

til opstilling af internationale advarselstavler og til vejdirektoratets administrationsudgifter samt til dækning af finansministeriets udgifter ved afgifternes opkrævning. Endvidere stilles for tiden årlig 150 000 kr. til rådighed som tilskud til motorbådshavne udfra den betragtning, at benzin til motorbåde beskattes lige med benzin til automobilkørsel, hvorhos der af vejfondene i henhold til motorafgiftslovens § 9, stk. 3, kan udredes indtil 50 000 kr. årlig til turistpropaganda.

Det sidstnævnte formål synes ikke fortsat at burde belaste motorafgifterne, ligesom det som nærmere omtalt til § 10 foreslås at lade statens opkrævningsvederlag bortfalde.

De øvrige nævnte opgaver vedrører derimod direkte vejvæsenet eller er, forsåvidt angår tilskud til motorbådshavnene, anerkendt som en art tilbagebetaling af en udfra motorbeskatningens formål lidet rimelig afgift. Det er næppe muligt een gang for alle at fastsætte størrelsen af de beløb, der årlig bør anvendes til hvert af de nævnte formål — det til vejlaboratoriet i motorafgiftsloven afsatte beløb af 100 000 kr. årlig må således for tiden revideres ved årlige tekst-anmærkninger til finansloven —, men udgifterne er iøvrigt af en så almindelig administrativ karakter, at deres størrelse ikke bør unddrages rigsdagens årlige kontrol ved finanslovbehandlingen. Det foreslås derfor i stk. 3, at udgifter til formål af denne art kan afholdes af vejfonden i det omfang, det bestemmes ved de årlige finanslove. I stk. 3 er udtrykkeligt nævnt de herhenhørende udgifter, som for øjeblikket er aktuelle, men det forudses, at der herudover vil kunne bevilges udgifter til andre formål, som er af særlig betydning for landets vejvæsen som helhed. Det bemærkes, at internationale advarselstavler ved hoved- og landeveje for tiden betales af motorafgifterne, men det skønnes rimeligt, at også de forholdsvis få tavler af denne art ved andre veje betales på samme måde. Hvis der indføres nye typer af vejvisere, vil det ligeledes kunne blive nødvendigt for en hurtig gennemførelse af et ensartet system, at visse herhenhørende udgifter belastes motorafgifterne, ligesom disse bør betale udgifterne ved hovedvejsafmærkningen, når denne som foreslået af vejudvalget af 1940 overføres fra justitsministeriet til ministeriet for offentlige arbejder.

Stk. 4, litra a—e, omhandler de formål, hvortil der iøvrigt bør kunne ydes tilskud af vejfonden på lignende måde, som tilskud hidtil er ydet af de i motorafgiftslovens

§ 9, stk. 1—3, omhandlede fonds (vejfonden og den særlige fond til vejarbejder).

Litra a svarer nogenlunde til den hidtidige anvendelse af vejfondene, idet der dog er åbnet mulighed for ikke alene at yde tilskud til egentlige nyanlæg eller ombygninger af veje, som er af betydning for den gennemgående trafik, men også for andre systematiske forbedringer på større, sammenhængende strækning af disse, f. eks. forbedring af oversigtsforholdene. Iøvrigt må det overlades til ministeren i enkeltheder at trække grænsen for, hvilke arbejder der i teknisk og trafikalt henseende falder ind under bestemmelsen.

Under litra b nævnes særskilt tilskud til ombygning af biveje, der skal optages som landeveje, hvortil en ikke uvæsentlig del af vejfondsmidlerne må forudsættes anvendt i de kommende år, jfr. nærmere til § 14.

Det må endvidere anses for rigtigt, at statens tilskud til anlægsarbejder på vejene, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløsheden som væsentligt formål, finansieres af vejfonden. Det vil bl. a. herved undgås, at to administrationer, ministeriet for offentlige arbejder og arbejds- og socialministeriet, begge gennem deres tilskudsvirksomhed er medbestemmende for vejnettets udvikling. En forudsætning for anvendelse af motorafgifterne til dette formål må naturligvis være, at de pågældende arbejder ikke er uden betydning for motorfærdslen. Med den udbredelse, denne har fået, kan imidlertid i alle egne påvises opgaver, som opfylder den nævnte forudsætning, og det vil være rigtigt, at arbejdets trafikale betydning er af væsentlig vægt ved udvælgelsen af de vejarbejder, som skal have tilskud udover, hvad der følger af den almindelige refusionsordning. Det må herved erindres, at denne ved den foreslåede glidende procentskala automatisk letter byrden for de kommuner, der i tilfælde af arbejdsløshed forøger deres vejbudget. De nævnte tilskud forudsættes kun ydet til de kommuner, by- og sognekommuner, som har direkte interesse i arbejdsløshedens bekæmpelse, men dette udelukker naturligvis ikke, at man ved iværksættelsen af de under litra a omhandlede særlig betydningsfulde vejarbejder også, forsåvidt angår arbejder på hoved- og landeveje, tager hensyn til beskæftigelsessituationen. Det er naturligt, at ministeren for offentlige arbejder inden iværksættelsen af de under c nævnte arbejder til bekæmpelse af arbejdsløsheden forhandler med arbejds- og socialministeren, både om iværksættelsen og om arbejdsvilkårene, jfr. § 9, stk. 1 og 5.