

for de pågældende kommuner. Der foreslås derfor i § 14 en midlertidig bestemmelse, hvorved optagelse af veje af denne karakter kan sikres. Det forudsættes herved, jfr. § 8, stk. 4, litra b, at en ikke uvæsentlig del af vejfondsmidlerne anvendes til den udbygning af disse veje, som må være en betingelse for deres optagelse som landeveje. Til at gøre indstilling i herhenhørende spørgsmål og i visse spørgsmål vedrørende vejfondens anvendelse m. m. foreslås endelig nedsat et særligt vejnavn (kap. III § 11).

Til kap. I.

Til § 1. I denne paragraf fastslås, at den forudsætning, som ligger til grund for motorafgiftsloven af 1927, nemlig at samtlige motorafgifter anvendes til vejformål, også skal være det gældende princip i fremtiden. Man har dog ment at måtte gøre en undtagelse med hensyn til den oprindelig ved lov nr. 243 af 19. oktober 1931 indførte tillægsafgift på benzin, der nu udgør 5 øre pr. liter („krisefemøren“); dens afskaffelse eller forbliven er et partipolitisk spørgsmål og er derfor ikke ønsket rejst i denne forbindelse.

Til § 2 og bilaget til loven.

De gældende regler i motorafgiftslovens § 9 og § 23 i lov nr. 312 af 20. december 1924 (omsætningsafgifter) om kommunernes direkte refusion går ud på, at en vis nærmere beregnet del af motorafgifternes provenu hvert år fordeles mellem kommunerne. Fordelingen sker på den måde, at refusionsbeløbet først fordeles med visse procenter mellem kommunegrupperne, d. v. s. amtskommuner, sognekommuner, købstadkommuner, København og Frederiksberg, således at hver gruppe får en eengang for alle fastsat procent af det beløb, der er til rådighed for fordelingen, dog at disse procenter er lidt anderledes ved fordelingen af omsætningsafgiften end ved fordelingen af de øvrige afgifter, jfr. nærmere de ovenfor angivne lovbestemmelser. Forsåvidt angår amts- og sognekommunerne, sker dernæst fordelingen til de enkelte kommuner på grundlag af deres regnskabsmæssige vejudgifter i en 6-, henholdsvis 3-årig periode, motorafgiftslovens § 9, stk. 6—7, medens fordelingen til de enkelte købstadkommuner sker med $\frac{2}{3}$ efter den i købstaden indbetalte motorafgift og $\frac{1}{3}$ efter længden af visse veje og gader, jfr. § 9, stk. 5. København og Frederiksberg

erholder begge umiddelbart den fastsatte procent af fordelingsbeløbet.

Dette system medfører for det første, at den hver enkelt kommune tilfaldende refusion varierer med størrelsen af afgifternes provenu. Forsåvidt 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 indenfor vedkommende kommune-gruppe. For bykommunernes vedkommende er refusionen uafhængig af de faktiske vejudgifter, men kan, forsåvidt angår købstæderne, påvirkes af tilvæksten af motorkøretøjer i de øvrige kommuner.

Selvom det må erkendes, at der er en ikke uvæsentlig sammenhæng mellem på den ene side motorkøretøjernes samlede antal og dermed afgiftsprovenuet og på den anden side vejudgifterne som helhed, kan det naturligvis ikke forventes, at den enkelte kommunes vejudgifter varierer i takt med biltallet og som følge heraf afgiftsprovenuet. Endvidere må det synes urimeligt, at den enkelte kommunes refusion bliver mindre, når udgifterne for hele den pågældende kommune-gruppe taget under eet vokser.

Det foreslås derfor, at ikke afgiftsprovenuet, men vejudgifterne skal være bestemmende for refusionens størrelse, således at altså det til refusionen medgående beløb stiger, når vejudgifterne vokser, og synker, hvis vejudgifterne skulle falde. Såfremt kommunernes vejudgifter stiger, medens afgiftsprovenuet forbliver konstant, vil dette medføre, at der bliver mindre beløb til rådighed til de andre vejformål, som finansieres af motorafgifterne, hvilket navnlig vil sige, at der bliver mindre beløb til rådighed til ydelse af vejfondstilskud. Dette må også i en sådan situation anses for rigtigst, da den direkte refusion væsentligt går til dækning af vedligeholdelsesudgifter, medens vejfondene anvendes som tilskud til større forbedringer. Set over en længere periode må afgifternes højde naturligvis reguleres således, at der også bliver de fornødne beløb til rådighed for sidstnævnte formål.

Gennemførelsen af det foreslåede princip indebærer, at også bykommunernes refusion må bestemmes på grundlag af deres vejudgifter. Det synes også rigtigt at anvende samme refusionsprincip for samtlige kommuner, idet det er unaturligt, at større sognekommuner med bymæssig bebyggelse, navnlig forstadskommuner, får deres vejudgifter dækket ud fra helt andre synspunkter