

end købstæder af samme størrelse eller med tilsvarende vej- og bebyggelsesforhold. Hertil kommer, at de gældende refusionsregler har givet de enkelte købstæder en meget forskellig dækning for deres vejudgifter.

Det vil imidlertid ikke være rigtigt, at alle kommuner opnår samme procentvise dækning af deres vejudgifter. Til grund for motorafgiftslovens refusionssystem ligger den betragtning, at amtskommunerne, hvis vejnet bærer den forholdsvis største gennemgående trafik, bør have den højeste refusion, medens byerne, hvor gader og veje i højere grad tjener den lokale trafik og tillige i større grad anden trafik end motorvognstrafik, bør have den mindste refusion. Dette synspunkt bør opretholdes. Derimod synes det ikke heldigt, at refusionen for alle kommuner indenfor samme kommunegruppe, således som det er tilfældet i henhold til motorafgiftsloven, skal ydes med samme procent. Det har navnlig vist sig, at refusionen for tyndt befolkede landkommuner med udstrakt vejnet ikke har været tilstrækkelig til at muliggøre den fornødne overfladebehandling og udbygning af deres vejnet. Det synes overhovedet principielt rigtigt at lade refusionens størrelse variere efter vejlængden pr. indbygger, således at vejbyrden først og fremmest lettes, hvor der er forholdsvis få indbyggere om at bære den. Det foreslås her efter at indføre varierende refusionsprocenter for de enkelte kommuner, således at procenten bliver større, jo flere meter vej pr. indbygger der findes i kommunen.

En sådan varierende skala er angivet i bilaget til loven. Da byerne har en meget kort vejlængde pr. indbygger, forstadskommuner etc. en noget større og de egentlige landkommuner den største vejlængde pr. indbygger, tilgodeses ved anvendelsen af denne skala det ovenfor nævnte princip, hvorefter byerne bør have den mindste refusion, idet der samtidig indføres en jævn overgang til landkommunernes højere refusion, svarende til den aftagende indbyggertæthed. Ved skalaens udarbejdelse er tillige lagt særlig vægt på hensynet til kommunerne med den meget store vejlængde pr. indbygger, d. v. s. de udstrakte, tyndt befolkede kommuner.

Det må imidlertid erkendes, at vejenes forskellige trafikale betydning medfører, at vejudgiften pr. meter ikke er den samme overalt. Ligeledes kan vejudgiften 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. Bl. a. for at lette gennemførelsen af sidstnævnte

og andre forbedringer foreslås det derfor, som det nærmere fremgår af bilaget, at refusionsprocenten ikke alene skal variere efter vejlængden pr. indbygger, men tillige efter vejudgiften pr. kilometer.

For amtskommunernes vedkommende har man dog ikke ment, at der er tilstrækkelig anledning til at lade refusionsprocenten, der som omtalt bør være højere end refusionsprocenten for andre kommuner, variere, hverken efter vejlængde eller efter udgift pr. kilometer vej, men foreslår, at refusionsprocenten fastsættes ens for alle amtskommuner til 70.

Med hensyn til de nærmere økonomiske virkninger af de foreslåede refusionsprocenter bemærkes følgende:

Sognekommunernes vejudgifter i 1948—49 udgjorde 102,6 mill. kr. I 1949—50 udbetaltes i refusion 36,4 mill. kr. (35,5 pct.), idet der ialt fordeltes 75 mill. kr. til kommunerne, deraf 15 mill. kr. alene til sognekommunerne. Hvis det foreslåede refusionsprincip var lagt til anvendelse på udgiften i 1948—49, kan refusionen skønnes at ville have udgjort ca. 40 pct. eller ca. 41 mill. kr. En stikprøvevis undersøgelse tyder på, at dækningsprocenterne ville variere fra omkring 25 til 55, idet ca. $\frac{3}{4}$ af samtlige sognekommuner ville få over 37 pct. dækning, ca. $\frac{2}{3}$ over 44 pct. dækning og ca. $\frac{1}{3}$ ca. 50 pct. og derover. For øerne ekskl. oplandskommunerne ved København skønnes dækningen at ville have ligget på ca. 40 pct., for Jylland på ca. 47 pct.

Da vejudgifterne siden er steget (for 1950—51 antagelig til ca. 127 mill. kr.), ville den gennemsnitlige dækningsprocent for sognekommunerne antagelig nu ligge noget højere, da stigningen i det allervæsentligste må vise sig som en større udgift pr. kilometer vej. Hvis man regner med en gennemsnitlig stigning i refusionsprocenten til ca. 43, nemlig for øerne ekskl. oplandskommunerne ved København ca. 41 og for Jylland ca. 49, ville refusionen på grundlag af det anslåede tal for 1950—51, 127 mill. kr., ialt udgøre ca. 55 mill. kr.

For byernes vedkommende foreligger ingen egentlige opgørelser over de regnskabsmæssige vejudgifter, men på grundlag af foreliggende indberetninger til statistisk departement ville man skønne, at refusionsprocenten på grundlag af udgiften i 1948—49 gennemsnitlig ville andrage ca. 25. I 1949—50 udbetaltes til byerne ialt ca. 8,8 mill. kr. Dette svarer for købstæderne til ca. 16 pct. af den til statistisk departement indberettede vejudgift for 1948—49. For Københavns og Frederiksbergs vedkommende er en ud-