

30. møde.

Torsdag den 5. december kl. 13.

Formanden: I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

Udvalget angående forslag til lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten m. m. og forslag til lov om ændring af lov vedrørende personlig skat til kommunen har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Udvalget angående forslag til lov om tillæg til lov om indmalingspligt m. m. for dansk hvede og rug har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Det er meddelt mig, at *J. M. Pedersen* ønsker at udtræde af udvalget angående forslag til lov om refusion for rutebiler. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *J. M. Pedersen* har vedkommende gruppe udpeget *Gøting*, som herefter er valgt.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag:

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Forslaget svarer i det store og hele til det forslag, der sammen med forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje af mig blev fremsat i folketingssamlingerne 1955-56 og 1956-57. Medens forslaget til vejbestyrelsesloven blev gennemført i sidste samling, blev en påbegyndt udvalgsbehandling af forslaget til tilskudslov ikke tilendebragt.

For så vidt angår de almindelige prin-

cipper og den reform med hensyn til refusionsberegningen, som forslaget tilsigter, skal jeg herefter indskrænke mig til at henviser til mine bemærkninger ved den første fremsættelse her i tinget i februar 1956 (Folketingstidende 1955-56, sp. 2582 ff.). Da der ikke ved nærværende lejlighed som sidste år samtidig af finansministeren fremsættes forslag til en almindelig revision af motorafgiftslovgivningen, er det nuværende forslag dog i modsætning til de tidligere affattet ud fra den forudsætning, at de gældende regler om afgiftsmidlernes anvendelse opretholdes, det vil sige, at de motorafgifter, der i dag opkræves til vejformål, også efter lovforslaget skal reserveres vejformål. Spørgsmålet om en ændring heri, der ved behandlingen af de foregående forslag gav anledning til den væsentligste principielle modstand, der kom til orde, er således bortfaldet, for så vidt angår det nuværende forslag.

Også på et andet om ikke principielt så dog ikke uvæsentligt punkt afviger nærværende forslag fra det tidligere, idet regeringen har fundet det påkrævet at forbedre procentsatserne for kommunerefusionen. I det tidligere forslag var denne procent for landevejene sat til 65, medens der nu foreslås 75. Denne forhøjelse, der går ud over det af motorafgiftskommissionens flertal foreslåede, må ses på baggrund af den ganske betydelige byrde, den stedse stigende motorisering har været for amtsfondene. Trafikken er på mange landeveje blevet fordoblet i de sidste fem år og tredoblet siden 1939; og specielt har en endnu større forøgelse i de tunge transporter givet mange amter en ganske betydelig stigning i vedligeholdelsesudgifterne. Hertil kommer, at vejbestyrelsesloven forøger muligheden for, at amterne må overtage en række mere betydningsfulde biveje. Selv om de respektive sognekommuner også i fremtiden i nogle tilfælde — nemlig når bivejen optages som 3. classes landevej — skal bidrage til disse vejes vedligeholdelse, kan man ikke bortse fra, at der med overtagelsen lægges en øget byrde på amtsfondene.

Der er ligeledes foretaget en regulering af de procentsatser, hvorefter tilskuddet til by- og sognekommuner skal beregnes i fremtiden, således at den gennemsnitlige refusionsprocent for sognekommuner skønnes at blive

[Ministeren for offentlige arbejder.]

45 mod 41 i det tidligere forslag og for købstæder 31-32 mod 29.

I forhold til de beløb, der i de senere år er udbetalt til kommunerne, er der tale om en forbedring, idet amterne gennemsnitlig i de sidste 4 år har fået 68 pct. af deres udgifter refunderet, sognekommunerne 36 pct. og købstæderne 27 pct. Jeg må dog herved betone, at de procenttal, jeg her nævner, kun kan være udtryk for et skøn, og at de nye regler vil medføre betydelige afvigelser for gennemsnittet, for så vidt angår købstad- og sognekommuner.

Som det allerede blev omtalt under fremsættelsen af det af det ærede medlem hr. Thisted Knudsen og andre ærede medlemmer fremsatte forslag til folketingsbeslutning om ændring af reglerne for de kommunale udgifter til vejvæsen og sygehuse, er der ved nærværende forslag netop sket en forbedring i den også af de ærede medlemmer ønskede retning, nemlig en lettelse af ejendomsbeskatningen i amts- og sognekommunerne, ved formindskelse af vejbyrden, både ved hævnningen af refusionsprocenterne og ved de andre for kommunerne gunstige regler i forslaget. Jeg kan her f. eks. pege på den hurtigere refusion, der opnås, og på den mulighed for bivejes overgang til landeveje af 3. klasse, som jeg har omtalt, og som vil give mange sognekommuner en ganske betydelig lettelse i udgiftsbyrden, også selv om vedkommende sognekommune i fremtiden skal bidrage til vedligeholdelsen. I hvert fald medfører ordningen jo, at udgifterne refunderes med 75 pct. mod nu kun 36 pct., således at den højere refusion givetvis kommer de kommunale skatteydere i området til gode.

Også for byernes vedkommende indebærer forslaget ud over satsernes forhøjelse betydelige forbedringer. Efter det bestående system modtager købstæderne som bekendt et fast beløb beregnet på grundlag af visse vejlængder og motorkøretøjsantallet i byen, hvilket er ensbetydende med, at stigende udgifter selv i byer med stor gennemgående trafik ikke i øjeblikket modsvares af stigende refusion. I fremtiden vil købstæderne ligesom sognekommunerne få refusion på grundlag af de faktiske udgifter, hvortil kommer forhøjelse af disse kommuners tilskud til beskæftigelsesarbejder.

Den sats, hvorefter vejfondstilskud i de senere år er ydet, har normalt været 85 pct. af den godkendte overslagssum. Imidlertid er det jo bekendt, at der har gjort sig betænkeligheder gældende med hensyn til den samfundsøkonomiske virkning af, at der normalt ydes vejfondstilskud med en tilskudsprocent på 85. Jeg skal i den henseende indskrænke mig til at henvise til den debat, der i fjor førtes i det forrige høje folketing om reglerne for ydelse af vejfondstilskud, og som gav sig udtryk i en folketingsbeslutning (Folketingstidende for 1956-57, tillæg C. spalte 53-54), hvorefter reglerne for tilskud af vejfonden burde optages til revision. På baggrund heraf har regeringen ment det rigtigt at foretage en reduktion i den normale vejfundsprocent fra de 85 pct., der nu gælder, og som var påtænkt i de tidligere forslag, til 80 pct. Der bevares dog i forslaget mulighed for med vejvæsenets godkendelse i visse tilfælde at yde et højere tilskud.

Med hensyn til de af nærværende forslag nødvendiggjorte ændringer i omsætnings- og benzinafgiftslovgivningen skal jeg tillade mig at henvise til det af finansministeren samtidig fremsatte forslag om ændring i disse love.

Under den stadigt fremadskridende motorisering, som antagelig må forudses i en lang periode fremover, er det uundgåeligt, at der stilles stærkt øgede krav til vejvæsenet, og at der må investeres endog meget betydelige beløb i vej- og gadenettet. Ved den i foråret vedtagne vejbestyrelseslov er der derfor ikke alene givet kommunerne en række juridiske og administrative hjælpemidler i hænde til at udbygge og ikke mindst bevare vejnettet i en for trafikken tilfredsstillende stand, men der er tillige draget omsorg for den både af trafikale og samfundsøkonomiske grunde nødvendige ensartethed, planmæssighed og koordinering i vejnettets udbygning. Dette kommer navnlig frem ved de opgaver, der er pålagt specielt amtsrådene over for bivejene samt i øvrigt ministeren og vejnævnet med hensyn til tilsyn og godkendelse af planer, vejenes klassificering, udarbejdelse af tekniske vejregler og tilvejebringelse af en landsomfattende vejplan m. m. Der mangler imidlertid endnu en tidssvarende revision og fastlæggelse af byrdefordelingen med hensyn

[Ministeren for offentlige arbejder.]

til vejudgifterne mellem staten og de enkelte kommuner og kommunegrupper, således at de hyppige forandringer heri på finansloven, som vi har oplevet i de senere år, kan undgås. Dette er i hovedsagen, hvad nærværende forslag tilsigter, og noget, jeg tror alle kommunalbestyrelser er enige med mig i at betragte som et særdeles ønskeligt supplement til vejbestyrelsesloven. Denne lov blev enstemmigt vedtaget af det forrige folketing, og da der nu på en række vigtige punkter, som jeg har omtalt, er taget hensyn til de synspunkter, som har været fremført fra forskellige partiers side, er det mit håb, at der herefter er tilvejebragt betingelser for en lignende tilslutning til lovforslaget om tilskud til de offentlige veje.

Jeg tillader mig med disse bemærkninger at anbefale lovforslaget til det høje folketingets hurtige og velvillige behandling.

Finansministeren (Kampmann): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v. Forslaget indeholder de ændringsforslag til den gældende lovgivning om benzinafgift og om omsætningsafgift af motorkøretøjer, som er nødvendiggjort af, at reglerne om de til vejformål bestemte andele af provenuet af disse afgifter nu foreslås ændret i det netop fremsatte forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

De til vejformål opkrævede benzinafgifter udgør i alt 36 øre pr. l benzin, nemlig ordinær benzinafgift 34 øre pr. l, der indgår i vejfonden, og to enøresafgifter, der opkræves i henhold til særlige love, og som anvendes til særlige vej- og brobygningsformål. Da det nu foreslås at lade samtlige disse afgifter indgå i vejfonden, er disse afgifter i lovforslagets § 1 samlet i én afgift på 36 øre pr. l benzin, medens de to enøresafgifter foreslås ophævet.

Angående forslaget om at lade den nu gældende definition af benzin udgå af loven

skal jeg henvide til de lovforslaget ledsagende bemærkninger. De i øvrigt foreslåede ændringer er overvejende af redaktionel art.

Jeg skal herefter anbefale lovforslaget til tingets velvillige behandling, således at det kan blive gennemført sideløbende med det fremsatte forslag om tilskud til de offentlige veje.

Den eneste sag på dagsordenen var:

Fortsættelse af første behandling af forslag til finanslov for finansåret fra 1. april 1958 til 31. marts 1959.

(Foregående forhandling findes i tidenden sp. 1203).

Forhandlingen genoptoges.

Finansministeren (Kampmann): Må jeg til indledning takke de ærede ordførere for den, synes jeg, som helhed gode og forstående tone, der gik igennem indlæggene i går under denne førstebehandling af årets finanslovsforslag. Der var jo rent faktisk ikke megen opposition. Hvis jeg skal udpege oppositionens ordførere, så bliver det det ærede medlem hr. Thestrup og det ærede medlem hr. Alfred Jensen. Jeg ved ikke, om jeg skal undskylde over for begge parter, at jeg sådan nævner dem i samme åndedræt, men det er i hvert fald det faktiske forhold, at det var disse to ærede medlemmer, der var mest kritisk indstillet over for finanslovsforslaget.

Om det ærede medlem hr. Thestrup vil jeg gerne håbe, at han var i god tro. Så vidt jeg ved, forstås der ved god tro, at den pågældende hverken vidste eller burde vide, at forholdene var anderledes, end han gik ud fra, og jeg vil i hvert fald tillade mig at holde fast ved min gode tro over for det ærede medlem. Der kan måske komme et rent midlertidigt skår heri under debatten, men jeg håber, det kan udglattes bagefter.

Hos det ærede medlem hr. Alfred Jensen