes refusionsprocent vil kunne opnås ved at nedsætte refusionen i forhold til vejlængden pr. indbygger, da samtlige forstadskommuner ligger på vejlængder på 10 m og derunder.

2) Samtidig kunne man opnå, at købstad- og sognekommuner ville få refusion efter samme system, idet købstæderne alle har vejlængder på fra 1 til 10 m pr. indbygger, og således med faldende refusionsprocent i forhold til vejlængden pr. indbygger automatisk ville få ringere dækning end de egentlige landkommuner. Hermed ville en del af købstadskommunerne naturligvis få en noget højere dækning end andre, nemlig sådanne med stor vejlængde i forhold til indbyggertallet, men da der i disse tilfælde jo også vil være tale om en større vejlængde for indbyggerne, og da det, som det fremgår af opstillingen nedenfor, vil være de mindre og helt små købstæder, der gennemgående vil få højere dækning end de større, er en sådan graduering antagelig også hensigtsmæssig for købstædernes vedkommende.

I 1950 var den gennemsnitlige vejlængde pr. indbygger i de 85 købstæder og flækker 2,8 m med følgende fordeling:

Meter vej pr. indbygger i købstæder og flækker:

under 2m	8
2—3 »	25
3—4 »	23
4—5 »	8
5—6 i	7
6—7 »	3
7—8 »	2
over 8 »	9

85

Der er tale om en særdeles lille spredning, og deler man købstæderne op efter størrelse, vil spredningen blive endnu ringere, idet der, som det fremgår af følgende opstilling, er relativt større vejlængder i de mindre end i de større byer.

Gennemsnitlig vejlængde pr. indbygger:

Byer med	
over 20000 indb.	2.2
10—20000 »	2.8
5—10000 »	3.6
2—5000 »	4.5
under 2000 »	6.4

3) Sognekommuner ined forholdsvis store vejlængder pr. indbygger må som hovedregel antages at ligge i de meget tyndt befolkede områder af landet, jfr. den foran anførte forskel mellem øerne og Jylland. En fordeling efter det skitserede system vil derfor medføre, at der til veje i tyndt befolkede kommuner vil blive ydet forholdsvis større refusion end i de tættere befolkede, hvilket atter vil være ensbetydende med, at motor-kørslen gennem sine afgifter betaler mere for kørslen på de mindre befærdede veje. Dette kan i og for sig også synes ganske rimeligt, al den stund man kan regne med, at udgiften til anlæg og vedligeholdelse af den tyndt befærdede vej vil være betydelig større pr. køretøjskilometer end af den tæt befærdede.

4) Kommuner uden landeveje skal for at have samme vejlængde som tilsvarende kommuner med landeveje have en til landevejenes længde tilsvarende forøget bivejslængde. Dette vil være ensbetydende med, at den landevej sløse kommune alt andet lige må holde en større bivejslængde pr. indbygger, hvorfor der også vil være anledning til af denne grund at give en højere dækning med den forøgede vejlængde.

Imod en graduering efter vejlængde pr. indbygger kan tale den omstændighed, at kommunerne eventuelt vil være i stand til ved optagelse af private veje at bringe vejlængden pr. indbygger i vejret og på denne måde sikre sig højere dækning, men for at hindre dette kan skalaen gradueres på en sådan måde, at der (bortset fra de kommuner, der ligger lige ved en grænse i skalaen) vil blive tale om optagelse af anelige vejlængder med dertil svarende vedligeholdelsesomkostninger for blot at sikre kommunen en dækningsprocent på 1 å 2 mere. Hertil kommer, at et sogneråd kan risikere, at kommunen som følge af den graduering, der var tænkt i forhold til udgiften pr. km, rykker ned i dækningsprocent, hvis dens udgift pr. km falder som følge af den forøgede vejlængde uden tilsvarende forøgede udgifter.

Det må i øvrigt antages, at tendensen til optagelse af navnlig mindre private veje vil være størst i købstæderne og forstadskommunerne, men da disse, som foran anført, ligger med vejlængder på omkring 3 m pr. indbygger, vil det sige, at der eksempelvis i en kommune med 10000 indbyggere skal optages 10 km vej for at bringe længden pr. indb. blot 1 m op, hvilket i en kominune af denne størrelse normalt vil svare til en forøgelse af det offentlige vejnet på imellem 25 og 33 %.

Til bedømmelse af virkningen ved en tilskudsskala efter de foran skitserede retningslinier har man som udgangspunkt taget, at sognekommunerne som hovedregel skal have en dækningsprocent af nogenlunde samme størrelsesorden som den, disse gennemsnitlig opnåede i årene før krigen, nemlig 35—40 % (i forhold til samme års vejudgift).

For købstædernes vedkommende har de hidtidige regler medført, at de faktiske dækningsprocenter har været yderst varierende fra kommune til kommune. For at tilsikre de store og de største købstæder en nogenlunde tilsvarende dækning som tidligere, bør man antagelig ikke gå under 20 % dækning for disse og så i øvrigt lade dækningen stige således, at de mindre og mindste købstadkommuner og flækker modtager nogenlunde samme dækning som større sognekommuner. Dette vil ganske vist medføre, at en del af de mindste købstæder, der i årene før krigen fik en gennemsnitlig dækning på 44 %, vil blive betydeligt nedskåret, men man bør formentlig ikke ved en ændring opretholde et system, der kan give købstæderne højere dækning end sognekommunerne.

Ved fastsættelse af refusionsprocenterne i de nedenfor skitserede fordelingsregler er man endelig gået ud fra, *at udgiften til almindelig vedligeholdelse af en bivej i dag andrager omkring 1500—2000 kr. pr. km, og at en sognekommune af middeltipe, d. v. s. en kommune med ca. 20—30 m vej pr. indbygger, skal have omkring 40 % dækning for denne udgift.*

De fremtidige dækningsprocenter tænkes herefter fastsat som følger:

Til kommuner med en offentlig gade- og vejlængde, svarende til 60 m pr. indbygger eller derover, ydes der ved dækning af kommunens regnskabsmæssige vejudgifter følgende refusion:

Udgift pr. km vej	Dækningsprocent
Under 600 kr.	40 %
600—799 »	40 % af 600 kr. 60 % af resten
800—999 »	45 % » 800 » 60 % » »
1000—1499 »	48 % » 1000 » 60 % » »
1500—1999 »	52 % » 1500 » 60 % » »
2000—2999 »	54 % » 2000 » 60 % » »
3000—4999 »	56 % » 3000 » 61 % » »
5000—9999 »	58 % » 5000 » 62 % » »
10000 kr. og derover	60 % » 10000 > 65 % » »

Ligger vejlængden under 60 m pr. indbygger, men ikke under 55 m, nedsættes de ovenanførte procenter med 1, og for vejlængder under 55 m, men ikke under 50 m, nedsættes de med yderligere 1. For hver $2\frac{1}{2}$ m pr. indbygger indtil 25 m pr. indbygger, vejlængden herefter ligger under 50 m, reduceres de anførte satser med yderligere 1, og for hver meter, vejlængden herefter ligger under 25 m pr. indbygger, reduceres satserne med yderligere 1, således at laveste procentsats, svarende til en udgift på indtil 600 kr. pr. km, bliver som følger:

60 m og derover	40 %	18,0—18,9 m	21 %
55,0—59,5 m	39 %	17,0—17,9 m	20 %
50,0—54,9 m	38 %	16,0—16,9 m	19 %
47,5—49,9 m	37 %	15,0—15,9 m	18 %
44,5—47,4 m	36 %	14,0—14,9 m	17 %
42,5—44,4 m	35 %	13,0—13,9 m	16 %
40,0—42,4 m	34 %	12,0—12,9 m	15 %
37,5—39,9 m	33 %	11,0—11,9 m	14 %
35,0—37,4 m	32 %	10,0—10,9 m	13 %
32,5—34,9 m	31 %	9,0— 9,9 m	12 %
30,0—32,4 m	30 %	8,0— 8,9 m	11 %
27,5—29,9 m	29 %	7,0— 7,9 m	10 %
25,0—27,4 m	28 %	6,0— 6,9 m	9 %
24,0—25,9 m	27 %	5,0— 5,9 m	8 %
23,0—23,9 m	26 %	4,0— 4,9 m	7 %
22,0—22,9 m	25 %	3,0— 3,9 m	6 %
21,0—21,9 m	24 %	2,0— 2,9 m	5 %
20,0—20,9 m	23 %	1,0— 1,9 m	4 %
19,0—19,9 m	22 %	under 1 m	3 %

I tabel 2, side 88, er den skitserede fordelingsmåde opstillet skematisk.

Fordelingen af de 143 kommuner efter dækningsprocenterne ville i øvrigt blive som følger:

	Øerne	Jylland	I alt
Under 25 %	1	1	2
25—29 %	11	6	17
30—34 %	13	10	23
35—39 %	16	21	37
40—44 %	22	26	48
45—49 %	3	8	11
50 % og derover	1	4	5
	67	76	143

Som det vil ses, ville 70 % af kommunerne få over 35 % i dækning og kun 13 % under 30 % i dækning. I tabel 3, side 89, er foretaget en opstilling over de 12 kommuner på øerne og de 7 kommuner i Jylland, der ville få under 30 % i dækning.

Som det fremgår af tabellen, er det foruden forstadskommunerne — hvis dækningsprocent jo er tilsigtet søgt nedsat — alle landkommuner med en forholdsvis lav udgift enten pr. indbygger eller pr. km, der efter forslaget vil få en forholdsvis lav dækningsprocent. Den gennemsnitlige udgift for samtlige sognekommuner var i 1948/49 47 kr. pr. indbygger og 2300 kr. pr. km, og som det vil ses, ligger de egentlige landkommuner i foranstående opstilling langt under disse beløb. Hertil kommer, at de 3 kommuner fra Assens Amt, de 2 fra Hjørring Amt og Brejning fra Ringkøbing Amt alle er forholdsvis store kommuner (indbyggertal over 2000) med en mere udpræget bymæssig bebyggelse, hvilket også — bortset fra Brejning — kommer til udtryk i den meget lave vejlængde pr. indbygger.

For Brejnings vedkommende gør sig i øvrigt det forhold gældende, at kommunen, hvis indbyggertal og areal kun udgør under 2 % af hele Ringkøbing Amt, har 16 km landevej, svarende til $3\frac{1}{2}$ % af hele amtets landevejsnet, hvorfor dens biveje selvsagt er af sekundær betydning og derfor ikke kræver så store udgifter. Det må i øvrigt bemærkes, at samtlige kommuner med under 30 % dækning har landevejsstrækninger af forholdsvis stor længde.

De 4 kommuner på øerne og 12 i Jylland, der ville få over 45 %, er på samme måde opstillet i tabel 3, side 89. Det er, som det vil ses, udelukkende kommuner med store — for nogles vedkommende overordentlig store — udgifter pr. indbygger, jfr. at eksempelvis er den gennemsnitlige udgift pr. indbygger i Ribe Amts sognekommuner kun 37 kr. mod 70 kr. gennemsnitlig for de 6 ovennævnte kommuner fra Ribe Amt. Det kan i øvrigt anføres, at 5 af de 16 anførte kommuner er helt uden landevej, og at der for alle de øvriges vedkommende er tale om kommuner med enten en meget kort landevejsstrækning eller en placering af landevejene i kommunens udkant, således at dens betydning for færdslen i kommunen er ganske ringe.

I 1948/49 var de regnskabsmæssige vej udgifter i de 143 sognekommuner i alt 14.458.000 kr. med den af nedenstående skema fremgående amtsvise fordeling.

Amt	Vejudgift 1000 kr.	Tilskud efter forslag 1000 kr.	Dækningsprocent
København	3.491,6	973,2	28
Roskilde	654,9	241,2	37
Frederiksborg	1.213,4	381,6	31
Holbæk	1.354,0	529,3	39
Maribo	838,4	336,0	40
Assens	373,0	134,7	36
Bornholms	327,0	131,2	40
Øerne i alt	8.252,3	2.727,2	33
Aarhus	918,1	306,8	33
Hjørring	1.652,9	650,6	39
Ringkøbing	1.677,0	693,2	41
Ribe	1.096,8	513,7	47
Aabenraa	385,9	167,4	43
Tønder	475,1	211,6	45
Jylland i alt	6.205,8	2.543,3	41
Hele landet	14.458,1	5.270,5	36

I det samme år var den regnskabsmæssige udgift for samtlige sognekommuner i landet 102,7 mill. kr., for hvilke udgifter sognekommunerne ved den i 1949/50 udbetalte refusion, 36,3 mill. kr., fik en dækning på 35,3 %. En dækning af denne størrelse gav de omhandlede 143 sognekommuner en refusion på i alt 5.103.700 kr., hvorfor en beregning af re-

fusionen til samtlige sognekommuner efter det foran skitserede system antagelig kun ville have betydet en merudgift for motormidlerne på mindre end 1 mill. kr.

Af foranstående fremstilling fremgår i øvrigt, at Københavns, Frederiksborg og Aarhus Amter vil få lavere dækningsprocenter end gennemsnittet, hvilket skyldes den overvejende mere forstadsprægede bebyggelse i disse amter, medens de tyndere befolkede vest- og sønderjyske amter vil få dækninger, der ligger over gennemsnittet.

Det må antages, at en beregning af dækningsprocenterne efter systemet, for så vidt angår udgifterne for 1950/51, vil vise sig at give noget højere procenter — antagelig omkring 1 % højere for hele landet, men måske 2 ä 3 % højere for kommunerne med de helt små udgifter pr. km, idet vej udgifterne pr. km i de forløbne år, dels som følge af en forøgelse af arbejderne, og dels på grund af prisstigningerne, antagelig er steget omkring 25 %.

Til spørgsmålet om prisstigningernes indflydelse på systemet skal i øvrigt her bemærkes, at selv en prisstigning på op til 50 % ikke vil ændre de efter systemet beregnede tilskudsprocenter i højere grad, idet en sådan forhøjelse af udgifterne pr. km vej for kommunerne med de laveste udgifter (under 1000 kr. pr. km) vil betyde en forøgelse af dækningsprocenten på 5—7 points, for kommunerne med middeludgifter (1000—3000 kr. pr. km) en forøgelse på 2—4 points, for kommuner med de større udgifter (3000—10.000 kr. pr. km) en forhøjelse på 1—2 points og for kommuner med de helt store udgifter en forhøjelse på omkring 1 point. Skulle prisniveauet på ny stige henimod 100 % eller mere, foreligger den mulighed, at der i loven indføjes en passus om, at ministeren for offentlige arbejder — eventuelt i samråd med finansudvalget — i givet tilfælde kan foretage en regulering.

En undersøgelse af forholdet mellem vej udgiften pr. km og vejlængden pr. indbygger for *købstædernes og flækkernes* vedkommende har givet det i nedenstående skema anførte resultat. Det må bemærkes, at der i mangel af oplysninger om de enkelte købstæders vej udgifter som udgift pr. km er anvendt et anslået beløb, svarende til det dobbelte af det beløb, købstæderne gennemsnitlig anvendte årlig i femåret 1935—40. Der er her ved regnet med et samlet udgiftsbeløb på 30,7 mill. kr. i 1948/49. I det samme år har købstædernes samlede vej udgift ifølge oplysning fra statistisk departement faktisk andraget 30,2 mill. kr.

Vejlængde pr. indbygger

Anslået udgift pr. km	2 over 10	9—10	8—9	7—8	6—7	5—6	4—5	3—4	2—3	1—2	I alt
under 3000 kr. ..	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	5
3—5000 » ..	—	1	4	—	1	2	2	1	1	—	12
5—10000 » ..	—	—	1	1	2	4	4	12	12	1	37
over 10000 » ..	—	—	—	—	—	—	2	11	12	6	31
	2	2	5	2	3	7	8	24	25	7	85

Spredningen er for såvel udgiften som vejlængden, som det vil ses, ubetydelig i forhold til den store spredning blandt sognekommunerne, og det kan anføres, at en opdeling af materialet efter byernes størrelse vil give en endnu ringere spredning, idet der, som det fremgår af nedenstående opstilling, er en tydelig sammenhæng mellem byernes størrelse og de relative vejudgifter og vejlængden pr. indbygger.

Byer med over 20000 indb.	Gennemsnitlig vejjudg. pr. km	Gennemsnitlig vejlængde pr. indb.
	kr.	m
10—20000 » ..	14.200	2,2
5—10000 » ..	8.600	2,8
2—5000 » ..	6.800	3,6
under 2000 » ..	4.200	4,5
		6,4

En anvendelse af det skitserede fordelingssystem vil derfor, som allerede foran anført, være ensbetydende med, at de mindre købstæder alt andet lige som hovedregel vil få højere dækning end de større, og at de købstæder, der anvender større beløb til en given vejlængde end andre, indtil en vis grænse vil få højere dækning. I øvrigt vil gradueringen efter udgift pr. km, således som skalaen foran er foreslået delt, ikke have nogen større betydning for købstæderne, idet flertallet af disse har en udgift på over 5000 kr. pr. km, og der derfor kun kan være tale om stigninger i dækningsprocenten på 2—4.

En fordeling efter systemet på grundlag af de anslåede udgifter ville i øvrigt have givet de 85 købstæder og flækker følgende dækning:

22 0/0	2 købstæder
23 0/0	7 »
24 0/0	12 »
25 0/0	24 »
26 0/0	20 »
27 0/0	10 »
28 0/0	8 »
29 0/0	1 købstad
30 0/0	1 »

Gennemsnitlig vil købstæderne opdelt efter størrelse have fået følgende dækninger:

Købstæder med over 20000 indb.	25,4 %
10—20000 »	24,4 %
5—10000 »	25,6 %
2— 5000 »	25,8 %
under 2000 »	26,3 %

Systemet ville således stort set give samtlige købstæder omtrent den samme dækning, og de 9 købstæder, der ville have fået under 24 0/0, og de 2, der ville have fået over 28 0/0, ville være de nedenfor nævnte:

	Anslået udgift 1000 kr.	Udgift pr.		Dæknings- procent
		km	indb.	
	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	
Frederikshavn	196	5,3	12	23
Nakskov	252	6,6	16	23
Hjørring	180	5,6	14	23
Skive	128	5,6	10	22
Korsør	212	6,6	20	23
Grenaa	112	4,1	16	23
Bogense	45	2,6	30	23
Stubbekøbing	32	4,6	14	22
Ærøskøbing	16	4,6	12	23
Skagen	340	5,6	52	29
Rødby	124	2,9	36	30

Som det vil ses, har alle de købstæder, der ville få de særligt lave dækningsprocenter, haft en tilsvarende lav udgift pr. km eller pr. indbygger. Det kan anføres, at byer på størrelse med Frederikshavn, Nakskov, Hjørring, Skive og Korsør havde en anslået gennemsnitsudgift pr. indb. på ca. 30 kr. De nævnte 5 byers relative udgifter var, som det vil ses, kun omkring det halve. De samme forhold gør sig gældende for Grenaa, Bogense, Stubbekøbing og Ærøskøbing.

Modsætningsvis havde Skagen og Rødby, der ville få en særlig høj dækningsprocent, navnlig en relativ høj udgift pr. indbygger, og i øvrigt er det karakteristisk for disse byer, at de i forhold til befolkningen dækker over et stort areal.

Da en række købstæder hidtil i kraft af de gældende fordelingsregler har kunnet oppebære en endog ganske anelig dækning, vil disse naturligvis ved en overgang til et andet system få noget mindre.

I alt ville en fordeling til købstæderne efter forslaget betyde en udbetaling af ca. 8 mill. kr., svarende til 26,1 % af den anslåede udgift på 30,7 mill. kr. Dette er noget mere, end købstæderne i de senere år har fået i dækning, idet der i 1949/50 til disse kun blev udbetalt 4,84 mill. kr., svarende til ca. 16 Vo af den faktiske udgift på 30,2 mill. kr. i 1948/49.

Da imidlertid bl. a. kloakudgifter samt i nogle tilfælde visse udgifter, såsom renholdelse etc., er indeholdt i de foranstående tal, vil den faktiske dækning antagelig blive 1 ä 2 % højere.

For København, Frederiksberg og Gentoftes vedkommende kan man efter forslaget regne med en dækningsprocent på 25, idet udgiften pr. km ligger højt.

Sluttelig skal anføres, at man under hentyntagen til den foran påviste forholdsvis nære sammenhæng mellem udgiften pr. km og vejlængden pr. indbygger har overvejet mulighederne for et simplificeret system, hvor tilskudsprocenten alene gradueres efter vejlængden. Man kunne eksempelvis nøjes med at bruge den procentskala, der på tabel 2, side 88, står anført ud for udgifter på 1500—1999 kr., og som går fra 15—52⁰/₀. Det vil i så fald kræve, at der fastsættes en minimumsprocent af hensyn til købstæderne og forstæderne på f. eks. 25.

En fordeling efter dette reducerede system vil til de 143 sognekommuner give følgende dækningsprocenter:

	Heraf jyske kommuner
11 kommuner får 50—52 %	9
14 » » 46—49 »	12
14 » » 44—45 »	10
18 » » 42—43 »	12
20 » » 40—41 »	11
28 » » 35—39 »	10
15 » » 30—34 »	7
7 » » 28—29 »	3
3 » » 26—27 »	—
13 » » 25 »	2

For købstædernes vedkommende vil en sådan reduktion af systemet betyde, at samtlige købstæder på nær to vil få 25 % (de to undtagelser vil få henholdsvis 26 og 27 %).

Den gennemsnitlige dækningsprocent ville, som det ses ved sammenligning med skemaet side 99, blive lidt mindre for øerne og noget højere for Jylland end ved graduering efter begge kriterier. I penge vil en sådan ændring antagelig betyde en del mindre, idet det jo er kommunerne med de store udgifter, der vil få en reduceret dækningsprocent, medens et væsentlig mindre antal jyske kommuner med små udgifter vil få højere dækning.

Et sådant system med graduering efter kun det ene kriterium kan i øvrigt simplificeres yderligere, idet man eksempelvis kan give de 57 % af sognekommunerne, hvis vejlængde pr. indbygger ligger mellem 15 og 35 m, den samme dækningsprocent og så give dem, hvis vejlængde overstiger denne grænse, 5—10 mere i dækningsprocent, og dem, hvis vejlængde ligger under, samt købstæderne 5—10 mindre.

Det simplificerede system adskiller sig kun fra det nuværende derved, at man på den ene side tilgodeser kommuner med udstrakt vejnet og på den anden side ikke giver forstadskommuner og store stationsbyer, hvis vejbyrde som regel er betydelig mindre end landkommunernes, den samme dækning som de egentlige landkommuner, men en dækning, der mere nærmer sig købstædernes. Derimod opnår man ikke fuld udligning for den forskel i restbyrde pr. indbygger, som følger af, at nogle kommuner har langt større indbyggertal end andre. Har to kommuner samme indbyggertal og samme vejlængde, vil egenudgiften pr. indbygger selvsagt blive mere tyngende i den kommune, der har de store udgifter, selvom refusionsprocenten er den samme. Det vil måske ikke i alle tilfælde være tilstrækkeligt til at hjælpe kommunerne til gennemførelse af større forbedringer, f. eks. overfladebehandling af større strækninger.

Angående fastsættelse af by- og landkommunernes fremtidige
refusionsprocent af motorafgifterne.

På grundlag af de seneste regnskabsmæssige oplysninger om kommunernes vej udgifter er der udarbejdet ændringsforslag til den i bilag 3, tabel 2, side 88, skitserede refusionsskala, tilsigtende, at bykommunerne får en noget højere dækning, og navnlig at forstadskommunernes og de større stationsbyers dækningsprocent ikke nedsættes eksceptionelt i forhold til den dækning, disse kommunegrupper har haft i de senere år.

I. Vejudgifterne.

A. Købstæderne.

Igennem den danske købstadforening er indhentet et udførligt materiale om samtlige købstæders vej udgifter.

Hovedresultaterne af den heraf foretagne bearbejdning kan opgøres i følgende tabeller:

Tabel 1.*) Købstædernes samlede vejudgifter (mill. kr.).

Købstæder med:	1936/37— 1939/40 gnst.	48/49	49/50	50/51	51/52	1948/49— 1951/52 gnst.
over 20.000 indb.	7,0	15,7	15,5	16,1	16,9	16,0
10—20.000 »	2,2	7,6	7,8	6,9	7,2	7,4
5—10.000 »	1,6	4,8	4,5	4,4	4,4	4,5
2—5.000 »	0,8	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3
u. 2.000 »	0,065	0,21	0,15	0,15	0,20	0,18
Samtlige købstæder	11,7	30,5	30,2	29,9	31,0	30,4

*) Omfatter kun 72 købstæder.

Det må bemærkes, at der på grund af vanskelighederne med eksakt at opgøre administrationsudgifter og gade- og vejnettets andel af kloakeringsudgifter er valgt at tillægge hver enkelt bys rene vej udgift, nemlig vedligeholdelse, grundforbedring, ombygning og nyanlæg, et ensartet tillæg på 10 %.

Som det fremgår af tabellen, er købstædernes samlede vej udgift siden før krigen steget med ca. 160 %, men, som det ses af nedenstående opstilling, er stigningen meget forskellig for de forskellige størrelsesgrupper.

Vejjudgift 1948/52 med udgiften 1936/40 = 100.

Over 20.000 indb.	228
10—20.000 »	336
5—10.000 »	281
2— 5.000 »	288
under 2.000 »	277
Samtlige købstæder	260

I den her omhandlede periode regnes med en almindelig prisstigning for vejarbejder på ca. 160 0/0*), hvoraf det vil ses, at medens der har fundet en nedsættelse sted af de helt store købstæders vejaktivitet, er navnlig de middelstore byers udgifter til vejvæsenet blevet forøget.

Tabel 2. Købstædernes gade- og vejlængde.

	1939 km	1950 km	1950 (1939=100)
Over 20.000 indb.	851	1162	137
10—20.000 »	516	646	125
5—10.000 »	439	544	124
2— 5.000 »	304	353	116
under 2.000 »	109	122	112
Samtlige	2219	2827	127

Af tabel 2 fremgår, at den konstaterede forskel i stigningen siden før krigen af de forskellige størrelsesgruppers udgifter ikke beror på forskelligheden i den relative forøgelse af vejnettet, idet der her kan noteres den forholdsvis største forøgelse af de største købstæders gade- og vejlængde. Forskellen skyldes antagelig snarere, at der navnlig for de store byers vedkommende er tale om en udvidelse med billigere veje, d. v. s. boligveje, hvilket også fremgår af den omstændighed, at udgiften pr. km vej i de store byer kun er vokset med ca. 70 0/0. For den næststørste gruppes vedkommende er derimod sket en forøgelse på ca. 160 0/0 af kilometerudgiften eller det samme som prisstigningen, og da der uden tvivl også for denne gruppes vedkommende er tale om en forøgelse af vejnettet ved optagelse af billigere boligveje, kan man formentlig slutte, at denne gruppe har forøget sine udgifter til de egentlige færdselsgader. For de mindre og mindste byers vedkommende er stigningen i kilometerudgiften kun 130—150 0/0, således at der også for disses vedkommende er tale om en relativ nedsættelse af udgifterne.

Som det endelig fremgår af tabel 1, side 105, synes byernes vejjudgifter i de senere år for samtlige størrelsesgruppers vedkommende at være stabiliseret.

Da der imidlertid i de sidste 4 år regnes med en prisstigning på vejarbejder på ca. 35 0/0, vil det sige, at vej aktiviteten for de seneste år iso-

*) Svarer til den stigning, der regnes med ved fastsættelsen af vejfondstilskud.

leret betragtet har været faldende. På den anden side ses det, at udgifterne allerede i 1948/49 var steget til det nuværende niveau, og da prisstigningen indtil da kun udgjorde ca. 90 % i forhold til før krigen, vil det sige, at der — bortset fra de største byer — i 1948/49 var en ganske betydelig forøget aktivitet i købstæderne i forhold til før krigen. Forklaringen er muligvis den, at medens boligveje ikke er særlig dyre i drift i forhold til vigtigere færdselsgader, belaster deres anlæg, således som det også fremgår af det senere vedrørende forstæderne anførte, vejbudgetterne i betydelig grad, og at de middelstore købstæder i 1948/49 — i modsætning til de helt store byer — endnu ikke havde tilendebragt udbygningen af de ved alle byer i de senere år opførte nye boligkvarterer.

Tabel 3. Købstædernes relative vejudgifter. (1948/52 gnst.).

	Udgift pr. km 1000 kr.	Udgift pr. indb. 1000 kr.	Meter vej eller gade pr. indb.
Over 20.000 indb.	13,9	26,7	1,9
5—20.000 »	10,9	34,5	3,2
under 5.000 »	6,1	34,0	5,5
Samtlige byer	11,7	28,3	2,4

Af ovenstående tabel fremgår klart, at medens udgifterne pr. km falder stærkt med faldende indbyggertal, er udgiften pr. indbygger stigende som følge af, at vejlængden pr. indbygger stiger stærkere, end udgiften falder.

I nedenstående tabel 4 er der endelig foretaget en fordeling på de to kriterier, efter hvilke refusionsprocenten tænkes fastlagt.

Tabel 4. Købstæderne opdelt efter vejudgift pr. km og vejlængde pr. indb.

Vejlængde pr. indb.	Under 2 m	2—4 m	4—6 m	6—8 m	over 8 m	Ialt
Udgift pr. km:						
Under 4.000 kr.	2	2	1	1	1	7
4—5.000 »	—	—	2	2	—	4
5—7.000 »	3	6	2	—	1	12
7—10.000 »	—	20	3	—	—	23
10—15.000 »	4	10	—	1	—	15
Over 15.000 »	6	5	—	—	—	11
Ialt	15	43	8	4	2	72
Heraf byer med						
over 20.000 indb.	6	8	—	—	—	
5—20.000 »	7	23	3	2	—	
under 5.000 »	2	12	5	2	2	

B. Sognekommunerne.

På grundlag af indhentede oplysninger fra amtsvej inspektørerne om sognekommunernes vejudgifter i årene 1949/50—1951/52 er bearbejdet et materiale, omfattende 37 forstæder*) og 95 stationsbyer med bymæssig

*) eksklusive Gentofte.

bebyggelse på over 1000 indbyggere samt 232 af landets øvrige sognekommuner. Disse sidste, der repræsenterer $\frac{1}{5}$ af de egentlige landbokommuner, er udvalgt i samråd med statistisk departement, idet der er anvendt det samme udvalg, som departementet anvender ved sine stikprøveundersøgelser af landkommunernes udgifter.

1) Forstæderne.

Tabel 5. Forstædernes vejudgifter.

	1949/50	1950/51	1951/52	1949/50-1951/52 gnst.
Samlet vejudgift (mill. kr.)	17,9	19,8	20,7	19,5
Udgift pr. indb. (kr.)	52,8	58,2	60,8	57,3
Udgift pr. km (1000 kr.)	15,1	16,7	17,4	16,4
Meter vej pr. indb.	—	—	3,5	3,5

I tabel 5 er opstillet undersøgelsens hovedresultater, og som det fremgår heraf, er forstædernes vej udgifter betydelig større end købstædernes, jfr. tabel 3, side 107. Da forstadskommunernes indbyggertal gennemsnitlig kun er på omkring 10.000, er det bemærkelsesværdigt, at udgiften pr. km er mere end 50 % større end i de mellemstore købstæder. Det kan imidlertid hertil anføres, at ca. 13 mill. kr. af forstædernes samlede vej udgift i 1951/52, eller over 60 % af udgiften, faldt på de 9 københavnske forstæder, hvis vejlængde udgjorde under 30 % af forstædernes vejnet. Udgiften pr. km for de københavnske forstæder har da også i de sidste 3 år gennemsnitlig ligget på ca. 40.000 kr. eller 3 gange mere end gennemsnittet for de største købstæder, og man vil heraf kunne se, hvor meget boligvejanlæggene må belaste vejbudgetterne. Dette kommer ligeledes til udtryk i, at vej udgiften pr. indbygger trods de forholdsvis store indbyggertal er dobbelt så stor som i købstæderne. Det kan i øvrigt bemærkes, at vejlængden i de 9 omhandlede forstæder siden før krigen er steget med 40 %.

Tabel 6. Forstæderne opdelt efter vejudgift pr. km og vejlængde pr. indbygger.

Vejlængde pr. indb.	Under 2 m	2—4 m	4—8 m	8—12 m	over 12 m	Ialt
Udgift pr. km:						
Under 4.000 kr.	—	—	—	4	2	6
4—7.000 »	—	—	4	1	2	7
7—10.000 »	—	2	—	1	—	3
10—15.000 »	—	5	2	—	—	7
over 15.000 »	5	5	4	—	—	14
Ialt	5	12	10	6	4	37

I tabel 6 er foretaget en fordeling på de to refusionskriterier. Ved sammenligning med tabel 4, side 107, vil det ses, at spredningen i såvel vejlængde pr. indbygger som kilometerudgiften er betydelig større end for købstædernes vedkommende.

2) Stationsbyerne.

Tabel 7. Stationsbyernes vejudgifter.

	1949/50	1950/51	1951/52	1949/50-1951/52 gnst.
Samlet vejudgift (mill. kr.)	16,6	16,1	17,2	16,6
Udgift pr. indb. (kr.)	51,1	49,3	53,3	51,0
Udgift pr. km (1000 kr.)	3,6	3,5	3,8	3,6
Meter vej pr. indb.	—	—	—	14,2

Af tabel 7 fremgår, at stationsbyerne viser et ganske andet billede end købstæderne og forstæderne, idet kilometerudgiften her kun er under det halve af, hvad den var for de mindste købstæder. På den anden side er vejlængden pr. indbygger ca. 3 gange større, således at stationsbyernes udgifter pr. indbygger kommer op på ca. 50 % niere end i de små købstæder.

Det kan i øvrigt i denne forbindelse anføres, at 5 stationsbyer i Københavns omegn, der nærmest må karakteriseres som ydre forstæder, repræsenterer ca. 8 % af den gruppes samlede udgift mod kun ca. 3 % af vejlængden, således at udgiften pr. km i disse 5 kommuner ligger på gennemsnitlig 10.000 kr. eller ca. 3 gange over gennemsnittet for stationsbyerne under eet og lige så meget som i de middelstore købstæder.

Tabel 8. Stationsbyerne opdelt efter vejudgift pr. km og vejlængde pr. indbygger.

Meter vej pr. indb.	Under 5	5—10	10—15	15—20	20—25	over 25	Øerne	Ialt Jylland
Udgift pr. km								
Under 3.000 kr.	—	1	15	10	6	4	10	26
3— 5.000 »	—	6	14	7	7	1	12	23
5— 7.000 »	—	6	4	1	—	—	2	9
7—10.000 »	2	5	2	—	—	—	5	4
over 10.000 »	4	—	—	—	—	—	3	1
Ialt Øerne	4	10	15	2	1	—	32	—
Ialt Jylland	2	8	20	16	12	5	—	63

I tabel 8 er foretaget fordelingen på refusionskriterierne. Der er, som det fremgår af tabellen, en betydelig større spredning i begge kriterier end for de øvrige kommuners vedkommende, en spredning, der navnlig skyldes den af opdelingen mellem øerne og Jylland fremgående store forskel mellem de to geografiske områder. Medens således ca. halvdelen af øernes stationsbyer har under 10 m vej pr. indbygger, har mere end halvdelen af de jyske over 15 m. I øvrigt fremgår den allerede i bilag 3, side 79 ff., påviste nære afhængighed mellem vejlængden pr. indbygger og kilometerudgiften meget tydeligt af tabellen.

3) Øvrige landkommuner.

I vedføjede underbilag, side 118, er optegnet undersøgelsens hovedresultater fordelt på de forskellige amter. Som det fremgår heraf og det neden-

for i tabel 9 opførte sammendrag, er der også for disse kommuners vedkommende en tydelig forskel mellem Jylland og øerne.

Tabel 9. Landkommunernes vejudgifter.

	1949/50		1950/51		1951/52		1949/50-1951/52 gnst.		
	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ø	J	Ialt
Udgift pr. indb. (kr.)	43,5	50,7	44,1	61,0	50,2	71,3	46,3	61,0	55,1
Udgift pr. km (1000 kr.)	2,2	1,7	2,2	2,1	2,5	2,4	2,3	2,1	2,2
Meter vej pr. indb.	—	—	—	—	—	—	19,9	29,1	25,4

Det er navnlig bemærkelsesværdigt, at medens udgiften på øerne i de sidste 3 år kun er steget ca. 17 0/0, er den tilsvarende stigning i Jylland på 41 0/0, og det kan eksempelvis anføres, at udgiften pr. kilometer vej i Ringkøbing Amt er steget fra under 400 kr. før krigen til over 1.600 kr. nu eller med mere end 300 0/0. Den tilsvarende stigning i eksempelvis Holbæk Amt har andraget ca. 140 0/0, nemlig fra 1.080 kr. pr. km til 2.570 kr. Man kan derfor antage, at den tidligere, ret udprægede forskel mellem kilometerudgiften i Jylland og på øerne efterhånden vil forsvinde, idet denne udgift, som det vil ses, allerede nu er omtrent lige stor i de to områder.

Med hensyn til vejlængde pr. indbygger er der imidlertid fremdeles en meget stor forskel, idet Jylland har henved 50 0/0 større vejlængde, hvilket jo giver en tilsvarende højere udgift pr. indbygger i Jylland.

Tabel 10. 232 landkommuner opdelt efter vejudgift pr. km og vejlængde pr. indbygger.

Meter vej pr. indb.	Udgift pr. km								Ø	Ialt	J
	Under 10	10—20	20—25	25—30	30—35	35—40	40—45	Over 50			
Under 1.000 kr.	—	2	—	2	1	5	7	4	1	20	
1—2.000 »	1	12	13	21	5	11	9	5	30	47	
2—3.000 »	3	26	33	11	9	7	3	1	50	43	
3—5.000 »	2	15	9	7	1	1	1	—	14	22	
5—10.000 »	—	3	—	1	—	—	—	—	1	3	
over 10.000 »	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Ialt	6	35	32	15	7	—	1	—	96	—	
Jylland	1	23	23	27	9	24	19	10	—	136	

I tabel 10 er endelig foretaget fordelingen på de to udgiftskriterier. Der er, som det ses, navnlig for Jyllands vedkommende en ganske betydelig spredning i såvel kilometerudgiften som vejlængden pr. indbygger. Det bemærkes, at medens $\frac{1}{3}$ af økommunerne har en udgift på mindre end 2000 kr. pr. km, ligger mere end halvdelen af de jyske kommuner under denne grænse, men omvendt ligger $\frac{1}{5}$ af de jyske kommuner over 3000 kr., medens kun under $\frac{1}{6}$ af økommunerne er over denne grænse, et yderligere udtryk for den store spredning i Jylland og for den meget store udgiftsstigning, en lang række jyske landkommuner som foran anført har haft på vej udgifterne i de senere år.

II. Refusionsprocenten.

På grundlag af de til undersøgelsen indhentede tal er i fig. I, side 119, grafisk afbildet forholdet imellem vejjudgiften pr. km og vejlængden pr. indbygger. Som det fremgår af kurverne, er det teknisk muligt at beregne en kontinuerlig gennemsnitskurve, der er repræsentativ for alle kommune-grupper, og tilbage vil kun stå at fastsætte, dels inden for hvilke intervaller den af de to kriterier afhængige refusionsprocent skal variere for de enkelte kommune-grupper, og dels hvilket forhold der skal være mellem kommune-grupperne indbyrdes.

A. Købstæd kommunerne.

I årene siden 1927, hvor købstædernes andel af motorafgifterne blev fastsat, har disse i gennemsnitlig dækning af vej udgifterne opnået følgende procenter:

1927/28—29/30	gnst. 27 %
1930/31—34/35	» 36 %
1935/36—39/40	» 31 %
1940/41—44/45	» 28 %
1945/46—49/50	» 19 %
1950/51 ansl.	18 %
1951/52 »	19 %

De ovenstående dækningsprocenter er beregnet på grundlag af de i de samme år som udgifternes afholdelse udbetalte refusionsbeløb*), og det kan anføres, at købstæderne, såfremt udgifterne for 1952/53 blev af samme størrelse som i de 4 sidste år, ville kunne notere en dækning på ca. 25 %/0. Det bør dog understreges, at disse dækningsprocenter er beregnet på grundlag af købstædernes samlede udgifter og den samlede refusion under eet, og at der på grund af det nuværende fordelingssystem efter faste kriterier (vægtafgift og landevej sgadelængde) er en meget stor variation i, hvad de enkelte købstæder opnår. Det kan således anføres, at købstæderne i 1951/52 enkeltvis opnåede følgende dækningsprocenter:

14 købstæder fik under 15 %/0
15 » » 15—20 %/0
9 » » 21—25 %/0
4 » » 26—30 %/0
10 » » 31—40 %/0
10 » » 41—50 %/0
4 » » 51—70 %/0
5 » » over 70 %/0

*) Der er her regnet med den totale vejjudgift inkl. administration og kloak, således a) dækningen for nettovejudgiften har været noget større.

Af den store spredning opefter vil det ses, at det — under hensyntagen til, at gennemsnittet kun var 19 % — nærværet de store byer med de store udgifter, der har fået den lave dækning.

I betragtning af, at købstæderne før krigen fik en dækning på omkring 30 % af den totale vejudgift, og på baggrund af de procenter, der antagelig vil blive norm for landkommunerne og amterne, synes det ikke urimeligt, om man som basisprocent for købstæderne satte 30, d. v. s. at *man til købstæderne med de laveste vejlængder pr. indbygger og den til disse vejlængder svarende omtrentlige gennemsnitlige udgift pr. km, nemlig ca. 10.000 kr., gav en refusion på 30 % af vejudgifterne.*

Kommissionen er af den opfattelse, at forstæderne og de bymæssige bebyggelser ikke i fremtiden bør have væsentlig lavere dækning end hidtil. Endvidere ønsker kommissionen, at der skal benyttes samme skala for alle kommunegrupper, og at skalaen skal være glidende og uden diskontinuerlige spring. Det vil derfor være forbundet med store tekniske vanskeligheder at have 30 % som udgangspunkt for købstæderne, idet dette vil give en forholdsvis for lav dækning til flere forstæder og andre bymæssige bebyggelser med en lille vejlængde pr. indbygger.

Det foreslås derfor, at man sætter *basisprocenten til 35*, men til gengæld begrænser byernes påtænkte ret til foruden de egentlige vej udgifter at medregne et vist tillæg til dækning af administrations- og kloakudgifter.

For en sådan løsning taler også den omstændighed, at en foretagen undersøgelse har vist, at det, navnlig for kloakudgifternes vedkommende, antagelig vil være forbundet med store vanskeligheder at få fastlagt, hvor stor en procent af vej udgiften der svarer til vejenes andel i kloakeringsudgifterne, idet forholdet varierer meget fra by til by og navnlig fra kommunegruppe til kommunegruppe.

I det af folketingsmand Edvard Sørensen fremsatte lovforslag, bilag 6, side 127 f. f., er der foreslået, at kommunerne til de faktiske vej udgifter kan lægge 10 % til dækning af administrations- (5) og kloakudgifterne (5). Dette vil svare til, at dækningen ved en refusion på 30 % af en given vejudgift med tillægget på de to gange 5 % bliver lig 33 % af den egentlige vejudgift. Da det må antages, at kloakudgifterne for vejene er noget større end 5 % af vej udgiften, i hvert fald i de større byer, vil 35 % som basis sikkert være rimelig. For landkommunerne vil denne ændring næppe betyde meget, idet navnlig kloakeringsudgifterne her er ret små, og det må i denne forbindelse anføres, at det, såfremt administrations- og kloaktillægget sættes højere, end det faktisk er, for blot en del af kommunerne, til sin tid vil bebyrde administrationen med kontrol og revision af, at ingen kommune tillægger vej udgifterne mere end de faktiske udgifter til administration og kloaknet.

B. og C. Forstæderne, stationsbyerne o. l.

Ønsket om, at forstæderne ikke i fremtiden får væsentlig mindre dækningsprocent, end de hidtil har haft, tilsigter ikke, at de forslæder, der i henseende til vejlængde pr. indbygger og dermed vejbyrde og i struktur i øvrigt er fuldstændig ligestillet med købstæderne, skal have højere dækningsprocent end købstæderne. Dette kunne synes ubilligt over for købstæderne, navnlig da langt de fleste forstadskommuner har en eller flere landeveje som hovedfærdselsåre, og da en væsentlig del af udgifterne til vejvæsenet som foran påvist — i hvert fald for tiden — går til udbygning af boligveje.

Det er derfor i det følgende forudsat, at først sådanne forstæder og stationsbyer, hvor vejlængden pr. indbygger ligger væsentlig over vejlængden pr. indbygger i købstæderne, d. v. s. over 10 m, skal have en dækning på over 40 %, stigende op til 45 % for sådanne bymæssige bebyggelser, hvor udgiften pr. km ligger væsentlig over de øvrige sognekommuners.

Som det fremgår af tabel 8, side 109, vil det næsten udelukkende være jyske stationsbyer med udstrakt vejnet, der herved vil få en forholdsvist højere dækning.

Det er herved ligeledes forudsat, at der ikke bliver tale om et særligt tillæg for kloak- og administrationsudgifter.

D. Øvrige sognekommuner.

I konsekvens af den foranstående stipulering af de bymæssigt bebyggede kommuners dækningsprocent bør basis-dækningen for de egentlige landkommuner antagelig kunne sættes til 45—50 %, således at kommuner med over 25—30 m vej pr. indbygger og en udgift på over 2000 kr. får omkring 50 %, stigende til 55 % for sognekommuner med enten stor vejlængde pr. indbygger eller stor udgift pr. km.

III. Refusionstabellen.

På side 121 er gengivet kommissionens endelige forslag til refusionskala. På side 120 findes en grafisk fremstilling af dækningsprocentens variation med vejlængden pr. indbygger ved forskellige udgifter pr. km.

Om virkningen af tabellen kan oplyses:

A. Købstæderne.

Der er ikke for købstædernes vedkommende foretaget nogen gennemregning af ændringsforslagets virkninger for de enkelte kommuner, idet det umiddelbart kan konstateres, at den gennemsnitlige dækningsprocent

vil blive ca. 36—37 med en, som det fremgår af nedenstående opstilling, forholdsvis ringe spredning.

Fordelingen af dækningsprocenterne vil være som følger:

1 købstad	får	. . . . .	.29 %
1 »	».	. . . . .	.30 %
4 købstæder	».	. . . . .	31—34 %
38 >	».	. . . . .	35—37 %
26 »	».	. . . . .	38—40 %>
2 »	».	. . . . .	.41 %

Købstædernes totale rene vejudgift (eksklusive administration og kloak) kan antagelig sættes til godt 28 mill. kr., således at forslaget vil betyde en refusion på ca. 10 **mill.** kr., eller ca. 2 mill. kr. mere, end der udbetaltes til købstæderne for finansåret 1951/52.

B. Forstæderne.

Heller ikke for forstædernes vedkommende er foretaget nogen egentlig gennemgang af forslagets virkninger for de enkelte kommuner, men det kan anføres, at forstæderne vil opnå følgende dækningsprocenter:

8 forstæder	får	. . . . .	.36—37 %
10 »	•	. . . . .	.38—39 %
9 »	».	. . . . .	.40—41 %
8 »	».	. . . . .	.42—43 %
2 i	».	. . . . .	.48 %

Den gennemsnitlige dækning vil således blive ca. 40 %, hvilket vil kræve et refusionsbeløb på ca. 8 mill. kr. I finansåret 1951/52 fik forstadsognekommunerne en dækning på ca. 37 % af samme års vej udgift, således at der vil være tale om en lille forhøjelse samtidig med, at kun nogle enkelte kommuner ikke opnår den samme refusion som hidtil.

C. Stationsbyer o. l.

Der er heller ikke foretaget nogen gennemgang for stationsbyernes vedkommende, men der kan her ligeledes anføres den faktiske fordeling på dækningsprocenterne.

4 jyske og	6 kommuner på	øerne får.	. . . . .	.36—39 %
17 >	» 20	» »	» . . . . .	.40—43 %
24 »	» 5	» »	» . . . . .	.44—47 %
16 »	» 1	» »	» . . . . .	.48—51 %
2 »	» 0	» »	» . . . . .	.52—55 %

Som det fremgår af foranstående, ville kun ca. $\frac{1}{3}$ af de jyske stationsbyer få under 44 % i dækning, medens ca. $\frac{4}{5}$ af øernes stationsbyer ville få under denne grænse.

Den gennemsnitlige dækningsprocent for samtlige stationsbyer ville antagelig blive ca. 43—45, eller en del mere, end disse byer får i øjeblikket, og den samlede refusion ville andrage ca. 7 mill. kr.

D. Øvrige landkommuner.

Efter at dækningsprocenten er fastsat for de andre sognekommuner, følger procenten for de egentlige landkommuner af sig selv, idet der blot står tilbage at afgøre, hvor højt dækningen skal gå. I forslaget er regnet med, at den gennemsnitlige dækning for landkommunerne skal være ca. 50 %, og at kommuner, hvis vejlængde pr. indbygger ligger på et forholdsvis højt niveau, skal kunne få op til over 55 % for en normaludgift pr. km, stigende yderligere til henved 60 % for kilometerudgifter på mere end det dobbelte af gennemsnittet.

I nedenstående tabel 11 er foretaget en beregning af forslagets virkning for de egentlige landkommuner, idet der samtidig — til illustration af den udjævnende virkning på udgiften pr. indbygger — er foretaget en fordeling på denne udgift og refusionsprocenterne.

Tabel 11. 232 landkommuner opdelt efter refusionsprocenter og udgifter pr. indb.

Refusionsprocent:	35—39	40—44	45—49	50—54	55—59	Ialt	Heraf	
Udgift pr. indb.:							Ø	J
under 30 kr.	8	11	4	1	—	24	11	13
30—39 »	—	10	28	1	—	39	23	16
40—49 »	—	2	36	13	—	51	25	26
50—59 »	—	1	21	17	—	39	20	19
60—69 »	—	—	4	20	1	25	9	16
70—79 »	—	—	3	16	4	23	4	19
80 kr. og mere	—	—	4	15	12	31	4	27
Ialt	8	24	100	83	17	232	96	136
Heraf Øerne	6	15	52	22	1	—		
Jylland	2	9	48	61	16	—		

Som det fremgår af tabellen, vil mere end halvdelen af de jyske kommuner få over 50 % mod kun ca. $\frac{1}{4}$ af øernes. Omvendt vil kun ca. $\frac{1}{10}$ af de jyske få under 45 % mod ca. $\frac{1}{5}$ af øernes. Fordelingen af dækningsprocenterne for landkommunerne kan i øvrigt sammenfattes i følgende opstilling:

Dækningsprocent	Procent af kommuner		
	Øerne	Jylland	Ialt
under 40	6	1	3
— 40—44	16	7	10
— 45—49	54	35	43
— 50—55	23	45	36
— over 55	1	12	8
Ialt	100	100	100

Af tabellen fremgår endvidere., at næsten samtlige kommuner med vej-udgifter på over 60 kr. pr. indbygger får over 50 % i refusion, medens på den anden side næsten samtlige kommuner med udgift pr. indbygger på under 30 kr. får under 45 %.

I underbilaget, side 118, er i øvrigt opgjort for hvert amt, hvad den gennemsnitlige dækningsprocent vil blive, og, som det ses heraf, bliver dækningen for øernes kommuner ca. 46 % og for de jyske kommuner ca. 50 % med 48 % som gennemsnit for hele landet.

De 232 udvalgte sognekommuners udgift var i de tre sidste år som anført gennemsnitlig 5,6 mill. kr. for øerne og 11,1 mill. kr. for Jylland, således at man tilnærmet kan regne med en samlet udgift for samtlige landkommuner på ca. 28 mill. kr. for øerne og ca. 56 mill. kr. for Jylland. Den samlede refusion skulle herefter blive ca. 13 mill. kr. til øernes landkommuner og ca. 28 mill. kr. til de jyske landkommuner eller ca. 41 mill. kr. i alt.

For de sidste finansår har disse kommuner gennemsnitlig modtaget ca. 31 mill. kr., således at der vil blive tale om en forøgelse med ca. 10 mill. kr.

IV. Sammendrag.

I nedenstående tabeller 12 a og b er optegnet et sammendrag af forslagens virkning m. v.

Tabel 12 a. Sammenligning mellem nuværende og fremtidig refusion.

	Vejudgift 1949/50-51/52	Refusionsbeløb mill. kr.		Refusionsprocent	
	gnst. mill. kr.	Nu- værende	Efter forslag	Nu- værende	Efter forslag
Købstæder	28*)	8	10	29	36
Forstæder**)	19	7	8	37	42
Stationsbyer o. l.	17	6	7	37	43
Landkommuner, øerne ..	28	10	13	37	47
— Jylland .	56	21	28	37	50
Samtlige kommuner	148	52	66	—	—

*) Ren vejudgift.

**) Eksklusive Gentofte.

Der er i tabellen som nuværende refusionsbeløb for købstæderne regnet med det beløb, disse fik udbetalt for finansåret 1951/52, idet købstædernes udgifter som anført foran har været næsten konstante de sidste år. For sognekommunernes vedkommende er regnet med et gennemsnit af de refusionsbeløb, disse har modtaget for de samme år som den gennemsnitlige udgift er beregnet på. Som det ses, vil forslaget betyde en forøgelse af refusionen med ca. 14 mill. kr. i forhold til, hvad der gennemsnitlig er udbetalt de senere år.

For finansåret 1951/52 blev udbetalt i alt ca. 60 mill. kr. til de omhandlede kommuner, og i tabel 12 b er opgjort, hvor meget refusionen ville være blevet for dette år, hvis nærværende forslag havde været lagt til grund for beregningen.

Tabel 12 b. Sammenligning mellem faktisk refusion for 1951/52 og beregnet refusion efter forslag.

	Vejudg. 1951/52	Udb. ref. for 1951/52	% af vej- udgift	Foreslået refusion	% af vej- udgift
Købstæder	29*)	8	28	10	36
Forstæder**)	20	8	38	8	42
Stationsbyer o. l.	18	7	38	8	43
Landkommuner, øerne ..	31	12	38	15	47
— Jylland .	66	25	38	33	50
Samtlige kommuner	164	60	—	74	—

*) Ren vejudgift.

***) Eksklusive Gentofte.

Som det ses, ville der, beregnet på denne måde, ligeledes blive tale om en forøgelse i forhold til den nuværende refusion på ca. 14 mill. kr., hvoraf 2 mill. kr. ville tilfalde købstæderne, 1 mill. kr. forstæder og stationsbyer og 11 mill. kr. de egentlige landkommuner med 3 mill. kr. til øernes kommuner og 8 mill. kr. til de jyske kommuner.

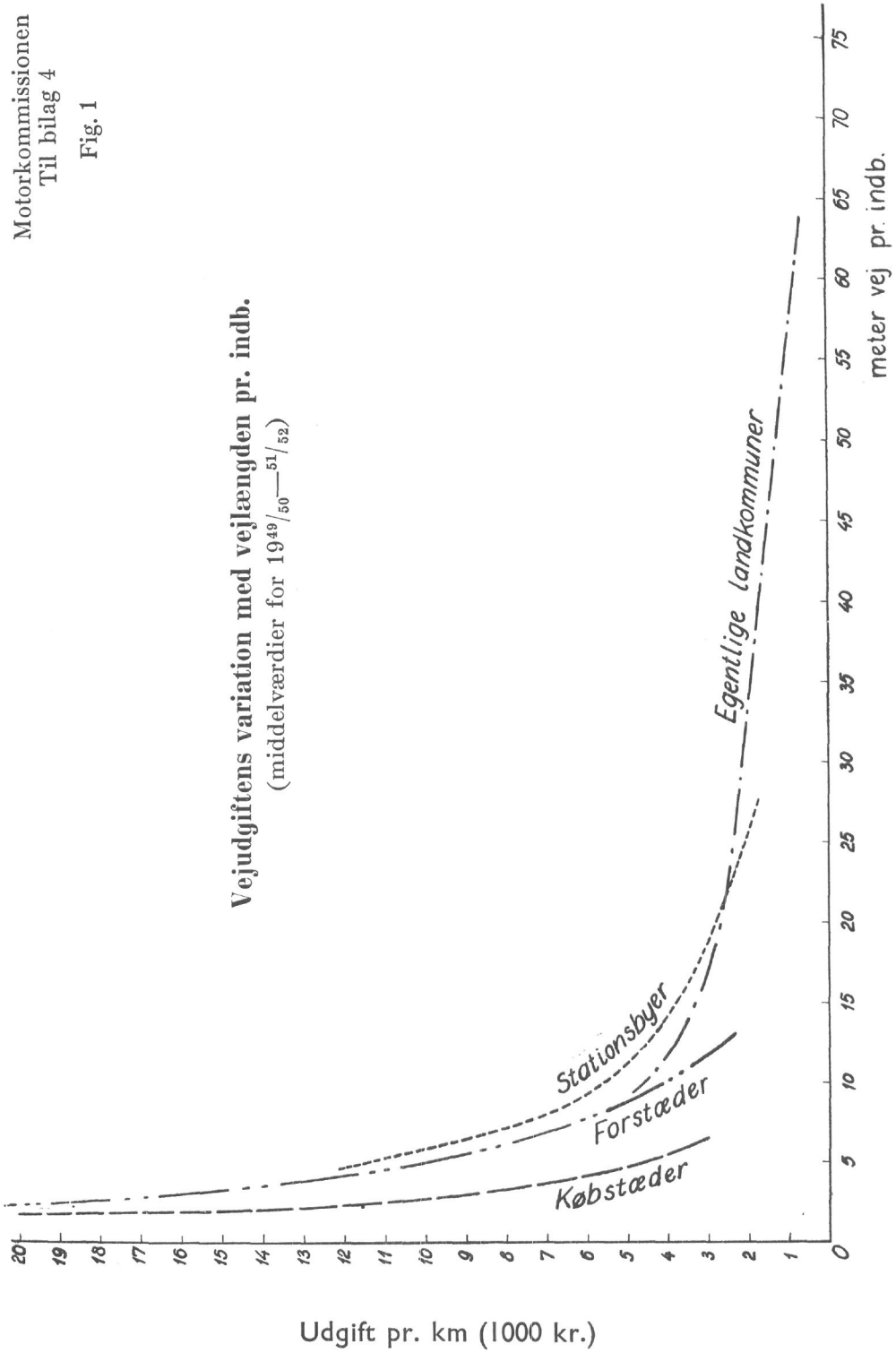
Sluttelig skal bemærkes, at hovedstadskommunerne, København, Frederiksberg og Gentofte ikke er nævnt foran; disse kommuner vil få en refusionsprocent på 36—38, hvilket alt under hensyn til, hvorledes vejudgiften opgøres, ville give følgende refusionsbeløb: til København ca. 4,5 mill. kr. mod 5 mill. kr. i sidste finansår, til Frederiksberg ca. 0,5 mill. kr. mod ca. 1,6 mill. kr. og til Gentofte ca. 1,5 mill. kr. eller som nu. Den samlede fremtidige refusion til hovedstadskommunerne skulle altså blive ca. 1,6 mill. kr. mindre end den nuværende, i hvilken forbindelse det kan bemærkes, at Frederiksberg Kommune efter det nuværende system modtager en dækning, der antagelig er over 100 % af vej udgiften.

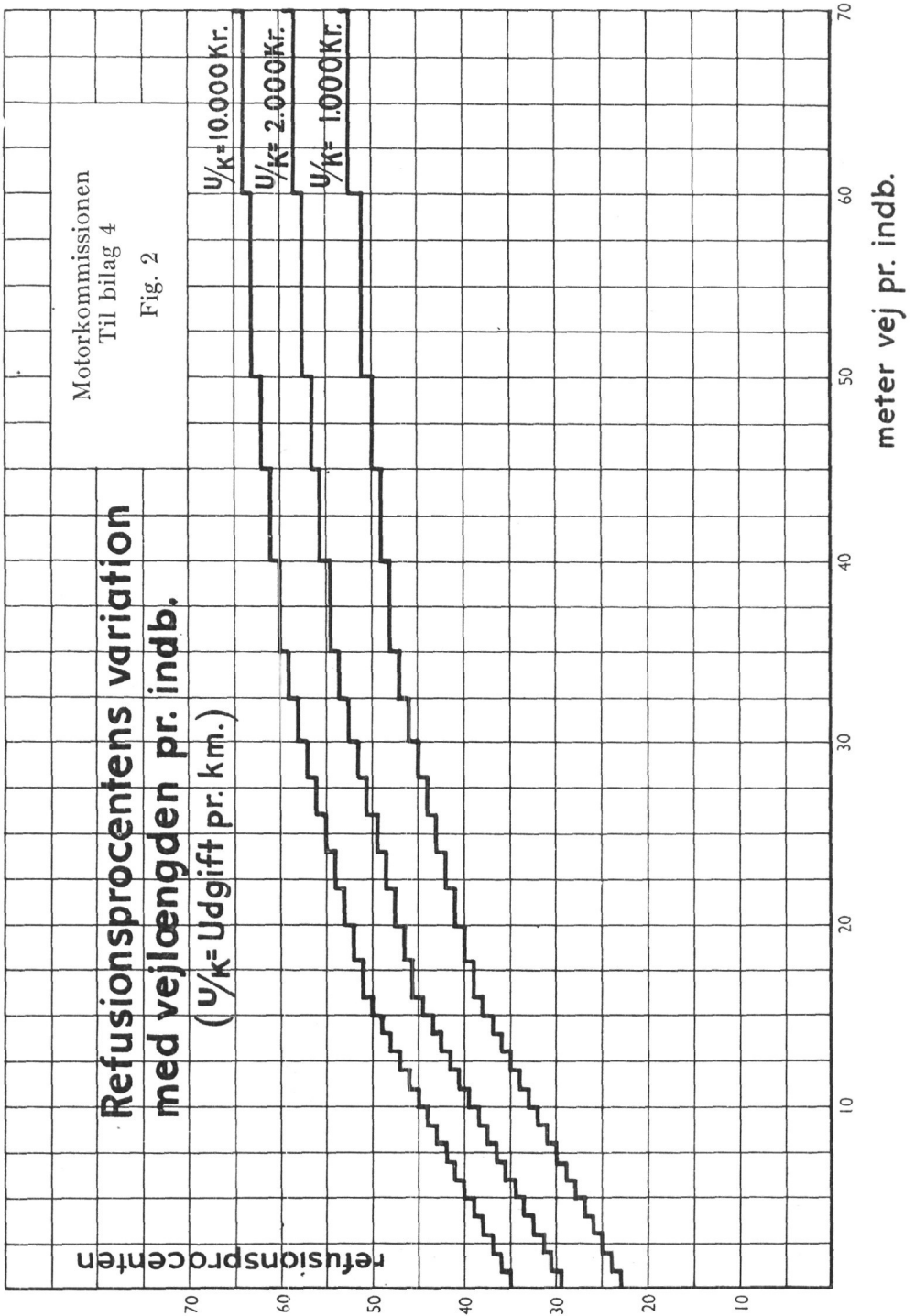
Vejudgift m. v. i 232 egentlige landkommuner.

Amt	Antal komm.	Gennemsnit 1949/50—1951/52			Meter vej pr. indb.	Foreslået refusion
		Vejudgift 1000 kr.	Udgift pr. indb. kr.	km 1000 kr.		
København	1	98	65	3,1	21	49
Roskilde	6	325	46	2,7	17	46
Frederiksborg	6	442	47	2,9	16	44
Holbæk	12	756	43	2,5	17	47
Sorø	12	551	48	2,1	22	48
Præstø	13	705	51	2,6	20	46
Bornholms	3	254	50	2,2	23	48
Maribo	13	889	49	2,2	23	48
Svendborg	15	904	43	2,4	18	47
Odense	10	508	43	2,0	21	46
Assens	5	188	41	1,4	28	48
Øerne ialt	96	5620	46	2,3	20	46
Vejle	12	1095	70	2,6	27	50
Skanderborg	7	590	70	2,0	35	53
Aarhus	6	379	55	2,2	25	50
Randers	14	792	61	1,9	33	51
Aalborg	11	1472	69	3,2	21	50
Hjørring	10	1751	86	3,8	23	50
Thisted	10	676	56	2,4	24	49
Viborg	16	955	45	1,9	23	48
Ringkøbing	17	1107	53	1,3	40	50
Ribe	12	750	41	1,3	32	49
Haderslev	7	679	81	2,2	36	53
Aabenraa	4	352	72	2,6	27	55
Sønderborg	3	269	63	1,7	38	53
Tønder	7	241	39	0,9	41	49
Jylland ialt	136	11108	61	2,1	29	50
Hele landet	232	16728	55	2,2	25	48

Fig. 1

Vejudgiftens variation med vejlængden pr. indb.
(middelværdier for 19⁴⁹/₅₀—51/52)





MOTORKOMMISSIONEN.

Maj 1952.

Refusionsskalaen (refusionsprocenter) til kommissionens lovudkast (gengivet side 46ff.)

Udgift pr. km	Meter vej eller gade pr. indb.	70 og mere	60 —69,9	50 —59,9	45,0—49,9	40,0—44,4	35,0—39,9	32,5—34,9	30,0—32,4	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	15 —15,9	14 —14,9	13 —13,9	12 —12,9	11 —11,9	10 —10,9	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 1000 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	27	26	25	24	23	
1000—	Af 1000 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	27	26	25	24	23	
1499 kr.	- resten	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	
1500—	Af 1500 kr.	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	31	30	29	28	27	
1999 kr.	- resten	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	
2000—	Af 2000 kr.	59	58	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	31	30	29	
2999 kr.	- resten	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	
3000—	Af 3000 kr.	61	60	59	58	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	31	
4999 kr.	- resten	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	
5000—	Af 5000 kr.	63	62	61	60	59	58	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	
9999 kr.	- resten	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	
over	Af 10000 kr.	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	39	38	37	36	35	
10.000 kr.	- resten	70	69	68	67	66	65	64	63	62	61	60	59	58	57	56	55	54	53	52	51	50	49	48	47	46	45	44	43	42	41	40	

Om amternes vejudgifter og refusionen heraf.

I bilag 4 er der regnet med, at de satser, efter hvilke by- og sognekommunerne skal have deres *vedligeholdelsesudgifter m. v.* dækket, vil variere fra ca. 35 % (forbyerne) til ca. 55 % (for egentlige landkommuner). Disse dækningsprocenter vil som helhed betyde, at de pågældende kommunegrupper opnår en forbedring af deres vej økonomi.

Allerede før krigen fik amterne en væsentlig større del af deres vejudgifter dækket end de øvrige kommuner, og da motorkørlens andel i trafikken på landevejene er større end på nogen anden vejklasse, er man gået ud fra, at dette forhold bør opretholdes.

I tabel 1 er det opgjort, hvor stor en andel af amtskommunernes refusionsberettigede vejudgifter der hidtil er blevet refunderet af motorafgifterne, idet refusionsbeløbet er sammenholdt med det året forud for refusionsbetalingen liggende regnskabsår.

Tabel. 1. Amternes refusionsberettigede vejudgift og direkte andele i motorafgifterne (1930—1952).

	Gnst. årlig vejudgift mill. kr.	Gnst. årlig ref. beløb mill. kr.	Gnst. ref. procent
1930/31—34/35	29	19	65
1935/36—39/40	34	21	62
1940/41—44/45	30	19	63
1945/46—49/50	39	25	68
1950/51	53	35	66
1951/52 (anslået)	55	35	64

Ved en sammenligning mellem refusionsprocenternes højde før krigen og nu må det erindres, at amterne før krigen fik en væsentlig del af tilskuddene til vejfundsarbejder med 50 %'s tilskud, og således at den fulde udgift til tilskudsarbejdet kunne medregnes i de refusionsberettigede udgifter. For tiden indtil 1940 har de angivne refusionsprocenter derfor i virkeligheden været noget højere.

Det er undersøgt, om det for amtskommunerne, ligesom tilfældet er for by- og sognekommunerne, skulle være muligt med fordel at graduere refusionssatserne efter forskellige kriterier. Da variationerne i de mulige fordelingskriterier imidlertid med enkelte undtagelser er ganske små, jfr. underbilaget side 126, vil det næppe være hensigtsmæssigt at foretage en forskelsbehandling gennem refusionssatserne.

Man har derfor valgt en for alle amtskommuner gældende refusionsprocent, som alt taget i betragtning findes at burde ligge omkring 70.

I tabel 2 er der foretaget en fordeling af amternes bruttoudgifter til vejvæsenet, fordelt på hovedposterne vedligeholdelse og anlæg. Denne sontring kan fra amt til amt være behæftet med nogen usikkerhed, men ved en helhedsbedømmelse skønnes det ubelæneligt at anvende tallene.

Tabel 2. Amternes bruttovejudgifter*), fordelt på hovedposter.

	1937/38-39/40 gnst. mill. kr.	1950/51 mill. kr.	Stigning i %
Anlægsarbejder u/ vejfondstilskud	8,8	9,9	13
» m/ vejfondstilskud	12,8	14,2	11
i alt	21,6	24,1	12
Vedligeholdelsesarbejder	13,4	30,3	126
Samtlige udgifter	35,0	54,4	55

*) Eksklusive administration m. v.

Uden at komme ind på en nærmere analyse af disse tal kan det formentlig fastslås, at den — når henses til prisstigningerne — stærkt reducerede *anlægsvirksomhed* bl. a. skyldes en ringere tildeling af vejfondsmidler til amterne, og at stigningen i *vedligeholdelsesudgifterne*, der er noget større, end hvad prisstigningen skulle betinge, bl. a. må tilskrives denne reducerede anlægsvirksomhed.

I gennem amtsvej inspektørforeningen er indhentet oplysning fra de enkelte amtsvejinspektører om den forventede fremtidige vedligeholdelsesudgift på landevejsnettet, hvorefter den anslåede årlige vedligeholdelsesudgift pr. km, inklusive administration m. v. varierer fra 2530 kr. til 7900 kr., dog i Københavns Amt 20.000 kr. Den gennemsnitlige udgift er anslået til ca. 5700 kr. for det eksisterende landevejsnet. Amtsvej inspektørforeningen regner dog med, at udgiften til vedligeholdelse af nyregulerede 2-sporet veje kun vil udgøre ca. 4500 kr. årlig pr. km, hvoraf gennemsnitlig ca. 1400 kr. årlig skulle anvendes til fornyelse af tæppebelægningen.

Ved de i disse tal indeholdte udgifter til fornyelser af kørebanelægninger er der dog efter vejdirektoratets opfattelse ikke taget fuldt hensyn til, at de vejbelægninger, der foretages i forbindelse med anlægs- og udvidelsesarbejder med vej fonds tilskud, ikke skal fornyes i de første 15—20 år efter arbejdets færdiggørelse, hvilket vil sige, at amtskommunernes årlige udgift til vedligeholdelse vil blive lavere end af amtsvej inspektørerne antaget, hvis der kan påregnes en nogenlunde omfattende vejfondstildeling.

Endvidere har vejdirektoratet påpeget, at der i de af amtsvej inspektørerne opgivne tal er indeholdt udgifter til forskellige mindre, blandede anlægs- og vedligeholdelsesarbejder, såsom omprofilering af kørebaner,

afretning af sving etc., som amterne såvel før krigen som nu udfører uden vej f onds tilskud som et led i den ordinære årlige vedligeholdelse og forbedring.

Under hensyntagen hertil har vejdirektoratet ment, at den *fremtidige årlige udgift til den egentlige vedligeholdelse*, inklusive administration, snekastning m. v. kan sættes til omkring 4800 kr. pr. km, svarende til i alt ca. 40 mill. kr. for de nærmest kommende år, og at denne udgift efterhånden vil vise en faldende tendens i takt med udbygningen og moderniseringen af landevejsnettet. I 1950/51 og 1951/52 udgjorde amternes udgift til egentlig vedligeholdelse, inklusive administration, snekastning m. v. i øvrigt omkring 40 mill. kr., og for 1952/53 og 1953/54 er budgetteret med et lignende beløb. Der er næppe anledning til at regne med nogen stigning i dette tal.

Det er herefter antagelig ubetænkeligt at forudsætte, at også den fremtidige årlige egentlige vedligeholdelse m. v. kan afholdes inden for et budget af 40 mill. kr., hvortil må lægges et beløb til de blandede arbejder uden vejfondstilskud. Til disse arbejder har amtsvejinspektørforeningen skønnet en årlig udgift på 7 mill. kr. for hele landevej snettet, dog aftagende efterhånden som vejfundsudbygningen skrider frem. Da man i overensstemmelse hermed må regne med, at en del arbejder inden for denne kategori ved en mere almindelig udvidelse af vejfondsvirksomheden vil blive udført i forbindelse med tilskudsarbejder, kan man måske anslå de pågældende udgifter til 3—4 mill. kr. pr. år.

Endelig er der udgifterne til vedligeholdelsen af de *biveje*, der påregnes optaget som landeveje. I de oprindelige forslag om optagelse af biveje som landeveje var der regnet med en optagelse af 5000 km biveje. Imidlertid må det for det første formodes, at der i hvert fald i de nærmeste år kun bliver tale om optagelse af en forholdsvis ringe del af disse 5000 km, da de pågældende veje først skal udbygges af sognekommunerne med vejfondstilskud. Dernæst har kommissionen foreslået, at sognekommunerne i visse tilfælde fortsat skal bære en del af vedligeholdelsesbyrden på de optagne veje, således at amtskommunerne navnlig i de første år efter udbygningen og optagelsen kun får en begrænset merudgift som følge af bivejsoptagelsen.

På baggrund af foranstående har vejdirektoratet ment over for kommissionen at kunne anslå amternes forventede fremtidige årlige vej udgift, bortset fra tilskudsarbejder, til rundt regnet 45 mill. kr.; men det må herved betones, at beløbet er et skøn, og at dets størrelse meget afhænger af, i hvilket omfang amterne igennem vejfondstilskud bliver i stand til at udføre de påkrævede udvidelses-, moderniserings- og forbedringsarbejder på landeveje.

Med en refusion på 70 % skulle amtskommunernes *egenudgift til vedligeholdelsen m. m.* herefter blive ca. 15 mill. kr. For 1953/54 har amts-

kommunerne budgetteret en egenudgift til vejvæsenet i sin helhed på ca. 25 mill. kr. Med en sådan skatteudskrivning skulle der således blive ca. 10 mill. kr. til rest til nyanlæg. Ydes hertil 85 %'s vejfondstilskud, svarer dette til, at amtskommunerne skulle kunne præstere et årligt *anlægsprogram* for landevejene på ca. 65 mill. kr. Udgår vejfondstilskud i mindre omfang, vil amtskommunerne inden for den angivne ramme kunne forøge omfanget af arbejder uden tilskud ud over de foran forudsatte 3—4 mill. kr.

Vejdirektoratet er på grundlag af oplysninger fra amtsvej inspektørerne af den opfattelse, at udgifterne ved at bringe det eksisterende landevejsnet i overensstemmelse med vejreglerne og ved at dække behovet for visse nye vej- og broanlæg med et skøn, der i mangel af en vej plan bliver ret groft, kan sættes til mindst 2 milliarder kr. Der er herved taget hensyn til en forventet stigning i trafikken. Skulle et sådant anlægsprogram gennemføres på 40 år, bliver den årlige udgift 50 mill. kr., medens en gennemførelse på 25 eller 20 år vil give en årlig udgift på henholdsvis 80 mill. kr. og 100 mill. kr.

En forøgelse af anlægsprogrammet fra de ovennævnte ca. 65 mill. kr. til henholdsvis 80 mill. kr. og 100 mill. kr. om året vil forøge amtskommunernes egenudgift fra ca. 25 mill. kr. til ca. 27 mill. kr. og ca. 30 mill. kr.

Det skal understreges, at man næppe kan regne med en jævn fordeling af anlægsudgiften over sådanne lange perioder. Dels vil motorkørselens udvikling være bestemmende for de enkelte arbejders udførelsestidspunkt, dels må det formodes, at anlægsvirksomheden vil blive afpasset efter konjunkturerne. Det har med de anførte summariske tal kun været hensigten at antyde opgavens omfang.

Endvidere må det betones, at beregningerne kun gælder amtskommunerne som gruppe, idet anlægsudgifterne vil falde med forskellig vægt og i forskelligt tempo i de enkelte amtsråds kredse, og at de anførte betragtninger således ikke udelukker, at gennemgående vej- og broforbindelser i visse tilfælde kun kan iværksættes af vedkommende amtskommune ved en forhøjelse af tilskudsprocenten ud over de 85.

Underbilag til bilag 5.

Amternes refusionsberettigede vejudgifter m. v. 1949/50—1950/51

	(1) Gnst. udg. 49/50—50/51 1000 kr. *	(2) Landevejs- længde km	(3) Heraf hovedveje km	(4) % hoved- veje	(5) Indb. i land- kommunerne 1000	(6) Vejudg. pr. km 1000 kr.	(7) Vejudg. pr. indb. kr.	(8) m landev. pr. indb.
København	4.348	105	43	41	314	41,4	14	3,3
Roskilde	1.338	143	73	51	40	9,4	33	3,6
Frederiksborg	2.260	307	81	27	109	7,4	21	2,7
Holbæk	2.309	366	57	16	99	6,3	23	3,7
Sorø	1.496	341	56	16	78	4,4	19	4,4
Præstø	2.443	410	59	14	88	6,0	28	4,7
Bornholm	1.789	249	—	—	26	7,2	69	9,6
Maribo	2.555	349	94	27	87	7,3	29	2,0
Svendborg	1.991	455	87	19	103	4,4	19	4,4
Odense	1.632	310	35	11	80	5,3	20	3,9
Assens	828	206	23	11	44	4,0	19	4,7
Vejle	1.835	412	155	38	115	4,5	16	3,6
Skanderborg	1.553	316	78	25	70	4,9	22	4,5
Aarhus	1.309	139	47	34	82	9,4	16	1,8
Randers	1.725	349	146	41	107	5,0	16	3,3
Aalborg	2.367	424	117	28	131	5,6	18	3,2
Hjørring	1.478	319	215	68	118	4,6	13	2,7
Thisted	2.070	323	101	31	70	6,4	30	4,6
Viborg	2.772	639	143	22	120	4,3	23	5,3
Ringkøbing	2.449	460	266	58	135	5,3	18	3,4
Ribe	1.918	476	138	29	107	4,0	18	4,4
Haderslev	2.135	402	22	55	50	5,3	43	8,0
Aabenraa	1.311	204	66	29	34	6,4	38	6,0
Sønderborg	771	147	27	18	28	5,2	27	5,3
Tønder	1.511	311	68	22	31	4,9	49	10,0
I alt	48.193	8.162	2.197	26	2.266	5,9	21	3,6

Forslag til lov om motorafgifternes anvendelse.

(Fremsat i folketinget den 21. marts 1952 af *Edvard Sørensen*).

Kap. I. Godtgørelse af kommuners vejudgifter m. m.

De afgifter, der opkræves i henhold til følgende love:

- lov nr. 312 af 20. november 1924 om omsætningsafgift af motorkøretøjer med senere ændringer, jfr. lovbekendtgørelse nr. 72 af 5. marts 1951 af lov nr. 25 af 31. januar 1946 om omsætningsafgift af motorkøretøjer,
 - lov nr. 132. af 29. juni 1927 om afgift af benzin med senere ændringer,
 - lov nr. 115 af 8. april 1932 om tilvejebringelse af en fælles vej- og jernbanebro dels over Storstrømmen m. v., dels over Oddesund, jfr. lov nr. 105 af 30. marts 1935 om tillæg til lov nr. 203 af 16. juli 1927 vedrørende færdselsbroen over Lillebælt samt afløsning af broafgifter for benyttelse af Limfjordsbroen og
 - lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej,
 - lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen, herunder bygning af en bro over Guldborgsund,
 - lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer med senere ændringer,
 - lov nr. 438 af 19. november 1950 om en midlertidig tillægsafgift af visse motorkøretøjer m.v.,
 - lov nr. 500 af 20. december 1950 om bortsalg af visse personmotorkøretøjer med senere ændringer,
- skal anvendes til vejformål i overensstemmelse med reglerne i denne lov.

Til delvis dækning af kommunernes udgifter til de offentlige veje og gader udbetales der dem for hvert finansår et refusionsbeløb på grundlag af hver kommunes i henhold til §§ 3—5 anerkendte vej udgifter i vedkommende finansår. Disse udgifter refunderes for amtskommunernes vedkommende med 70 pct., medens refusionsprocenten, forsåvidt angår de øvrige kommuner, fastsættes for hver enkelt kommune under hensyntagen til længden af kommunens offentlige veje, kommunens indbyggertal og størrelsen af de refusionsberettigede vej udgifter, således som nærmere angivet i det loven vedføjede bilag.

§ 3.

Stk. 1. Blandt de vej udgifter, som lægges til grund for den i § 2 omhandlede refusion, kan ikke medtages udgifter til afledning af spildevand, belysningsanlæg (bortset fra belysning af vejtafver o. l.), sporanlæg og andre ledningsanlæg eller udgifter til vedligeholdelse og drift af de nævnte anlæg. Udgifter til underjordisk afledning af overfladevandet fra gader og veje kan medtages med et beløb af indtil 5 pct. af de samlede vejudgifter, bortset fra administrationsomkostninger.

Stk. 2. Amtskommunerne kan medregne amtsvejvæsenets administrationsudgifter, medens der for de andre kommuners vedkommende til dækning af administrationsudgifter kan tillægges et beløb på indtil 5 pct. af de iøvrigt anerkendte udgifter.

Stk. 3. I vejudgifterne skal fradrages indtægter, der tilfalder vejvæsenet ved udleje eller bortsalg af materiel eller ejendom, ved teknisk bistand, ved bidrag fra lodsejere og andre private eller på anden måde.

Stk. 4. 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.

Bidrag til vejformål fra en anden kommune skal ikke fradrages, men den kommune, der yder bidraget, kan kun medregne dette i de i § 14, sidste punktum, omhandlede tilfælde og iøvrigt, når ministeren for offentlige arbejder i særlige tilfælde tillader det.

Stk. 5. I vej udgifterne medtages udgifterne til snekastning — herunder udgifter til anskaffelse, drift og vedligeholdelse af snerydningsmateriel og sneskærme, men ikke udgifter til bortkørsel af sne — samt udgifter til grusning af kørebanerne. Ligeledes kan udgifter til vejtafver, lyssignaler og anden afmærkning medregnes.

Stk. 6. I tvivlstilfælde afgør ministeren for offentlige arbejder, hvorvidt et på et vej regnskab opført beløb vil kunne medregnes, ligesom ministeren kan fastsætte nærmere regler for refusionsberegningen, herunder værdien af ydet naturalarbejde. Værdien af pligtigt snekastningsarbejde kan dog ikke fastsættes højere end svarende til halvdelen af almindelig arbejds løn.

§ 4.

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 indbyggerantal og længden af de offentlige gader og veje ved kalenderårets begyndelse. På grundlag af disse oplysninger udbetaler ministeren en foreløbig refusion.

§ 5.

Stk. 1. Amtskommunerne indsender senest 30. september, købstadkommunerne, flækkerne, København og Frederiksberg senest 30. november,

indberetning bilagt med endelige vej regnskaber for det foregående finansår med revisionsbemærkninger og kommunalbestyrelsernes kendelser til ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Sognekommunerne indsender senest den 15. september endelige vej regnskaber for det foregående finansår i revideret stand til amtsrådene, der senest førstkomende 31. januar til ministeren for offentlige arbejder afgiver indstilling om størrelsen af den sognekommunerne tilkommende endelige refusion.

Stk. 3. På grundlag af de i henhold til stk. 1 og 2 tilvejebragte oplysninger og den revision, hvortil ministeren iøvrigt måtte finde anledning, fastsætter ministeren den endelige refusion, og eventuelle resttilgodehaver 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.

Ministeren for offentlige arbejder kan efter forhandling med indenrigsministeren pålægge kommunerne årlig at indsende oplysninger om de anslåede vejjudgifter for det kommende finansår.

Ministeren for offentlige arbejder kan bestemme, at udbetalinger af refusion til en kommune skal tilbageholdes i tilfælde, hvor denne ikke indsender de i §§ 3—5 omhandlede oplysninger indenfor de derfor givne frister.

Kap. II. Vej fonden.

o.

Stk. 1. Efterhånden som de i § 1 omhandlede afgifter indgår, overføres de til en vejfond, som bestyres af ministeren for offentlige arbejder.

Stk. 2. Af vej fonden udbetales den kommunerne i henhold til kap. I. tilkommende refusion af deres vej udgifter.

Stk. 3. Af vej fonden afholdes dernæst i det omfang, det bestemmes ved de årlige finanslove, udgifter til tilskud til anlæg og vedligeholdelse af motorbådshavne, til det i § 11 omhandlede vejnævn, til vejdirektoratets administrationsudgifter, til drift af et vej laboratorium 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.

Stk. 4. Iøvrigt kan vej fondens midler anvendes til følgende formål:

- a) Som tilskud til anlæg eller udbygning af offentlige veje, gader, pladser og broer, 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 samt af beplantnings- og bebyggelsesforhold ved vejene.
- b) Som tilskud til udbygning af biveje, der skal optages som landeveje.
 - c) Som tilskud til andre anlægsarbejder på biveje og offentlige bygader, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål.
 - d) Som tilskud til nødvendige vejarbejder, der på grund af ganske ekstraordinære forhold vil virke særlig tyngende på vedkommende kommunes økonomi.
 - e) Som tilskud til arbejder af den i litra a og c omhandlede art på veje, gader og broer, der ejes af staten og er åbne for almindelig færdsel.
 - f) Til gennemførelse af de i henhold til lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m. v. omhandlede opgaver.
 - g) Til afholdelse af de udgifter, som endnu måtte påløbe i henhold til lov nr. 105 af 30. marts 1935 om tillæg til lov nr. 203 af 16. juli 1927 vedrørende færdselsbroen over Lillebælt samt afløsning af broafgiften for benyttelsen af Limfjordsbroen,
lov nr. 191 af 17. april 1941 om anlæg af en motorvej fra Rødby Havn til Storstrømsbroen, herunder bygning af en bro over Guldborgsund, og
lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej.

§ 9.

Stk. 1. Forinden tilskud af vejfonden ydes i henhold til § 8, stk. 4, litra c, indhentes en udtalelse fra arbejds- og socialministeren, og forinden tilskud ydes i henhold til litra d, **fra** vej nævnet.

Stk. 2. Tilskud, der ydes af vejfonden i henhold til § 8, stk. 4, litra a—b, kan udgøre indtil 85 **pct.** af den af ministeren godkendte overslagssum **for** arbejdet. I ganske særlige tilfælde kan ministeren dog efter indstilling fra vej nævnet yde større tilskud end fastsat i første punktum.

Stk. 3. De i henhold til § 8, stk. 4, litra c, ydede tilskud kan udgøre fra 60 til 75 pct. af overslagssummen efter arbejdets færdselsmæssige betydning.

Stk. 4. Størrelsen af de i henhold til § 8, stk. 4, litra d, ydede tilskud fastsættes i hvert enkelt tilfælde på grundlag af vejnævnets udtalelse.

Stk. 5. Iøvrigt fastsætter ministeren de nærmere vilkår og betingelser, hvorpå tilskud af vejfonden ydes, for så vidt angår arbejdsbetingelserne for tilskud, som ydes i henhold til § 8, stk. 4, litra c, efter forudgående forhandling med arbejds- og socialministeren.

§ 10.

Stk. 1. Er der udsigt til, at vejfondens indtægter vil være utilstrækkelige til at opfylde dens forpligtelser, skal ministeren for offentlige arbejder forelægge forslag til revision af denne lov, inedmindre den nævnte utilstrækkelighed skønnes af forbigående varighed og statskassen påtager sig at stå i forskud med de manglende beløb. Skulle alligevel vejfonden i et finansår være ude af stand til fuldtud at udrede de i kap. I. omhandlede refusionsbeløb til kommunen, reduceres de hver enkelt kommune tilkommende beløb forholdsmæssigt.

Stk. 2. Af vejfondens i statskassen indestående tilgodehavende svares ingen renter, men der tilkommer ikke staten noget vederlag for opkrævningen af de i § 1 omhandlede afgifter.

Kap. III. Vejnævnet.

§ 11.

Stk. 1. Til at afgive indstilling i de i §§ 9, 13 og 14 omhandlede tilfælde nedsætter ministeren for offentlige arbejder et vejnævn bestående af 2 af ministeren udnævnte medlemmer, hvoraf den ene skal være nævnets formand, og 7 andre medlemmer, hvoraf

- 1 udpeges af indenrigsministeriet,
- 2 udpeges af amtsrådsforeningen,
- 2 af de samvirkende sognerådsforeninger,
 - 1 af købstadsforeningen og
 - 1 af Københavns magistrat.

Stk. 2. I behandlingen af de i § 14 omhandlede sager deltager de to sidstnævnte medlemmer dog ikke.

Stk. 3. For samtlige medlemmer udpeges suppleanter. Vederlag for formanden og medlemmerne fastsættes ved finansloven. Udgifterne hertil og til medhjælp for nævnet samt dettes udgifter til rejser m.v. afholdes af vejfonden, jfr. § 8, stk. 3.

Kap. IV. Midlertidige bestemmelser og overgangsbestemmelser.

§ 12.

I de første 3 finansår efter lovens ikrafttræden kan det en kommune i henhold til kap. I. tilkommende refusionsbeløb ikke udgøre et beløb, der er mindre end gennemsnittet af de kommunen i henhold til § 9 i lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 om afgift af motorkøretøjer i de sidste 3 finansår før lovens ikrafttræden udbetalte beløb.

§ 13.

Såfremt der mellem to eller flere kommuner eller andre offentlige myndigheder inden lovens ikrafttræden er sluttet aftale, hvorved en kommune har påtaget sig vejarbejder, herunder udførelse af tilskudsarbejder, eller

har forpligtet sig til at bidrage til vej udgifter, og denne aftale 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 vej nævnet 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. Krav om refusion i henhold til denne paragraf skal være ministeren i hænde inden 1 år efter lovens ikrafttræden.

§ 14.

Uanset reglerne i §§ 1—3 i loven af 21. juni 1867 om bestyrelsen af vejvæsenet kan ministeren for offentlige arbejder indtil videre efter forhandling med den pågældende amts- og sognekommune og efter indstilling fra vejnævnet bestemme, at en bivejstrækning skal optages på landevej sfortegn elsen for vedkommende amtsrådsreds, når den pågældende vej skønnes at have væsentlig færdselsmæssig betydning for et større område udenfor kommunen. Er vejen ikke inden optagelse udbygget i en efter dens færdsel på tidspunktet for optagelse tilfredsstillende stand, er det dog en forudsætning herfor, at der straks eller senere ydes vejfondstilskud til den fornødne udbygning. Sognekommunen skal da betale amtskommunen en godtgørelse, som svarer til den del af den anslåede udbygningsudgift, som ikke påregnes dækket af vejfonden. Ministeren fastsætter efter indstilling fra vejnævnet størrelsen af dette godtgørelsesbeløb, og over hvilken periode betalingen af beløbet kan udstrækkes. På samme måde kan det bestemmes, at sognerådet skal yde godtgørelse for særlige udgifter, der ved overtagelsen kommer til at påhvile amtskommunen som følge af mangelfuld vedligeholdelse af vejen fra sognekommuners side.

§ 15.

Samtlige hidtil oppebårne, men endnu uforbrugte beløb i henhold til lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 om afgift af motorkøretøjer § 9, stk. 1—4, (vejfondene m. v.), lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner m.v. (krydsningsfonden) og lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København m. v. overføres til vejfonden, som de i henhold til nævnte love indgæede forpligtelser herefter påhviler. Ligeledes kan der i det fornødne antal år af vejfonden ydes tilskud til udstykningsveje i Sønderjylland i overensstemmelse med den derfor lagte plan.

§ 16.

Denne lov træder i kraft den 1. april 1952.
Samtidig ophæves:

- § 22 i lovekøntgørelse af 5. marts 1951 af lov nr. 25 af 31. januar 1946 om omsætningsafgift af motorkøretøjer som ændret ved senere love,
- § 3, stk. 2, i lov nr. 132 af 29. juni 1927 om afgift af benzin,
- sidste punktum i § 3, stk. 3, i lov nr. 168 af 11. april 1942 om anlæg af en motorvej vest om København samt udbygning af Hørsholmvejen som motorvej,
- §§ 9 og 10 i lovekøntgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 af lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer,
- § 4 i lov nr. 438 af 19. november 1950 om en midlertidig tillægsafgift på **motorkøretøjer**,
- § 19 i lov nr. 158 af 13. april 1938 om snekastning,
- § 13, stk. 2, i lov nr. 169 af 30. marts 1946 om iværksættelse af offentlige arbejder m.v. og beskæftigelse af arbejdsløse og
- § 7 i lov nr. 500 af 20. december 1950 om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer.

Angående bemærkninger til lovforslaget henvises til rigsdagstidende 1951/52, tillæg A, spalte 5727 ff.

Provenuet af motorafgifterne og deres anvendelse fra 1931/32 til 1952/53.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
	Benzin- afgift) Mill. kr.	Vægt- afgift) Mill. kr.	Om- sætnings- afgift) Mill. kr.	Andre afgifter Mill. kr.	Afgifter ialt Mill. kr.	Kommun- ernes vejudgifter Mill. kr.	Udg. til vej- fundsarb. samt stats-, bro- og viaduktarb. Mill. kr.	Vejudg. ialt Mill. kr.	Af motor- afgifterne udbetalt til kommunerne direkte Mill. kr.	Af motor- afgifterne ialt anvendt til vejarb. (7) + (9) Mill. kr.	Afgifter oversteget udbetalinger med (5) ÷ (10) Mill. kr.
1931/32	21,7	20,7	7,3	49,7	82,2	6,2	88,4	38,6	44,8	4,9	
1932/33	22,9	18,8	3,3	45,0	75,2	5,6	80,8	34,8	40,4	4,6	
1933/34	23,9	19,8	4,9	48,6	80,1	14,2	94,3	36,4	50,6	÷ 2,0	
1934/35	26,5	21,3	6,6	54,4	76,9	16,8	93,7	39,1	55,9	÷ 1,5	
1935/36	28,4	22,8	5,9	57,1	81,3	14,6	95,9	39,2	53,8	3,3	
1936/37	29,6	24,3	7,8	61,7	91,9	12,4	104,3	39,2	51,6	10,1	
1937/38	31,1	26,2	10,1	67,4	97,0	42,5 ²⁾	139,5	39,0	81,5	÷ 14,1	
1938/39	32,7	28,2	13,1	74,0	106,7	17,4	124,1	43,5	60,9	13,1	
1939/40	35,8	30,1	13,2	79,1	115,0	17,8	132,8	51,8	69,6	9,5	
1940/41	25,0	14,0	1,1	40,1	84,9	14,1	99,0	30,0	44,1	÷ 4,0	
1941/42	6,8	12,5	0,4	19,7	97,7	44,8	142,5	30,0	74,8	÷ 55,1	
1942/43	4,5	12,3	0,4	17,2	91,6	24,3	115,9	40,0	64,3	÷ 47,1	
1943/44	1,9	11,9	2,4	16,2	88,1	33,4	121,5	40,0	73,4	÷ 57,2	
1944/45	1,4	11,6	4,2	17,2	74,1	15,8	89,9	40,0	55,8	÷ 38,6	
1945/46	6,6	16,1	13,5	36,2	77,7	11,6	89,3	40,0	51,6	÷ 15,4	
1946/47	75,3	27,8	19,5	122,6	133,6	13,2	146,8	40,0	53,2	69,4	
1947/48	106,2	33,6	11,1	150,9	157,8	16,2	174,0	50,0	66,2	84,7	
1948/49	158,6	36,3	8,9	203,8	181,9	31,6	213,5	60,0	91,6	112,2	
1949/50	178,8	41,1	14,8	234,7	203,3	47,7	251,0	75,0	122,7	112,0	
1950/51	177,0	43,3	22,5	18,5	228,3	72,0 ³⁾	300,3	95,0	167,0	94,3	
1951/52	176,4	48,1	22,9	25,0	272,4	72,6 ⁴⁾	323,6	103,0	175,6	96,8	
1952/53	185,5	55,2	48,0	40,4	329,1	42,4	...	103,0	145,4	183,7	

1) inklusive 1-oresafgifterne men eksklusive »femøren«.

2) heri indeholdt ca. 29 mill. kr. vedrørende Størstrøms- og Oddeundbroen.

3) heri indeholdt ca. 25 mill. kr. vedrørende tidligere udførte viaduktarbejder.

4) heri indeholdt ca. 25 mill. kr. vedrørende Limfjordsbroen.

Socialministeriets
bibliotek

Handwritten signature