

[Holmberg.]

af det gode, gamle princip med antal indbyggere og antal kilometer vej, men det vil jo vise sig senere.

Vi ved da alle, at der godt kan siges en hel del godt om refusionsordningerne, men vi ved også, at de kan være med til at forflygtige ansvaret, det er vi da vistnok alle sammen enige om.

Vi har behandlet en ansøgning fra Københavns kommune om, at vintervedligholdelse, snerydning og glatføregrusning, skal kunne holdes uden for beregningen. Det er naturligvis rigtigt, når det i henvendelsen anføres, at man er uden indflydelse på vejret, men det gælder jo ikke bare Københavns kommune. Som loven er bygget op, får kommunen jo refusion, når den benytter 3 års gennemsnittet, i forhold til den faktiske udgift inden for de 6.500 kr. pr. km. Skulle vi følge Københavns kommune, måtte andre kommuner have en tilsvarende ordning, og at det vil koste penge for staten er ganske sikkert, og at det i øvrigt ville ændre det, der var meningen med lovforslaget, er også sikkert.

Så må man da også nævne den gestus over for kommunerne i forbindelse med deres likviditetsvanskeligheder, at de af staten nu får udbetalt refusionen tidligere, end de hidtil har fået. I 1971 skulle den blive udbetalt den 1. februar mod normalt 1. april.

I forbindelse med den almindelige diskussion om motorafgifter, vejslid m. v. har vi i øvrigt også fået ret interessante oplysninger, selv om vi er nogle, der kendte dem på forhånd; de er for øvrigt også optrykt i betænkningen. Vi ved jo, hvilke afgifter vi har: registreringsafgift, vægtafgift og benzinafgift, og det beløb, som kommer i statskassen, stiger fra år til år; nu skulle det være på godt 4 milliarder kr. Sammenholder vi det med statens refusionsudgifter, 230 mill. kr. til amtskommunerne, 350 mill. kr. til primærkommunerne plus statens egne udgifter på ca. 500 mill. kr. — og hertil skal naturligvis også lægges kommunernes og amternes udgifter — bliver der alligevel et pænt beløb tilbage, måske et overskud på godt 2 milliarder kr.

I øvrigt kunne jeg tænke mig at spørge trafikministeren, om han ikke finder anledning til at sløjfe det, der står i loven om, at

penge flydende af motorkørsel skal bruges til vejformål. Efterhånden er det jo bare et begreb. Disse mange penge kan slet ikke hverken af arbejdskraftmæssige eller økonomiske grunde bruges til vejformål, og de indgår da også som en del af den almindelige beskatning, hvad jeg i øvrigt mener er rigtigt, men jeg mener, det ville være rimeligt, om ministeren forsøgte at føre lovgivningen lidt mere à jour på dette område.

Meningen er, som jeg nævnte, da jeg begyndte, at også kommunerne skal vise tilbageholdenhed. På venstres vegne kan jeg anbefale såvel ændringsforslaget som lovforslaget i den ændrede skikkelse.

**Martin Pedersen:** Vi har jo en meget stor beskæftigelse og en betydelig mangel på arbejdskraft. Det har medført, at man fra statens side i indeværende år har indført et anlægsstop, og dette lovforslag må vel ses som en naturlig forlængelse heraf, idet det må være rimeligt, at man, når man søger at bremse op for statens arbejder, også lægger en lille dæmper på de ting, som staten yder refusion til.

Det er klart, som hr. Gørrsen var inde på det, at et forslag, der bygger på gennemsnitsberegninger, altid i nogen grad vil præges af vilkårlighed, men der er jo i lovforslaget bestemmelsen om de 6.500 kr. pr. km, og endelig er der det særlige ved dette lovforslag, at det må betragtes som et overgangsforslag, der kun skal gælde i et år, så de kommuner, for hvem det kniber at holde sig inden for de fastsatte grænser, har dog mulighed for at skubbe visse arbejder ud til det kommende år.

Jeg skal med disse få bemærkninger på det radikale venstres vegne anbefale det foreliggende lovforslag til vedtagelse.

**Arne Larsen:** Ved første behandling af dette lovforslag havde jeg væsentlige indvendinger og betænkeligheder, idet der her var tale om en nedsættelse af statens tilskud til kommunernes vejanlæg og vedligholdelse på ca. 140 mill. kr., og dertil kommer en forventet nedskæring af kommunernes vejudgifter på ca. 210 mill. kr., altså alt i alt en besparelse på vejområdet på ca. 350 mill. kr.

Beskæftigelsesmæssigt kan det få ganske alvorlige følger, og det er jeg meget betæn-