

anlæg, men udlejedes til erhvervsmæssigt formål. Idet ministeriet ikke har fundet dette synspunkt urimeligt, foreslås, at skattefritagelsen fremtidig bortfalder for de udlejede arealers vedkommende, og at der for tiden forud for lovens ikrafttræden gives ministeren for offentlige arbejder bemyndigelse til med vedkommende kommunalbestyrelse at træffe aftale om erlæggelse af en sum til erstatning for afsavn af ejendomsskatter. Sådanne erstatningsbeløb afholdes som anlægsudgift ved de pågældende motorvejsanlæg.

Til § 4.

I henhold til § 4 i lov nr. 191 af 17. april 1941 skal motorvejen på Lolland finansieres af en særlig afgift på 1 øre pr. liter benzin, som indføres her til landet, og i henhold til § 3, stk. 2, i lov nr. 168 af 11. april 1942 skal motorvejsanlæggene ved København, bortset fra de særlige bidrag som omtales i paragraffens 1. stk., finansieres dels af ovennævnte 1-øres afgift, dels af den i lov nr. 115 af 8. april 1932, jfr. § 4 i lov nr. 105 af 30. marts 1935, omhandlede benzinafgift ligeledes af 1 øre, når denne har indbragt tilstrækkeligt til fyldestgørelse af de i sidstnævnte love omhandlede formål, d.v.s. til dækning af udgifter vedrørende Storstrømsbroen og Odde-sundbroen samt til afløsning af broafgiften for Limfjordsbroen (de 2 førstnævnte forpligtelser er nu afviklet, ligesom der, for så vidt angår sidstnævnte bro, er indkommet et sådant beløb, at også denne forpligtelse må antages at stå umiddelbart foran sin afvikling). Endvidere skulle disse afgifter, når dækning var opnået for anlægsudgifterne ved motorvejene, henlægges til et fond for hver af vejene, af hvis renter udgifter til vedligeholdelse m. v. kunne udredes, jfr. § 3 i lov nr. 191 af 17. april 1941 og § 4 i lov nr. 168 af 11. april 1942.

Da nu de anlæg, der bringes til udførelse i henhold til lovforslagets § 2, overtages af amtskommunerne til bestyrelse efter de for landeveje gældende regler, bortfalder nødvendigheden af at etablere de nævnte fonds-

Det foreslås derfor, at afgifterne kan bortfalde, når de har indbragt tilstrækkeligt til gennemførelse af de reducerede anlæg, for den i 1932 indførte afgifts vedkommende under forudsætning af, at der allerede er tilvejebragt tilstrækkelige beløb til fyldestgørelse af de øvrige formål, hvortil denne afgift skal anvendes.

Det tilføjes, at der pr. 1. april 1953 i motorvejsanlægget på Lolland-Falster var investeret ca. 19,7 mill. kr., som fuldtud er dækket af den pågældende 1-øres afgift, der pr. 1. april 1953 havde indbragt ialt 30,6 mill. kr. Efter forslaget skønnes at restere udgifter til ca. 11,2 mill. kr. Der vil således endnu af provenuet af den ovennævnte benzin-1 øre være brug for et beløb af ca. $19,7 + 11,2 = 30,9 \div 30,6$ eller 0,3 mill. kr. til vejanlæggets færdiggørelse. (For så vidt strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges $0,3 + 5$ eller $5,3$ mill. kr.).

I motorvejsanlæggene ved København var pr. 1. april 1953 investeret i alt ca. 18,6 mill. kr. Heraf forventes dog ca. 4,6 mill. kr. i henhold til § 3 i vedkommende lov, jfr. § 2 i foranstående lovforslag, dækket fra anden side. Til rest at udrede af 1-øres afgifterne vedrørende motorvejsanlæggene ved København bliver herefter ca. 14 mill. kr. + udgifterne ved den nu foreslåede udbygning, $24,8 + 35$ mill. kr., eller tilsammen ca. 73,8 mill. kr.

I alt skønnes de to 1-øres afgifter således til dækning af såvel allerede afholdte som fremtidige udgifter vedrørende *motorvejsanlæggene* endnu at skulle indbringe ca. $73,8 + 0,3$ eller ca. 74,2 mill. kr. (for så vidt strækningen Rødby Havn—Maribo udbygges yderligere 5 mill. kr. eller 79,1 mill. kr.), hvilket med det nuværende provenu skulle svare til indtægten af begge benzin-enørerne i ca. 7 år.

Da det næppe kan være muligt at bestemme tidspunktet for afgifternes bortfald så nøje, at ingen restsaldo fremkommer, foreslås, at et eventuelt restbeløb overføres til vejfonden.