

ordning, hvorefter disse tilskud administreres af arbejdsministeren efter forhandling med ministeren for offentlige arbejder.

Overensstemmende med bestemmelsen i § 19 i lov nr. 184 af 6. juli 1957 om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v. er endvidere indføjjet en bestemmelse om, at tilbagebetaling af erlagt afgift kan ske af vejfonden.

I stk. 3, litra a—h, er nærmere angivet de formål, hvortil der kan ydes tilskud af vejfonden.

I litra a har man som nyt princip skabt hjemmel til at yde vejfondstilskud til kørebaneforstærkninger, medens der hidtil kun er ydet vejfondstilskud til belægningsarbejder, når disse indgik i nyanlæg eller ombygningsarbejder. Amdsrådsforeningen har i en til folketingets finansudvalg indsendt skrivelse af 13. maj 1955 hævdet, at den voksende tunge trafik vil medføre udgifter til forstærkning af kørebanerne, som det vil være vanskeligt for amtsrådene at udrede uden forøget refusion eller tilskud. Ministeriet er enigt i, at kravet om forsvarlige kørebaner på de gennemgående veje er fundamentalt, således at uopsættelige forstærkningsarbejder af den omhandlede art i givet fald må gå forud for andre forbedringer og for nyanlæg. Da kørebanernes utilstrækkelige styrke formentlig altid vil melde sig med meget forskellig vægt i landets forskellige områder, således som det bl. a. har vist sig ved de senere års frostskafer, synes en rationel hjælp kun at kunne ydes gennem tilskud af vejfonden til de pågældende kommuner i de enkelte forekommende tilfælde. Der bør dog kun ydes tilskud, når forstærkninger skønnes nødvendige på grund af trafikens udvikling eller andre særlige forhold, og når der fra kommunens side i den forudgående periode har været foretaget de efter omstændighederne rimelige foranstaltninger vedrørende den pågældende kørebane.

Bestemmelsen i litra b må ses i sammenhæng med lov om bestyrelsen af de offentlige veje, jfr. bemærkningerne til denne lovs §§ 3, 9 og 13.

Litra c er nyt og åbner mulighed for tilskud til anlæg af offentlige stier med færdselsmæssig betydning, uanset at stien anlægges selvstændigt i egen tracé. Dette vil ofte være hensigtsmæssigt for derved at frigøre den hurtige bilkørsel for den langsomme knallert- og cykeltrafik, der til gengæld kan færdes i tryghed for den hurtigtgående færdsel. Såvel i ungdomskommissionens betænkning vedrørende ungdommens friluftsliv som af friluftsrådet er der i øvrigt fremsat ønske om mulighed for tilskud af vejfonden til sådanne stianlæg.

Litra d indfører en ny bestemmelse om tilskud til visse reguleringsforanstaltninger på farlige steder

på vejene. Ulykkesstatistikken har år for år vist en stigning i antallet af ulykker, hvilket almindeligt opfattes som en uundgåelig følge af stigningen i antallet af motorkøretøjer i landet, men erfaringen viser, at et antal ulykker ofte samler sig i et bestemt „ulykkespunkt“. Man må derfor af hensyn til færdselssikkerheden tillægge det betydning, at der skabes direkte hjemmel til at udbedre forholdene på sådanne isolerede punkter ved vejfondstilskud, selv om de pågældende foranstaltninger ikke umiddelbart omfattes af de under litra a nævnte anlægsarbejder, idet det ofte kan være vanskeligt for de pågældende kommunale myndigheder at afse de fornødne midler til mere bekostelige reguleringer og foranstaltninger.

Litra e omhandler tilskud til vejarbejder, der iværksættes med bekæmpelse af arbejdsløshed som væsentligt formål. Ministeriet har her ikke ment at kunne følge det af kommissionen fremsatte forslag om, at administrationen af disse arbejder skulle overgå fra arbejdsministeren til ministeren for offentlige arbejder, men af hensyn til den rette beskæftigelsesmæssige udnyttelse af de omhandlede arbejder har man anset det for mest hensigtsmæssigt, at administrationen af disse arbejder som hidtil varetages af arbejdsministeriet i forbindelse med dette ministeriums administration af beskæftigelseslovgivningen i øvrigt. Derimod har ministeriet kunnet tiltræde udkastets bestemmelse om, at udgifterne ved disse arbejder afholdes af vejfonden, bl. a. under hensyn til, at de pågældende udgifter i øjeblikket delvis finansieres af motorafgifterne, da amts- og sognekommuner kan anmelde hele udgiften — uden fradrag af tilskuddet fra arbejdsministeriet — blandt de regnskabsmæssige vejudgifter, hvorefter kommunerefusionen beregnes.

Litra f—h svarer med en enkelt ændring i formuleringen til litra d—f i udkastet.

Til § 8 (§ 9).

Bestemmelsen svarer med redaktionelle ændringer til udkastets § 9. Dog er normalprocenten for alm. vejfondstilskud nedsat fra 85 til 80, medens de i udkastets bemærkninger anførte kriterier for ydelse af højere vejfondstilskud end normalt er indføjjet i lovteksten, idet man har anset det for betydningsfuldt at klargøre mulighederne for navnlig at kunne yde højere tilskud til de amter, hvor det i hele samfundets interesse er nødvendigt at anlægge eller udbygge kostbare og moderne hovedfærdselsårer.

Som følge af, at administrationen af de i § 7, stk. 2, litra e, omhandlede arbejder efter loven forbliver i arbejdsministeriet, bortfalder bestemmelsen