

hed, udgifter i henhold til vejkyrdsloven og udgifter vedrørende motorvejsanlæggene, bliver herefter ca. 25 mill. kr. Det bemærkes herved, at arbejds- og socialministeriets tilskud til vejarbejder i finansåret 1949—50 udgjorde ca. 8 mill. kr., at udgiften i henhold til vejkyrdsloven næppe kan anslås lavere end $2\frac{1}{2}$ gang til det i 1930 bestemte beløb af 2 mill. kr. årlig, d. v. s. til 5 mill. kr., og at udgifterne ved motorvejsanlæggene (Hørsholmvejen) i de nærmest kommende år er anslået til 3 mill. kr. årlig.

De foran anførte tal kan kun tjene til en ganske oversigtsmæssig belysning af de foreliggende opgaver.

Ved dispositioner over vejfonden må iøvrigt tages i betragtning, at der først og fremmest skal være midler tilstede til dækning af kommunernes refusionskrav, men iøvrigt må størrelsen af forbruget af vejfonden til tilskud m. v. kunne reguleres under hensyn til den almindelige økonomiske og beskæftigelsesmæssige situation. Hvis det skulle vise sig, at vejfondens størrelse ikke er tilstrækkelig til løsningen af de den påhvilende opgaver, bør naturligvis såvidt muligt motorafgifterne forhøjes, så de indbringer det tilstrækkelige provenu. Er dette på det pågældende tidspunkt ikke muligt, må den her foreslåede lov optages til revision, medmindre indtægternes utilstrækkelighed skønnes af forbigående varighed og staten — som under krigen — påtager sig at stå i forskud med de manglende beløb. Udfra det synspunkt, at motorafgifternes provenu særskilt skal anvendes til vejvæsenet og altså ikke indgår i statens almindelige driftsregnskab, vil det ikke være rimeligt at forlange, at staten på forhånd skal forpligte sig til at erstatte eventuelle svigtende indtægter. I givet fald må derfor kommunernes refusionskrav i henhold til kap. I reduceres forholdsæssigt.

Det har været kritiseret, at staten ikke har svaret renter af de i vejfondene indestående beløb, men i stedet for at gennemføre en særskilt renteberegning foreslås det, at staten fortsat ingen renter skal betale, men til gengæld give affald på de beløb, som finansministeriet hidtil har oppebåret for afgifternes opkrævning ($1\frac{1}{2}$ pct. for opkrævning af benzinafgift og omsætningsafgift, 200 000 kr. årlig for opkrævning af vægtafgiften).

Til § 11.

Til at afgive indstilling i de i § 8 omhandlede særlige tilfælde vedrørende vejfondstilskud og de i § 13 omtalte overgangstilfælde vedrørende kommunerefusionens beregning samt vedrørende den i § 14 omhand-

lede optagelse af biveje som landeveje foreslås nedsat et vejnævn på 8 medlemmer. Da de nævnte forhold i særlig grad vedrører spørgsmålet om ligelig behandling af de forskellige kommuner og forholdet mellem amts- og sognekommuner, findes det rettest, at et flertal på 6 medlemmer består af repræsentanter for de kommunale organisationer og Københavns magistrat, medens formanden og 1 medlem udpeges af ministeren. I behandlingen af sager angående bivejes optagelse som landeveje, skønnes det dog unødvendigt, at repræsentanterne for købstadforeningen og Københavns magistrat deltager.

Til kap. III.

Til §§ 12 og 13.

For at undgå at dispositioner, som er truffet inden lovens ikrafttræden og baseret på de hidtil gældende refusionsregler, skal kunne medføre vanskeligheder for enkelte kommuner, f. eks. hvis de har udført større arbejder med tilskud fra arbejds- og socialministeriet, som endnu ikke har indvirket på refusionens størrelse, foreslås som almindelig regel, at refusionsbeløbet til en kommune i de første 3 år efter lovens ikrafttræden ikke kan være mindre end i de 3 forudgående år. Skulle ikke desto mindre udførelsen af et sådant tilskudsarbejde eller et økonomisk mellemværende med en anden kommune medføre ubillige følger for en kommune, åbnes der tillige adgang for ministeren til efter indstilling fra vejnævnet at tillade, at visse ellers ikke refusionsberettigede beløb medregnes ved refusionsberegningen.

Til § 14.

Som anført i indledningen til bemærkningerne har udviklingen medført, at en række biveje efterhånden har fået en sådan færdselsmæssig betydning for et større område udenfor den enkelte kommune, at de må sidestilles med landeveje, således at de økonomiske og administrative krav til en tidssvarende vedligeholdelse ikke sjældent medfører uforholdsmæssige byrder for de pågældende kommuner. Trafikministeriets vejudvalg af 1940 havde derfor foreslået, at ca. 5 000 km bivejlængde skulle overføres til amtskommunernes administration som landeveje. Med hensyn til det herved opståede økonomiske mellemværende mellem vedkommende sogne- og amtskommuner havde vejudvalget af 1940 dog ikke foreslået mere indgående regler, men tænkte sig afgørelsen henskudt til et særligt vejråd.

Afgørende for dette spørgsmåls løsning