

stræknings overgang fra en vejbestyrelse til en anden, der kun var foreslået som „midlertidige“, indtil forholdet blev reguleret ved den øvrige vejlovgivning, er i overensstemmelse hermed overført til det samtidig hermed fremsatte lovforslag om bestyrelsen af de offentlige veje.

Hvor der derudover er foretaget ændringer, redegøres der for disse i nedenstående bemærkninger. I øvrigt henvises med hensyn til lovforslagets bestemmelser til de i betænkningen indeholdte bemærkninger til lovudkastet. Man henleder herved opmærksomheden på, at der er sket forskydninger i paragraffølgen, således at

lovforslagets	udkastets
§ 1	svarer til § 2,
§ 2	— - § 3,
§§ 3—6	— - §§ 4—7,
§ 7	— - § 8,
§ 8	— - § 9,
§ 10	— - § 12,
§ 11	— - § 13,
§ 12	— - § 14,
§ 13	— - § 16,
§ 14	— - § 17.

I det følgende er udkastets paragraftal anført i parentes.

Til § 1 (§ 2).

Bestemmelsen i stk. 1 svarer med en ændret formulering til udkastets § 2, stk. 1, idet man dog har indføjet, at også udgifter til visse stier kan medregnes blandt kommunens refusionsberettigende udgifter, jfr. bemærkningerne til § 2, stk. 2, nedenfor.

I øvrigt har man i lovforslaget og det til dette stykke hørende bilag fastsat de forskellige kommuners refusionsprocenter 5 pct. lavere end foreslået i udkastet, således for amternes vedkommende til 65 pct. Dette svarer — beregnet efter de foreløbige udgiftstal for 1954—55 — til den refusionsprocent, amterne har haft de sidste 4 år, medens der for sognekommunernes vedkommende gennemsnitligt skulle blive en mindre forbedring (fra 37 pct. for de sidste 4 år i gennemsnit til 39 pct.). Det må dog betones, at refusionsprocenten til de enkelte sognekommuner efter det af kommissionen foreslåede princip, hvor der lægges vægt på vejlængde pr. indbygger og vejudgift pr. km, vil variere noget fra dette gennemsnit. På grund af overgangsreglerne i § 10 vil dog ingen kommune de første 3 år efter lovens ikrafttræden kunne få mindre refusionsbeløb udbetalt end gennemsnittet af de sidste 3 år før lovens ikrafttræden. For byernes vedkommende foreligger ikke en tilsvarende opgørelse for regnskabsmæssige vejudgifter som for landkommuner,

men man vil skønne, at refusionsprocenten gennemsnitligt vil ligge som for de senere år på ca. 29, og en lignende procent forventes for Københavns og Frederiksbergs vedkommende. Angående refusionsstigning på længere sigt henvises til, hvad derom er anført i de indledende bemærkninger. De i §§ 3 og 9, jfr. § 13 i lovforslaget om bestyrelsen af de offentlige veje indførte regler om bivejes overgang til landeveje af 3. klasse, således at egenudgiften fordeles mellem amtskommunen og de tidligere vejbestyrelser, nødvendiggør ingen ændring i de i nærværende forslags § 1 og det dertil hørende bilag indeholdte refusionssatser.

Stk. 2 og 3 er uændrede i forhold til de tilsvarende stykker i udkastet (stk. 2 og 3).

Til § 2 (§ 3).

Stk. 1 er ligelydende med udkastet. I stk. 2 har man som nyt princip fastslået, at udgifter til offentlige stier i visse tilfælde kan medregnes blandt vejudgifterne. Man har herved ønsket at åbne mulighed for at yde refusion til sådanne i egen tracé liggende stier, som i færdselsmæssig henseende må sidestilles med de normalt langs vejene liggende cykelstier og fortove.

Stk. 3—7 svarer med redaktionelle ændringer til udkastets stk. 2—6.

Til §§ 3—6 (§§ 4—7).

Bestemmelserne er ligelydende med udkastet.

Til § 7 (§ 8).

I stk. 1 udtrykkes det i de indledende bemærkninger omtalte princip, at det af folketinget årligt bestemmes, hvor stor en del af det ved beskatningen af motorkøretøjer og drivmidler til disse indvundne provenu, der i fremtiden skal henlægges til vejfonden, for at der i denne kan være tilstrækkelige midler til finansiering af de i lovforslaget omhandlede vejudgifter.

Bestemmelserne i stk. 2—3 bygger i øvrigt i det væsentlige på de redaktionelt og terminologisk tilsvarende bestemmelser i udkastets § 8, stk. 2—4. Medens det i udkastet var forudsat, at ministeren, forinden tilskud af vejfonden ydes til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål, skulle indhente en udtalelse fra økonomi- og arbejdsministeren, har forslaget dog på dette område opretholdt den hidtil gældende ordning, hvorefter disse tilskud administreres af økonomi- og arbejdsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Overensstemmende med bestemmelsen i § 21 i lov nr. 000 af om omsætningsafgift af motorkøretøjer er endvidere indføjet en