

[Alfred Jensen.]

beløbene i den situation, at skatteydere, som kun har en almindelig folkepension at leve af, er steget 20-30-40-50 kr. i skat fra det ene år til det andet. Dette er min begrundelse for, at man bør undersøge de sats, der her er opstillet, meget nøje og foretage beregninger.

Det er muligt, at jeg, hvis jeg deltog i disse forhandlinger, kunne stille forslag, så vi ikke alene kunne redegøre for, hvordan vor stilling er til de forskellige punkter, men også kunne bidrage til en bedre udformning af lovene, men jeg kan jo ikke gøre mig noget håb om at få lov til at deltage i udvalgsarbejdet, og derfor må jeg begrænse mig til at udtale mig her i tinget på det grundlag, der foreligger.

Hvad kineseriet angår, er jeg aldeles ikke fornærmet på kineserne, hverken på grund af deres udseende eller på grund af, at de begynder på det, vi kalder bagsiden, og skriver fra højre til venstre. Når jeg har talt om kineseri, er det, fordi danskerne unægtelig har en vanskelighed ved at læse de kinesiske bøger, både fordi man begynder bagfra og på grund af skriften. Jeg kan ikke se, at der i det, jeg sagde, kan være noget som helst fjendtligt over for kineserne. Jeg gjorde opmærksom på, at sådanne tilfælde absolut ikke er formålstjenlige, og jeg synes, at finansministeren i stedet for at forsøge på at klare det så billigt skulle have taget denne, kan jeg sige spinkle, sagtmødige kritik, jeg her har fremsat, til efterretning, for der var jo anledning til at fremsætte mere kritiske bemærkninger om selvangivelsesblanketten end dem, jeg har fremsat her. Jeg håber imidlertid, at man tager disse spørgsmål op til behandling for at opnå en forenkling, med det formål, at ikke alene skattelovgivningen, men også selvangivelsesblanketten bliver mere overskuelig, så man ikke kommer i den situation, at man ikke ved, om man behøver at udfylde den eller ikke udfylde den. Det er dog problemer, som har betydning for skatteborgerne, og de

klares nu engang ikke med en lille dårlig vittighed her fra talerstolen.

Finansministeren (Kampmann): Jeg har naturligvis ikke villet genere det ærede medlem, men i øvrigt glædede det mig, at det ærede medlem var klar over, at ikke alt, hvad de bruger ovre mod øst, egner sig til at bruges her i vest.

Jeg kan tilføje, at den selvangivelsesblanket, vi nu har fået, og hvor vi begynder bagfra, er betydelig bedre end den, vi har haft før. Jeg har nok lagt mærke til, at skatteyderne har betydelig lettere ved at udfylde fradragsposterne end ved at udfylde indtægtsposterne, men vi skal nok prøve på ved forenklingen at nå så langt, at alle rubrikker bliver lige godt udfyldt.

(Kort bemærkning).

Alfred Jensen: Jeg har udfyldt selvangivesskemaer i mange år, og det forekommer mig, at den blanket, vi får nu, ikke er mere overskuelig end den, vi fik tidligere. Det eksemplar, jeg har anskaffet mig formedelst 12 øre, forekommer mig at være mere indviklet end dem, vi har haft før, bl. a. fordi man har fået den nye bestemmelse derpå.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling

vedtoges uden afstemning.

Hans Knudsen: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning
vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 741, fremsættelsen i tidenden sp. 1277).

Lovforslaget sættes til forhandling.

M. Larsen (Kolding): Det foreliggende lovforslag er en gammel kending, eftersom lignende lovforslag har været fremsat to gange før, men der er i det foreliggende lovforslag nogle enkelte principielle forhold, som jeg gerne vil fremdrage.

For det første tager lovforslaget sigte på en forenkling ved at samle alle de hidtil gældende love, cirkulærer og vedtægter. En sådan simplificering vil de kommunale administratorer sikkert være taknemlige for.

Angående refusionsordningen foreslås det, at den nugældende refusionsordning ændres derhen, at det bliver kommunernes antal vejkilometer og indbyggertal samt vejudgifter, der bliver afgørende for størrelsen af refusionsprocenten, og ikke som nu antallet af indregistrerede biler i området. Jeg tror, denne ordning vil finde tilslutning i kommunale kredse; men med denne ændring af refusionsordningen kommer ministeren ind på refusionens størrelse for de forskellige kommunegrupper, og dette er et ømtåligt område. Alle vil gerne have mere, ingen vil have mindre end hidtil.

Kommunernes refusion for anerkendte vejudgifter udredes ifølge lovforslagets § 3 straks efter udløbet af det finansår, hvori de er afholdt.

Amtskommunerne har hidtil fået refunderet deres anerkendte vejudgifter med 65 pct.; det foreslås, at de for fremtiden skal have 75 pct., en forhøjelse, som jeg tror er meget berettiget.

Amtsvejenes belastning er i stadig stigning både med hensyn til vognenes antal og vægt. Jeg har gennem mange år haft lejlighed til at iagttage sliddet på vejene i Vejle amt. Næsten hver vinter har selv de bedste veje været opkørt på lange strækninger. Jeg er klar over, at det er de store brunkulstransporter, der er årsag til dette voldsomme slid, men vejene skal istandsættes og helst godt, og det er dyrt, så 75 pct.s refusion af udgifterne hertil er sikkert ikke for meget.

Refusionen til sognekommunerne fastsættes som nævnt for hver enkelt kommune for sig under hensyntagen til kommunens indbyggertal og længden af kommunens offentlige veje samt størrelsen af de refusionsberettigende udgifter.

Refusionsberettigende er udgifter til sne-rydning, grusning af veje, vejtavler, skilte med meget mere. Der er også enkelte ting, der ikke kan medtages, nemlig udgifter til belysningsanlæg, sporanlæg eller andre ledningsanlæg eller udgifter til disses vedligeholdelse og drift. Heri er jeg ganske enig, men jeg vil gerne her stille et spørgsmål til den højtærede minister. Der ligger offentlige veje ved mange offentlige havne, men disse veje har til dato ikke kunnet få noget tilskud til reparationer eller udbygning. Vi har f. eks. i Kolding et vejstykke på ca. en kilometers længde, der forbinder hovedvej 1 med hovedvej 10 på den korteste måde. Det pågældende vejstykke er meget stærkt befærdet af gennemgående færdsel. Vi er ikke interesseret i at få vejstykket lagt ud som hovedvej, men vi får ingen tilskud til reparationer, og lignende forhold findes mange andre steder. Bliver sådanne veje refusionsberettigede fremover? Det fremgår ikke helt klart, men det må måske tages som en selvfølge.

Det er overordentlig dyrt herhjemme at skabe og vedligeholde et vejnet i den stand, der er ønskelig, og derfor må der naturligvis skabes lovhjælp til fremskaffelse af de nødvendige beløb. Disse beløb har til dato været fremskaffet ved benzinskatter, omsætningsafgift af motorkøretøjer med mere. Beløbene samles i vejfonden, der bestyres af ministeren for offentlige arbejder. Det kan ikke undgås, at tilskudsprocenten ved den omlægning, der nu finder sted, kan komme til at svinge noget, også sammenlignet med de beløb, kommunerne tidligere har fået. Jeg har nævnt, at amtskommunernes refusionsprocent foreslås forhøjet fra 65 pct. til 75 pct. Refusionsprocenten for sognekommuner skønnes at ville stige fra 41 pct. til 45 pct. For købstadernes vedkommende skønnes det, at den vil stige med ca. 2 pct. og vel omtrent det samme for København og Frederiksberg. Dette skøn hviler på en forsigtig vurdering; om den holder, er ikke afgjort, og om denne procentfordeling er absolut retfærdig, kan diskuteres.

Jeg vil tro, at det område, der efter denne ændring vil blive dårligst stillet, er København og nærmeste omegn, men som sagt, hele fordelingsgrundlaget kan der forhandles om, og så kan vi se, om vi kan nå til enighed.

[M. Larsen (Kolding).]

I §§ 7 og 8 omhandles en del arbejder, hvortil ministeren kan bevilge tilskud. Det har hidtil været ministerens ret at bevilge tilskud indtil 85 pct.; fremover bliver det efter forslaget 80 pct. Ministeren er her suveræn, men der skal indhentes en udtalelse fra vejnævnet, der også gør indstilling om tilskuddets størrelse. Efter min mening er det rigtigt, at ministeren er suveræn på dette område, og jeg vil håbe, at hovedparten af de penge, der anvendes og bevilges efter disse paragraffer, går til rene vejarbejder.

Jeg vil gerne på mit partis vegne anbefale en hurtig gennemførelse af lovforslaget.

Holmberg: Vi fik sidste år vedtaget loven om offentlige vejes bestyrelse. Loven blev enstemmigt vedtaget her i folketinget. Der var egentlig mange gennemgribende ændringer, ændringer, som vi vist godt kan sige var naturlige med den voksende trafik. Vi fik også forelagt forslag til lov om tilskud til de offentlige veje, men vi nåede ikke dengang at blive færdige med behandlingen. Nu har vi dette forslag til behandling igen, og jeg udtaler det håb, at vi også kan vedtage denne lov i enighed. Tilskudsloven er jo i endnu højere grad end bestyrelsesloven nødvendig netop på grund af den voksende trafik. Vi kan vel sige, at de to love hører sammen.

Her ved første behandling er der ingen grund til at gå i enkeltheder, for der er ingen tvivl om, at der forestår en ret lang udvalgsbehandling. I forhold til forslagene sidste år må vi anerkende, at der er forbedringer, også principielle forbedringer, idet ministeren, i hvert fald finansministeren, dengang foreslog, at alle motorafgifterne skulle gå i statskassen. Ved nærværende lovforslag opretholdes tanken om, at pengene skal bruges til vejformål. Men det har vi drøftet så ofte.

I forhold til det tidligere forslag er det en forbedring, at der er foreslået større refusioner både til by-, sogne- og amtskommuner, og der er grund til at påskønne, at ministeren har bøjet sig for vore henstillinger om en sådan højere refusion. Motor Kommissionens betænkning er i store træk lagt til grund. Der var heri enighed om, at de tyndt befolkede egne i vort land skulle

have større refusion. Meningen er jo, at der skal udbetales refusion efter indbyggertal og antal kilometer vej; det er vi enige om er rigtigt, men jeg kan ikke anerkende, at dette berettigede krav er tilstrækkeligt tilgodeset. I skalaen, der er optaget som bilag til lovforslaget, er refusionsprocenterne i de første kolonner, vi kan sige de første 11 kolonner, fra højre forøget lidt. Hvad angår de næste fem kolonner gældende for kommuner med 11-16 km vej pr. indbygger, er skalaen undergået en aftrappet forhøjelse. Jeg vil indrømme, at skalaen er en forbedring i forhold til det tidligere foreslåede, men jeg kan ikke anerkende, at der er givet de tyndt befolkede sognekommuner med de lange vejstrækninger tilstrækkeligt ud fra retfærdighedsprincippet. Jeg håber, vi også her kan nå til enighed om ændringer; ellers må vi naturligvis forbeholde os at stille ændringsforslag.

I de vejudgifter, der lægges til grund for refusionen, er der nogle, vi må se lidt nærmere på. Vi lægger bl. a. mærke til, at bortkørsel af sne kan medregnes, man kan næsten sige uden begrænsning. Det var måske naturligt her at begrænse sig til at refundere udgifter, der har virkelig færdselsmæssig betydning.

I samme forbindelse vil det også være naturligt, at vi nærmere drøfter, om visse tilskud fra vejfonden skal administreres af arbejdsministeren. Jeg ville egentlig finde det mere rimeligt, om også disse arbejders administration forbliver under trafikministeren, for det er nu engang en vejlov, det her drejer sig om. Der er flere ting, der trænger til en nærmere drøftelse, men vi får jo en udvalgsbehandling.

Jeg vil endelig nævne, at der i lovforslaget står, at vejfonden bestyres af ministeren for offentlige arbejder. Det vil altså sige, at ministerens gamle beføjelse stort set opretholdes. Må jeg her minde den højtærede minister om den debat, der var her i tinget om nedrivningen af Østifternes bygning, en debat, der i første række var foranlediget af det radikale venstre. Efter denne, vi kan godt sige ret store debat blev det vedtaget, at der skulle foretages en undersøgelse med det formål at skabe den størst mulige sikkerhed for, at tilskud fra vejfonden også ud fra samfundsøkonomiske synspunkter havde tilstrækkelig begrundelse. Nu ved jeg nok, at

[Holmberg.]

vejfondens tilskud er foreslået nedsat fra 85 til 80 pct., dog på den måde, at der godt kan bevilges 85 pct., men det var dog vist ikke en så ringe ting, der var tænkt på. Nu er der gået et år, siden denne debat fandt sted. Har en sådan undersøgelse fundet sted? Jeg stiller dette spørgsmål til den højtærede minister. Mig bekendt er der ingen, der har fået underretning herom, men nu er der jo en lejlighed til, at vi kan få det.

I øvrigt er der stort set ingen ændringer i forhold til det, der før var gældende. At ministeren skal have ret store bemyndigelser, mener jeg er rigtigt, men det er nu meget store beløb, det her drejer sig om, og det bliver ikke bedre derved, at ministeren egenmægtigt kan bestemme, at arbejdet skal være dyrere end nødvendigt, ved at maskinerne skal stoppes og skovlene skal frem. Denne form for udnyttelse af bemyndigelse og magt kan vi ikke billige. Det eneste, der kommer ud af det, er, at der bliver udført mindre arbejde til den samme pris. Når ministeren har en sådan indstilling, er det lidt svært for os at overlade disse mange millioner til en enkelt mand. Jeg vil gerne indrømme, at det kan være lidt svært at finde det rette forum, men når vi tænker på, at folketingets finansudvalg sidder og drøfter betimeligheden af anvendelsen af selv ret små beløb — hvilket jeg for øvrigt mener er naturligt — medens, hvad disse kæmpebeløb angår, både finansudvalg og folketing er spændt fra vognen, så må der kunne findes en mere betryggende måde end den i øjeblikket gældende.

Det gælder jo i det hele taget om at få fordelingen så rigtig og retfærdig som muligt. Jeg kan ikke se det retfærdige i, at ministeren, når der løber en koncessioneret omnibusrute inden for et bestemt område, kan yde et særligt tilskud af vejfonden svarende til tre fjerdedele af den vægtafgift, der betales af de til en sådan rute benyttede motorkøretøjer. Der var den samme bestemmelse i det lovforslag, der blev behandlet i forrige samling; motiveringen for det rigtige heri er derimod ikke den samme som dengang. Sidste gang var motiveringen den, at disse busser sled særlig stærkt på vejene, men jeg tror næppe, at den argumentation holder. Ingeniørerne er i hvert

fald ikke sikre på, at denne form for trafik slider særlig stærkt, og jeg tror slet ikke, det er tilfældet på de strækninger, der her er tale om, for der benyttes jo ret langsomtgående køretøjer. Vi må også regne med, at de strækninger, der her tænkes på, i forvejen er godt og stærkt udbygget.

Så anføres det endvidere, at en kommunalbestyrelse kan træffe aftale med den koncessionshavende myndighed om, at beløbet helt eller delvis kan bruges til billigørelse af taksterne. Det kan da ikke være rigtigt. Det er da til vejene, pengene skal bruges. Jeg nærer den største sympati for disse ruter, men jeg vil minde om, at vi netop i øjeblikket har et andet lovforslag til behandling, der omhandler lettelse — jeg tænker her på finansministerens forslag til lov om refusion for rutebiler.

Til sidst kun dette, at vi anerkender, at tilskudsprocenterne skal forhøjes; om det netop skal være de foreslåede forhøjelser, ja, det kan vi drøfte i udvalget. Vi anerkender også det rigtige i, at kommunerne kan få pengene udbetalt noget før. Jeg skal med de bemærkninger, jeg hermed har gjort på mit partis vegne, tilsige en saglig behandling i det udvalg, der bliver nedsat.

Asger Jensen: I forhold til de nugældende bestemmelser er der foreslået flere nye principper i nærværende forslag til lov om tilskud til de offentlige veje. Dette gælder dog ikke vejfondens midler, idet lovforslaget her bygger på det hidtil gældende princip, nemlig at de opkrævede motorafgifter, dog ekskl. tillægsafgiften for benzin og en del af omsætningsafgiften, anvendes til delvis dækning af kommunernes vejudgifter m. v. eller indgår i en vejfond, og det forekommer mig at være klogt og rigtigt af den højtærede minister. Det vil sikkert give lovforslaget en lettere gang gennem folketinget.

Jeg skal ikke her ved lovforslagets første behandling tage stilling til de foreslåede procentsatser. De beløb, der tænkes refunderet de forskellige kommunegrupper, synes at imødekomme venstres og det konservative folkepartis ønsker om at lette ejendomsskatterne i sognekommunerne ved at give større refusion end efter gældende regler til amts- og sognekommuner. For købstædernes vedkommende bygger lovforslaget på et nyt princip for beregning af

[Asger Jensen.]

tilskuddene, idet kommunens faktiske, refusionsberettigende udgifter til vejvæsen, længden af kommunens offentlige veje samt kommunens indbyggertal herefter skal danne grundlag for beregningen af refusionsprocenten, d. v. s. at kommunen allerede ved budgetlægningen kan beregne størrelsen af tilskuddet til vejudgiften.

Der kan være grund til at overveje, hvorvidt udgifterne til belysningsanlæg burde regnes med til refusionsberettigende udgifter, idet man i vore dage vist må anerkende, at belysning hører med til enhver vej inden for bebyggede områder. Det synes i øvrigt, som man i lovforslaget har tilsigtet at yde købstadkommunerne en mindre stigning i tilskuddene end de øvrige kommuner. For Københavns og Frederiksbjergs vedkommende vil en gennemførelse af lovforslaget endog betyde en direkte nedsættelse af tilskuddene, og også på dette område må vi tage forbehold. Dette spørgsmål må gennemdrøftes i et kommende udvalg.

Tilskud fra vejfonden foreslås nedsat fra de nuværende 85 pct. til normalt 80 pct. Det er muligt, at en øget byrde på det lokale område kan virke rimelig, men også dette vil der være grund til at overveje i udvalget. Ja, man må vel i det hele taget se på, hvorledes vejfondens midler skal administreres. Den højtærede økonomiminister har jo tidligere foranlediget en sådan drøftelse her i tinget, og der må vel her ved lovens revision bringes klaring over dette spørgsmål, således som det blev pålagt folketinget at gøre ved beslutningen den 13. december 1956, da tinget drøftede spørgsmålet om nedrivningen af Østifternes Kreditforening, hvad også det ærede medlem hr. Holmberg var inde på. Den folketingsbeslutning, som blev vedtaget, var foreslået af den nuværende højtærede økonomiminister og den nuværende højtærede landbrugsminister, og den har følgende ordlyd, der er optrykt i Folketingstidende, tillæg B. for 1956-57, sp. 112-114:

„Efter de af udvalget til behandling af forslag til folketingsbeslutning angående den planlagte nedrivning af Østifternes Kreditforenings bygning over for folketinget fremsatte udtalelser beslutter folketinget at udtale, at en undersøgelse af spørgsmålet om en revision af de gæl-

dende regler for vejfondens tilskud til vej- og gadearbejder med eventuelle tilsluttende nedrivninger af bygninger snarest bør optages med det for øje at tilvejebringe størst mulig sikkerhed for, at sådanne tilskud fra vejfonden også ud fra en samfundsmæssig vurdering altid har tilstrækkelig økonomisk begrundelse.“

Det må vist være rigtigt, at udvalget, da der ikke findes noget herom i lovforslaget, tager dette op til særlig overvejelse ved denne lejlighed.

Den nydannelse, der er foreslået i § 9, nemlig at der kan ydes et særligt tilskud af vejfonden til vejudgifter, når en koncessioneret omnibusrute belaster et vejnet særlig hårdt, finder jeg rimelig og forståelig; men det forekommer mig, at tilskudstanken føres for langt ud, når man åbner mulighed for at lade tilskuddet gå til nedsættelse af billetpriserne. Hensigten med vejfonden må ifølge sagens natur være en rimelig fordeling af de opkrævede motorafgifter til vedligeholdelse og udbygning af vejnettet, hvorimod sociale tilskud, f. eks. til nedbringelse af enkelte borgeres billetpriser, principielt ikke kan høre til denne formål. Et tilskud af den art ville også være et typisk eksempel på, hvordan man kan få den offentlige administration til at vokse; det ville nemlig blive en kompliceret sag for en kommunalbestyrelse at følge en koncessionshavers virksomhed på en sådan måde, at den til enhver tid var i stand til at afgøre, om billetpriserne netop svarede til det offentlige tilskud.

I § 7, stk. 3 a, er der nye ting, som jeg i og for sig ikke har kritiske bemærkninger til; men jeg vil gerne have klarlagt, om sætningen

„eller til tilvejebringelse af forskriftsmæssige belysningsanlæg for kørebaner samt til offentlige parkeringspladser og -anlæg“

alene tager sigte på udskiftning af forældede anlæg, eller det også er tanken at yde tilskud til belysningsanlæg i forbindelse med anlæg af nye veje og pladser. Med de tilskud til beskæftigelsesarbejder, som er foreslået i § 7, stk. 3 e, og § 8, stk. 2, bortfalder de særlige bestemmelser om henvist arbejdskraft, hvilket vil lette administrationen og gøre bestemmelserne mere praktisk anvendelige.

Idet jeg henviser til, hvad mit partis tid-

[Asger Jensen.]

ligere ordfører, det ærede medlem hr. Poul Sørensen, har sagt om tilsvarende forslag ved disses behandling her i tinget i de to foregående folketingsår, skal jeg på det konservative folkepartis vegne med disse bemærkninger tilsiige en velvillig, men grundig behandling i et udvalg med det formål at få lovforslaget gennemført i indeværende samling.

Kirkegaard: Hvis man vil prøve på at sammenligne vore veje med andre landes veje — jeg tænker her i særlig grad på det sydlige udlands — er det mit indtryk, at de danske veje kan tåle en sådan sammenligning. Der er derfor, mener jeg, grund til at påskønne de myndigheder, som gennem årene har haft et ansvar med hensyn til vejbyggeri: ministeriet for offentlige arbejder med de skiftende trafikministre og de amtskommunale og andre kommunale myndigheder; dem tilkommer æren for de relativt gode veje, vi har.

Der er endnu en del byer, hvor gennemkørselsforholdene ikke er særlig gode; men derudover mener jeg, at vort vejnet ikke er ringe; det står imidlertid klart for os alle sammen, at vi skal videre frem. Motorkøretøjer og i ganske særlig grad biler er jo et uhyre vigtigt led i produktionsprocessen i det moderne samfund, og når bilparken og antallet af motorkøretøjer i øvrigt øges meget stærkt hvert år, skal der en betydelig forudseenhed til for at holde en rimelig balance mellem kravene til vejene og vejenes tilstand. Ved hjælp af loven om bestyrelsen af de offentlige veje, som blev vedtaget i sidste samling, og det lovforslag, vi behandler her i dag, skal vi altså prøve på at nå et tilfredsstillende resultat i lovgivningsmæssig henseende. Når jeg tænker på de store afgifter, der er både på vogne og benzin, undrer det ikke mig, at der bl. a. fra erhvervslivets side stilles krav om gode veje, gode færgeforbindelser m. v., og jeg vil for mit vedkommende gerne være med til at imødekomme rimelige krav i så henseende. Med den stærkt stigende trafik mister selv mindre veje det lokale præg; vi bliver efterhånden alle interesserede i gode veje over hele landet, og når statskassen har de store indtægter på kørslen, kan staten ikke

undslå sig for at betale endogså meget store tilskud til vejene.

Det radikale venstre er på forhånd velvilligt indstillet over for ministerens lovforslag; men med de erfaringer, jeg har fra udvalgsarbejdet om disse problemer, må jeg regne med, at størrelsen af tilskuddene i nogen grad vil dele vandene. Hvad tilskudsprocenten angår, må vi prøve at afpasse den således, at vi bevarer de offentlige myndigheders interesse i den samme strenge økonomi, som hver enkelt af os er nødt til at anlægge i sin private husholdning. Grænsen er måske ikke så nem at finde, men jeg har altså prøvet på at antyde — omend ikke i kroner — hvor jeg mener den ligger. Dermed være ikke sagt, at vi altid skal gå op til den grænse; men vi må i hvert fald ikke overskride den. Denne grænse for tilskuddene må vi prøve at vurdere under det kommende udvalgsarbejde, og det er jo også meningen, som det allerede er nævnt af andre ordførere, at udvalgsarbejdet skal foregå under indtryk af den debat om Østifternes Kreditforenings bygning, som fandt sted i sidste samling. Jeg har i øvrigt forstået ministerens fremsættelsestale sådan, at denne debat er den direkte årsag til, at tilskuddet til sådanne vejfundsarbejder i forslaget er nedsat fra 85 til 80 pct.

Ellers er alle de øvrige tilskud fra staten større end tidligere foreslået, og det er jeg tilfreds med. Det er ikke så ligetil at udarbejde tilskudsprocenter, som er rimelige over for alle kommunegrupper, idet disse jo er uhyre forskellige. Når vi ser på kommunev ejene, kan man ikke undgå at få det indtryk, at de er bedst i landets østlige egne, på øerne og i Østjylland, altså i den mere velhavende del af landet, og at vejene bliver dårligere, jo længere vi kommer mod vest. Det siger sig selv, at den tætbebyggede kommune med frugtbar jord har helt andre og bedre muligheder for at ofre noget på vejene end de fattige hedesogne i Vestjylland.

Nu er det ret svært at se, om den skala, som er foreslået, og som er optrykt som bilag til forslaget, giver så store udslag, at det på rimelig måde imødekommer de udstrakte og småt bebyggede kommuners interesser. Jeg ved det ikke, men disse kommuner er indtil nu ved den gældende lovgivning ble-

[Kirkegaard.]

vet forfordelt. Derfor mener jeg, de har noget til gode; jeg tror, de har krav på en særlig velvillig behandling ved denne lov, og det håber jeg den højtærede minister vil være med til.

I øvrigt skal jeg på mit partis vegne anbefale lovforslaget til fortsat velvillig behandling.

Helge Madsen: Da mit partis ordfører er forhindret i at være til stede, skal jeg på hans vegne anbefale lovforslaget til velvillig behandling i det kommende udvalg. Der er mange ting, der skal ses på dér, men jeg vil allerede i dag gerne gøre opmærksom på et enkelt forhold, som jeg vil bede ministeren se på, eventuelt udtale sig om. Når tilskuddene til vejudgifterne bliver ydet til kommunerne, ser man undertiden, at kommunerne pålægger lodsejerne en afgift eller et beløb. Jeg vil gerne henstille, at det ikke bliver sådan, at kommunernes „indtægter“ på vejene, havde jeg nær sagt, kommer op over de 100 pct., således at kommunerne ligefrem kan få en fordel deraf. Der er gjort opmærksom på, at noget sådant vist kan lade sig gøre, og jeg vil gerne bede ministeren eventuelt udtale sig derom.

I øvrigt anbefaler jeg forslaget til velvillig behandling i udvalget.

Lynnerup Nielsen: Da jeg som de andre ordførere i fjor havde lejlighed til at udtale mig angående et forslag, der i det væsentlige hvilede på de samme principper som det foreliggende, skal også jeg indskrænke mig til nogle få bemærkninger.

Det forslag, der her foreligger, er på nogle områder ændret i forhold til forslaget fra i fjor — jeg tænker her særligt på tilskudsprocenterne og på, at de midler, der opkræves til vejformål, nu også reserveres til vejformål. Amtskommunernes refusionsprocent forhøjes fra 65 til 75, hvilket må siges at være en forbedring og en tiltrængt håndsrækning til amtskommunerne. Det er åbenbart for alle, at vejudgifterne gennem de senere år virkelig har været meget tyngende, og jeg kan heller ikke se rettere, end at det må være helt i sin orden, at motormidlerne mest muligt medgår til vore veje, så meget mere som midlerne jo angives at blive opkrævet til dette formål.

Selv om mit parti og jeg anerkender, at den 10 pct.s forhøjelse til fordel for amtskommunerne, som forslaget her indeholder, går i den retning, som vi gav udtryk for under behandlingen i fjor, skulle vi endda ikke have noget imod, om udvalget og ministeren ville gå et stykke længere ad den vej, så meget mere som ministeren jo i sin skriftlige fremsættelse har sagt, at forslaget også var tænkt som en håndsrækning til dem, der besidder fast ejendom, idet som bekendt vejudgifterne i amtskommunerne udelukkende, eller i hvert fald for en stor dels vedkommende, dækkes gennem ejendomsbeskatningen.

Mit parti underkender heller ikke den betydning, det vil have for kommunerne med den hurtige refusion af de udgifter, som er lagt ud til vejarbejde. Det er jo i virkeligheden sådan, at de fleste kommuner har måttet gå lånevejen, de har måttet optage midlertidige lån og i de senere år til meget høje renter, så denne hurtige refusion af tilskuddene kan kun betragtes som en lettelse, idet ventetiden hidtil har været 3—4 år. Det har i de senere år spillet en overordentlig stor rolle for kommunerne at kunne skaffe sig de nødvendige lån, og der har været store renteudgifter forbundet med lån til sådanne vejarbejder.

Den sats, hvorefter vejfondstilskud til nyanlæg normalt ydes, har hidtil været 85 pct., men skal efter det foreliggende lovforslag reduceres til 80 pct. Jeg ser nok, at der ifølge lovforslaget bevares en mulighed for med ministerens godkendelse at yde højere beløb, nemlig op til 85 pct., men det normale vil trods alt blive en nedsættelse på 5 pct. i forhold til de tilskud, kommunerne hidtil har kunnet regne med til nyanlæg af deres veje. Mit parti finder ikke denne nedsættelse rimelig. Vi mener heller ikke, at kommunerne har vist nogen løsluppenhed ved anlægsarbejderne. De anlægsarbejder, der har været foretaget gennem årene, har været både påkrævede og velbegrundede, og hertil kommer, at anlægsarbejderne i hvert enkelt tilfælde skal godkendes og frigives, før de kan påbegyndes.

Vi mener, at den nedsættelse af tilskuddene, som her finder sted, meget let kan medføre stagnation med hensyn til anlægsarbejderne, og det kan ikke være rigtigt i

[Lynnerup Nielsen.]

en tid, hvor motortraffikkens krav til vore veje bliver stadig større. Vejtrafikken tjener nok den enkelte kommune, men mere og mere tjener den i en større sammenhæng en landsdel og får mere og mere samfundsmæssig betydning. Vi kan heller ikke se rettere, end at når motorafgifterne opkræves så rigeligt, som tilfældet er, vil det være en urimelighed, at tilskudsprocenten nedsættes, hvilket betyder en forringelse i forhold til den gældende ordning.

Jeg ser nok, at lovforslaget med hensyn til selve tilskudsprocenterne, der fremtidig skal beregnes efter de enkelte kommuners vejlængde og indbyggerantal, fremtræder med en forhøjelse i forhold til det forslag, der blev fremsat i sidste samling, men ikke i forhold til kommissionens forslag — og mon ikke det også på dette område kunne være rigtigt at gå et stykke længere? Vi havde hellere set, at ministeren havde fulgt kommissionsforslaget, så meget mere som der ikke i lovforslaget tages hensyn til udgifterne til belysning af vejene. Det er en udgift, som kommunerne helt må påtage sig. Det er et spørgsmål, der må siges at have meget stor betydning for trafiklivet i mange byer og bymæssige bebyggelser og i mange af vore stationsbyer. Mange kommuner har, alt efter som vejnettet er blevet mere og mere udbygget, fået udgifterne til belysningen af vejene flere gange fordoblet. Vi finder, at ministeren burde have fulgt kommissionsforslaget helt og fuldt. Vi erkender, at han er på vej, men mener, at også det sidste skridt bør tages. Jeg forventer, at der nedsættes et udvalg, og jeg håber, at ministeren og udvalget vil nå frem til, i hvert fald hvad kilometerantal og indbyggerantal angår, at kunne følge kommissionsforslaget om tilskudsprocenterne.

Jeg ser ikke rettere, end at den hidtidige praksis med hensyn til anlæg af veje og gader, som lodsejerne tog del i, nu forlades, og at lodsejerbidraget ikke indgår i refusionen. Det vil efter min opfattelse ramme forstads- og bymæssigt bebyggede kommuner, for det er nok rigtigt, som det ærede medlem hr. Helge Madsen fremførte her nys, at en række kommuner har benyttet lodsejerbidraget til at få en hel del af deres villaveje og en hel del måske nok mindre

trafikerede veje og gader restaureret gennem de seneste år også ved anvendelse af lodsejerbidraget. Det er ingenlunde sådan, at kommunerne har haft nogen fortjeneste ved at overtage vejene som offentlige veje. Der har derimod foreligget både beskæftigelsesmæssige og skønhedsmæssige grunde for kommunerne til at gøre sådanne veje til anstændige veje.

Mit parti ser hen til, at det med dette lovforslags gennemførelse bliver muligt for kommunerne at få tilskud af en sådan størrelsesorden, at kommunerne kan være initiativrige uden tidligt og sent at skulle skele til budgetterne eller foretage nye kommunale skatteudskrivninger.

Det drejer sig her både om det samfundsmæssigt betydningsfulde, at vejene er i en sådan stand, at de kan opfylde de stadig stærkere krav, der stilles rent trafikmæssigt, og om, at de opkrævede midler bliver anvendt på fornuftig måde.

Mit parti finder det også naturligt, at der beskæftigelsesmæssigt sættes ind med vejbygningsarbejder i en tid, hvor tusinder går ledige og venter på, at der bliver taget initiativ ude i kommunerne. Vejfondens midler har været fremme i diskussionen ved mange lejligheder ude over landet, og ikke mindst de tusinder, der går arbejdsløse, venter, at nogle af disse midler kommer i anvendelse, således at der bliver mulighed for beskæftigelse specielt til ufaglærte arbejdere.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige vor velvillige medvirken til lovforslagets videre gang her i tinget.

Heising: Skønt jeg i bred almindelighed kan tilslutte mig de udtalelser, som mit partis ordfører vedrørende dette lovforslag har fremsat, vil jeg dog gerne her ved første behandling gøre opmærksom på nogle punkter i lovforslaget, som efter min opfattelse ikke kan siges at være tilfredsstillende. Ja, jeg vil gerne benytte et noget stærkere udtryk: der er efter min opfattelse bestemmelser i lovforslaget, som ikke vil gøre ret og skel til alle de sider, hvorfra man er interesseret i lovgivningen om tilskud til de offentlige veje. Jeg tænker her på hovedstadens forhold, som jeg ikke synes på rimelig måde tilgodeses i lovforslaget.

I de afsnit af lovforslaget, der vedrører

[Heising.]

de årlige tilskud til kommunernes vejudgifter, er der — det er jo også fremhævet af forskellige af ordførerne — væsentlige forbedringer i forhold til tidligere fremsatte lovforslag om tilskud til de offentlige veje. Forbedringerne falder så afgjort stærkest på amterne, falder også meget betydeligt på sognekommunerne, men er ikke store for bykommunerne, hvorimod det er aldeles åbenbart, at hovedstaden ganske lades i stikken.

Jeg vil gerne pege på, at forholdet er så grelt, at ikke alene betyder lovforslaget ingen forbedring for hovedstaden, men det betyder oven i købet en meget væsentlig forringelse af det årlige tilskud til hovedstadens vejudgifter i forhold til situationen i dag, en forringelse, som man vel ikke endnu kan gøre op i kroner og øre, men som nok vil ligge på i hvert fald 2 mill. kr. eller omkring 30 pct. Det er en forringelse, som virkelig vil være mærkbar, og det synes jeg ikke kan være rimeligt. Det ville ikke falde mig ind at misunde amter og sognekommuner de betydelige forbedringer, som forslaget betyder for dem. Jeg finder det helt i sin orden, at amterne får en høj refusionsprocent, og at der tages vidtgående hensyn til de tyndtbefolkede sognekommuner, men jeg mener ikke, at dette bør betyde, at der ikke vises rimelig forståelse for hovedstadens forhold med hensyn til vejudgifterne.

Det er jo ubestrideligt, at en stigende motorisering også for hovedstaden skaber vældige færdselsproblemer; der kræves større vedligeholdelsesudgifter til vejene, vejomlægninger, vejudvidelser o. s. v. Det er f. eks. en kendsgerning, at trafikken på de københavnske gader er mellem 10 og 20 gange så intens som trafikken på almindelige landeveje. I den forbindelse vil jeg fremhæve, at det jo ingenlunde for hovedstadens vedkommende alene drejer sig om færdsel med københavnske motorkøretøjer. Det er ganske ubestrideligt, at en meget væsentlig del af de motorkøretøjer, der

dagligt kører i hovedstadens gader, er udenbys motorkøretøjer, motorkøretøjer, der kommer fra størstedelen af Nordsjælland. Navnlig er det sådan, at den vældige myldretidstrafik, der skaber så betydelige færdselsmæssige problemer, og som stiller så betydelige krav til vejnettet, skyldes udenbys motorkøretøjer. Denne intense motortrafik er et af de forhold, der gør det urimeligt at give hovedstaden vel den laveste refusionsprocent til dens vejudgifter.

Jeg vil også pege på, at en ganske væsentlig del af de offentlige veje i hovedstaden i betydelig grad kan sidestilles med amtsveje. Jeg skal kun nævne et enkelt konkret eksempel, men der kan anføres en hel række. Den vigtige vej Lyngbyvej er uden for Københavns kommune en amtsvej. Omtrent ved kommunegrænsen løber en anden vigtig færdselsåre, som heller ikke er københavnsk, sammen med Lyngbyvej, og inden for kommunens grænser skal da den samlede trafik fra disse to veje videreføres på den københavnske strækning ad Lyngbyvej. Det synes da lidet rimeligt, at der for den københavnske strækning af Lyngbyvej skal gælde en refusionsprocent, der er betydeligt under halvdelen af den for amtsvejen gældende refusion. Jeg vil gerne understrege, at dette er kun nævnt som et enkelt eksempel.

En så ugunstig ordning for København kan kun i det lange løb komme til at betyde, at det bliver umuligt for hovedstaden at udvikle sit vejnet på tilfredsstillende måde, så det kan tage trafikken fra landet og omegnen ind til København. I forvejen er det jo sådan, at regnet efter kilometer er over halvdelen af vejnettet i København private gader, som overhovedet ikke belaster vejfonden med krav om tilskud, og dette forhold synes jeg også taler for at vise hovedstaden rimelighed, når det gælder tilskud til de offentlige vejes vedligeholdelse.

Jeg anser det for sandsynligt, at de betragtninger, jeg her har anført for hovedstaden, i virkeligheden også gælder for flere

[Heising.]

af de største byer, men jeg tror, jeg med rette kan sige, at færdsdens krav til vejnettet dog har en ganske særlig karakter i hovedstaden, og at København her på en vis måde indtager en særstilling. Derfor mener man fra Københavns side, at hovedstaden principielt burde have samme refusionsmæssige stilling som amterne eller i hvert fald en mellemstilling mellem amter og landkommuner, de to grupper, der har de højeste refusionsprocenter.

Så vidt jeg kan se, er svagheden ved lovforslagets refusionsbestemmelser, når man ser bort fra amterne, at søge i det skema, der angiver refusionsprocentens størrelse i forhold til vejlængde pr. indbygger og vejudgift pr. km vej. Svagheden er, at man presser vidt forskellige vejforhold sammen i et skema, der ikke passer på de helt store byers forhold. I skemaet gradueres refusionsprocenten opad med stigende udgifter pr. km vej, og det er, forekommer det mig, helt naturligt. Men det mærkelige er, at gradueringen standser, når udgiften er over 10 000 kr. pr. km. Der gradueres op ad for vejudgifter fra 1 000 til 2 000 kr., fra 2 000 til 3 000 kr., fra 3 000 til 5 000 kr. og fra 5 000 til 10 000 kr. pr. km.

Men så standser gradueringen, og netop herved viser det sig, at der ikke tages hensyn til de områder uden for amterne, hvor vejudgifterne pr. km er af virkelig betydelig størrelse. Københavns kommunes gennemsnitlige årlige vejudgift pr. km er 40 000 kr., det vil sige 4 gange så meget som det beløb i tabellen, hvor gradueringen standser, og derved kommer forslaget til at forringe hovedstadens forhold på afgørende måde i forhold til andre kommunegrupper.

Jeg håber, at disse forhold vil blive genstand for overvejelse i det udvalg, hvortil det er meningen at henvise forslaget, og jeg håber også, at det vil være muligt inden for alle partier at vinde forståelse for hovedstadens forhold, så der kan være udsigt til, at også hovedstadens problemer og særlige forhold bliver tilgodeset i rimeligt omfang i den endelige lov.

Poul Claussen: Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger om det foreliggende lovforslag, og jeg vil da først og fremmest give tilslutning til det, som det ærede medlem

hr. Heising nylig har fremført. Uretfærdigheden over for København træder meget grelt frem, forekommer det også mig, derved, at København er indrangeret i det skema, der er trykt op som tillæg til lovforslaget; og det gælder ikke alene det område, som det ærede medlem hr. Heising omtalte, men også den anden del af skemaet, idet gradueringen i forhold til vejlængde pr. indbygger har akkurat den samme uretfærdige tendens som den del, der vedrører de årlige udgifter til vejenes vedligeholdelse. Også i den henseende falder København, om jeg så må sige, på gulvet, idet den med sine 750 000 indbyggere har mindre end $\frac{1}{2}$ m vej pr. indbygger, når man regner med offentlige veje, og selv om vi regnede de private veje med, ville Københavns stilling ikke blive ændret, idet der da ville være 675 km vej til de 750 000 indbyggere, altså under den laveste grænse. Fra den 50 pct.s refusion af de faktiske udgifter, som Københavns kommune efter den gældende ordning har fået i de sidste 3-4 år, vil kommunen, såfremt lovforslaget gennemføres i den foreliggende skikkelse, komme ned på en dækningsprocent på ca. 31.

Københavns kommunes principielle standpunkt heroverfor er, som det ærede medlem hr. Heising nævnte, at den bør ind under de samme refusionsbestemmelser som amterne, og det vil være en opgave for udvalget at søge at rette på den foreslåede ordning, der kun kan virke som en uretfærdighed og en urimelighed over for Københavns kommune.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Jeg takker de ærede ordførere for den venlige indstilling over for lovforslaget om tilskud til de offentlige veje.

Det er vel uundgåeligt, at der i et sådant lovforslag vil være visse ting, der kan kritiseres, når man ser på det ud fra specielle interesser, og sådan har det også været de foregående gange, tilsvarende lovforslag har været til behandling. Jeg har imidlertid indtryk af, at der i alle partier er enighed om, at det er nødvendigt at gennemføre en revision på dette område, og at man i det store og hele kan følge de principper, der er nedlagt i lovforslaget.

Jeg skal ikke ved denne lejlighed gå ind på en række af de detailspørgsmål, der har

[Ministeren for offentlige arbejder.]

været fremme, f. eks. om — som det ærede medlem hr. M. Larsen (Kolding) var inde på — hvorvidt gader, der forbinder to hovedveje, kan komme i betragtning. Det afhænger noget af, hvad det er for gader, der er tale om, men det er et spørgsmål, vi kan se på i udvalget. Det samme gælder spørgsmålet om, hvorvidt belysningen bør falde ind under de udgifter, som refunderes af vejfonden, og det gælder ligeledes det i § 9, stk. 2, omhandlede spørgsmål om anvendelsen af det tilskud, der kan ydes kommuner, inden for hvilke der løber concessionerede omnibusruter.

Det er uundgåeligt ved en forhandling som denne at møde det spørgsmål, som de ærede medlemmer hr. Holmberg og hr. Asger Jensen fremdrog vedrørende bestyrelsen af vejfondens midler, nærmere betegnet den bemyndigelse, ministeren har til at give tilskud af vejfonden til anlæg af nye veje. Når jeg siger, at man ikke kunne vente andet, er det selvfølgelig med det i erindring, der foregik i fjor, da vi drøftede nedrivningen af Østifternes Kreditforenings hus ved H. C. Andersens Boulevard.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Holmberg, at det, folketinget vedtog i forbindelse med den omtalte drøftelse, efter min mening ikke gik ud på, at man pålagde ministeren at foretage en undersøgelse. Jeg opfattede vedtagelsen dengang således, at det siddende udvalg, som behandlede lovforslaget om tilskud til de offentlige veje og lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje, skulle tage spørgsmålet op til undersøgelse. Det fremgik da også meget klart af debatten her i tinget, at det var udvalget, der skulle beskæftige sig med spørgsmålet, idet jeg gentagne gange — sammen med det ærede medlem hr. Heising — gjorde opmærksom på, at der ikke forelå noget direktiv i vedtagelsen, men en henstilling til udvalget om at tage spørgsmålet op. Det betyder selvfølgelig ikke og behøver ikke at betyde, at ministeriet og jeg ikke skulle beskæftige os med spørgsmålet — og selvfølgelig har vi set på spørgsmålet — når vi i ministeriet drøftede fremsættelsen af det foreliggende lovforslag. Det er imidlertid en meget vanskelig sag. Jeg tror, at også de ærede ordførere, der har været medlemmer af udvalget, vil erkende,

at det ikke er så ligetil at ændre den gamle bestemmelse om, at ministeren skal bestyre de midler, som stilles til rådighed til at bygge veje for. Man kan selvfølgelig sagtens anskueliggøre en eller anden fremgangsmåde, man kan pege f. eks. på finansudvalget eller på nedsættelsen af et særligt udvalg; men jeg tror, som jeg har sagt det tidligere, at amter og kommuner ville være meget dårligt stillet, hvis hver eneste vejfondssag skulle gennem finansudvalget eller et andet folketingsudvalg. Det ville besværliggøre administrationen, og det ville meget hurtigt bevirke, at repræsentanter for amter og kommuner kom og sagde: lad os få det lavet om igen. Jeg gentager, at jeg er klar til at drøfte spørgsmålet med det udvalg, der vil blive nedsat til behandling af lovforslaget, og det skal ikke fra min side møde modstand, hvis man kan finde frem til en ordning, der er bedre end den, vi har i dag. Det må nemlig stå klart for enhver, at det selvfølgelig altid vil være en lettelse for en minister ikke at have det store ansvar, som er forbundet med at fordele de meget store millionbeløb, det drejer sig om her, og at det ville være betydelig nemmere for ham at kunne henvise til, at et eller andet udvalg havde konfirmeret den pågældende sag. Derfor er spørgsmålet for mig af rent praktisk natur, nemlig hvordan vi kan finde den bedst mulige løsning.

Når tilskudsprocenten foreslås nedsat fra 85 til 80, har det en vis forbindelse med den diskussion, vi førte i fjor om tildeling af vejfondsmidler; betragtningen er den, at når tilskuddet nedsættes med 5 pct., kan måske interessen for at søge disse tilskud tænkes at blive noget mindre og interessen for, hvordan midlerne skal forvaltes, noget større, idet amter og kommuner selv skal betale lidt mere end før. Men det er dog ikke den eneste årsag til, at procenten er nedsat. Årsagen er desuden at finde i, at vi på en række andre områder har måttet forhøje satserne; og spørgsmålet om, hvor mange penge vi kan bruge på dette område, må derfor også gå med ind i disse betragtninger. Jeg skal som sagt være villig til i udvalget at drøfte, om det er muligt at finde andre former for tildeling end dem, vi har i øjeblikket.

Det ærede medlem hr. Holmberg drog håndlæsningsbestemmelsen med ind i de-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

batten, men det synes jeg egentlig ikke der er megen anledning til. Jeg har under den debat, der tidligere er ført herom, gjort opmærksom på, at det ikke er en linje, vi alene har fulgt; den linje har man også fulgt, medens det ærede medlems partifæller sad i regeringen, måske ikke lige bestemt på det område, men på tilsvarende områder, når det drejede sig om vejfundsarbejder. Jeg har tidligere foreslået, at vi tog hele spørgsmålet op til overvejelse, når tildeling skulle finde sted i det kommende år, og derfor tror jeg ikke, man så stærkt behøver at drage dette spørgsmål ind i debatten. Selvfølgelig bliver der også adgang til i det kommende udvalg at drøfte sådanne spørgsmål.

Det ærede medlem hr. Holmberg mente ikke, at sognekommunerne havde fået tilstrækkelige tilskud i henhold til de nu foreslåede refusionsbestemmelser. Hvis man sammenligner dette forslag med det forslag, der blev fremsat i fjor, er der sket en forbedring på 25 pct. Det synes jeg er en betragtelig forbedring, når man dog tilsyneladende ikke var så utilfreds med forslaget på dette punkt, da det første forslag blev fremsat i 1955. For amter og købstæder ligger forbedringen på 10 pct., og det vil altså sige, at dette forslag i langt højere grad end de tidligere forslag imødekommer ønskerne om forbedring af amternes og kommunernes og særlig sognekommunernes stilling i retning af større tilskud af disse midler.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard havde den opfattelse, at jo længere man kom østpå, i hvert fald her i Danmark, jo bedre var vejene — og mente dermed, at man havde forsømt Vestjylland — men vi fik en levende demonstration af, at det i hvert fald ikke gjaldt for Københavns vedkommende, idet de ærede medlemmer hr. Heising og hr. Poul Claussen i høj grad beklagede vejforholdene i København, som ligger væsentlig østligere end Vestjylland.

Når man skal foretage en fordeling som den her foreslåede af midler fra vejmillionerne, vil der altid gøre sig forskellige interesser gældende. Det er rigtigt, hvad man også har peget på her, at når København bliver væsentlig ringere stillet end i øjeblikket, er det, fordi vi er gået over til et

nyt princip, som efter min mening i det store og hele må være rigtigt, idet man giver større tilskud til kommuner med store vejstrækninger og tyndt befolkede egne. Her ved imødekommer man altså de ønsker, som det ærede medlem hr. Kirkegaard fremsatte, og selv om det ærede medlem ikke kunne regne ud, hvor meget det betød i de vestjyske kommuner, tror jeg nok, de tal, jeg har oplyst om her, er vidnesbyrd om, at der virkelig bliver en forbedring, ikke mindst for kommunerne i Ringkøbing amt, men også for en række andre kommuner. Jeg giver de ærede medlemmer hr. Heising og hr. Poul Claussen ret i, at København ikke har fået samme gunstige stilling, som det meste af det øvrige land får efter dette forslag, men det skyldes altså, at man er kommet ind på et andet princip, og at det har været teknisk vanskeligt at tilgodese København. Det er imidlertid ikke rigtigt, at København får 2 mill. kr. mindre. Efter de tal, jeg er i besiddelse af, skulle det være omkring godt 1 mill. kr. mindre, men det er selvfølgelig også alvorligt nok for København at få et sådant minus. Ministeriet er opmærksom på disse ting, der særlig kan anføres for Københavns vedkommende, og jeg vil gerne give tilsagn om, at jeg i det udvalg, som nu skal nedsættes, vil være med til at se på dette og prøve, om der er mulighed for at bøde på nogen af ulemperne. Jeg kunne tænke mig, at man måske kunne finde frem til en løsning for de amtsveje, der fører ind til København. Dette blev også nævnt af det ærede medlem hr. Heising. Man kunne måske her give et tilskud til sådanne veje, der reelt lå på linje med amternes tilskud, men det er klart, at hvis man gør det, vil det straks rejse ønsker ude fra de store kommuner og måske også fra de mellemstore kommuner, som kan have samme problemer.

Det er altså til syvende og sidst et spørgsmål om den økonomiske ramme, som er sat for dette forslag. Det var ingen sag for mig som minister for offentlige arbejder, hvis jeg frit kunne råde over vejmillionerne, hvad jeg ikke kan. Jeg er bundet af en håndfæstning dér, og hvert år bliver der sagt: så og så mange penge skal der bruges til dette formål. Det er altså, når det kommer til stykket, et spørgsmål om at afmåle, hvor meget det danske samfund kan ofre på det,

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der hedder offentlige veje, i den bestemte økonomiske situation, vi på ethvert tidspunkt befinder os i. Disse ting må vi tage med i betragtning, men jeg vil som sagt gerne i udvalget være med til at se på de københavnske problemer, som er fremdraget under debatten.

I øvrigt vil jeg udtale håbet om, at det må være muligt at gennemføre dette lovforslag i indeværende samling. Jeg er klar over, at der er meget at gennemgå i udvalget, men jeg tror alligevel, at med lidt god vilje fra alle sider kan det blive muligt at få loven færdig. Det vil både økonomisk og på en lang række andre områder betyde en stor lettelse for kommunerne, hvis vi får denne revision gennemført. Jeg vil derfor opfordre til, at man samles om at gennemføre lovforslaget i denne samling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

M. Larsen (Kolding): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motor køretøjer m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 735, fremsættelsen i tidenden sp. 1281).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Retoft: Jeg har meget få bemærkninger at knytte til det lovforslag, som vi nu skal behandle. Det er blevet fremført, at dette lovforslag har forbindelse med det lovforslag, som vi lige har behandlet, og det har derfor været nødvendigt at fremsætte forslag om ændring med hensyn til det provenu, som skal overgå til vejfonden; samtidig har man imidlertid forsøgt at forenkle loven om

benzinafgift, og det er rimeligt, at det, som virkelig hører ind under denne lov, også får plads i den.

Det er foreslået, at den ordinære benzinafgift, som i dag er 34 øre pr. l, forhøjes til 36 øre, men samtidig foreslås det, at de to enøresafgifter, som opkræves i henhold til særlige love, bortfalder, så provenuet bliver det samme som hidtil, nemlig 36 øre pr. l.

Med den tekniske udvikling, der er sket og stadig sker, er det ugørligt i loven at fastsætte bestemte kriterier for, hvad der skal henregnes til afgiftspligtige varer på dette område. Derfor foreslås der nedsat et nævn, som i tvivlstilfælde skal træffe afgørelse med hensyn til, om en vare er afgiftspligtig efter nærværende lovgivning. De afgørelser, som træffes af dette nævn, er endelige og kan således få stor betydning. Jeg hilser derfor med tilfredshed, at der i visse forhold kan tilforordnes nævnet særlige branchekyndige.

Som allerede nævnt finder jeg det rimeligt, at bestemmelserne angående afgiftsfritagelser også findes i benzinafgiftsloven. Ændringen af § 5, stk. 2, mener jeg vil opfylde dette krav.

De øvrige ændringer er nærmest af redaktionel karakter, og jeg skal ikke komme ind på dem, men slutte med på mit partis vegne at anbefale lovforslaget til vedtagelse samt anbefale, at der gives finansministeren bemyndigelse til at lade loven af 29. juni 1927 optrykke i Lovtidende.

Holmberg: Jeg kan til indledning om de lovændringer, der her er til debat, ikke lade være med at spørge, hvorfor ministeren, hvis det var disse lovændringer, ministeren tænkte på, da vi sidste gang drøftede motorbeskatning her i tinget, næsten bebrejdede os vor stilling. Ministeren sagde, at der var ingen grund til stor forargelse, fordi han ville fremsætte forslag til revision af motorbeskatningen. I betragtning af, hvad ændringsforslagene til de to love går ud på, var der i hvert fald ikke grund til at afspise os på den måde, som ministeren gjorde.

Hvad går disse ændringer da ud på? Vi havde fra gammel tid et par motor-enører, som var formålsbestemte, og disse formålsbestemte afgifter ønsker ministeren nu at gøre permanente. Det kan jo ikke komme bag på os, at ministeren har det mål, og