

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ningerne, dels til betænkningen fra vejlovsudvalget af 1951. Der gives således regler om hævd på offentlige vejes arealer, om vejenes udskillelse i matriklen, bidrag fra grundejerne til fortovsanlæg ved landevejene, om- og nedlægning af almene veje, der ikke er blevet optaget på vejregisteret, aflægning af vejarealer, råden over vejarealer, bl. a. til bilreparation og tankning, henkastning af affald, om ledninger og vejbelysning, om udarbejdelse af en vejplan for hele landet for de vigtigere veje og endelig om udarbejdelse af anlægsnormer, vejregler, der skal være vejledende ved udførelse af anlægsarbejder på de offentlige veje.

I vejlovsudvalget af 1940 var som omtalt kommunalorganisationerne repræsenteret, og inden forslaget blev fremsat på rigsdagen i 1942, var det modificeret efter drøftelse med rigsdagens partier. Efter at nu lovforslaget fra 1942 som nævnt er blevet underkastet en teknisk-juridisk gennemgang i vejlovsudvalget af 1951, er dette sidste udvalgs betænkning i marts 1955 blevet forelagt de kommunale organisationer. Amsrådsforeningen og købstadforeningen har ikke haft væsentlige bemærkninger at gøre til denne betænkning. Det har iøvrigt i forslaget været muligt i væsentligt omfang at imødekomme de ønsker, der er fremsat fra kommunal side. På visse punkter har jeg dog ikke fundet det hensigtsmæssigt at følge de særlige ønsker, der er fremkommet, navnlig ikke når disse griber afgørende ind i hele det system, der nu søges fastlagt for vejstyret.

Det gælder således, når sognerådsforeningerne har ment, at biveje burde undtages fra reglen om, at ministeren mod at give vejfondstilsbud kan forlange anlægsarbejder udført, bymæssige kommuners ønske om at blive fritaget for det hidtidige tilsyn fra amtsrådenes side, som alle andre sognekommuner er underkastet, samt denne organisations tanke om, at de bymæssigt bebyggede sognekommuner skulle overtage de

landevejsstrækninger, der løber gennem dem. Endelig har ministeriet fra Københavns magistrat i år — det er derfor ikke omtalt i bemærkningerne — modtaget en henvendelse, hvorefter forslaget skulle ændres til overhovedet ikke at gælde Københavns kommune. Jeg skal dog ikke på forhånd afvise den tanke, at en nærmere drøftelse af disse spørgsmål, som jeg formoder der bliver lejlighed til i det høje ting, vil vise mulighed for i større eller mindre grad at imødekomme visse af de fremsatte ønsker. Jeg må måske her indskyde, at der i de to lovforslag, jeg i dag har den ære at fremsætte, naturligvis er en hel række bestemmelser, hvis nærmere udformning jeg er rede til at forhandle om.

Også forslaget om tilskud til de offentlige veje bygger på et omfattende kommissionsarbejde, nemlig betænkning I fra motorafgiftskommissionen af 1947.

Efter § 9 i den gældende motorafgiftslov, lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932, skal motorafgiftens provenu, bortset fra den siden 1931 opkrævede tillægsafgift på benzin — oprindeligt 5 øre, nu 20 øre — anvendes til vejformål. I tiden op til krigens begyndelse blev også alle motormidlerne anvendt hertil, idet staten tilmed ved forskellige forlods udlæg måtte supplere afgifterne op.

Under krigen, hvor motorafgiftsprovenuet jo gik meget stærkt ned, måtte staten yderligere træde til, således at man ikke blot forlods udlagde kommunernes direkte andele i afgifterne, men også ved de såkaldte 50 millions fonde dels ydede direkte statstilsbud, dels udlagde udgifterne til en række anlægsarbejder.

Efter krigen, da motorafgiftens provenu igen begyndte at stige, betaltes disse penge tilbage til statskassen, idet der for at sikre denne tilbagebetaling allerede tidligere var sat en øvre grænse for de beløb, der kunne stilles til rådighed til udbetaling til kommunerne som almindelig refusion, indtil gælden til statskassen var betalt. Dette loft blev imidlertid bibeholdt, også efter at de