

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

45 mod 41 i det tidligere forslag og for købstæder 31-32 mod 29.

I forhold til de beløb, der i de senere år er udbetalt til kommunerne, er der tale om en forbedring, idet amterne gennemsnitlig i de sidste 4 år har fået 68 pct. af deres udgifter refunderet, sognekommunerne 36 pct. og købstæderne 27 pct. Jeg må dog herved betone, at de procenttal, jeg her nævner, kun kan være udtryk for et skøn, og at de nye regler vil medføre betydelige afvigelser for gennemsnittet, for så vidt angår købstad- og sognekommuner.

Som det allerede blev omtalt under fremsættelsen af det af det ærede medlem hr. Thisted Knudsen og andre ærede medlemmer fremsatte forslag til folketingsbeslutning om ændring af reglerne for de kommunale udgifter til vejvæsen og sygehuse, er der ved nærværende forslag netop sket en forbedring i den også af de ærede medlemmer ønskede retning, nemlig en lettelse af ejendomsbeskatningen i amts- og sognekommunerne, ved formindskelse af vejbyrden, både ved hævnningen af refusionsprocenterne og ved de andre for kommunerne gunstige regler i forslaget. Jeg kan her f. eks. pege på den hurtigere refusion, der opnås, og på den mulighed for bivejes overgang til landeveje af 3. klasse, som jeg har omtalt, og som vil give mange sognekommuner en ganske betydelig lettelse i udgiftsbyrden, også selv om vedkommende sognekommune i fremtiden skal bidrage til vedligeholdelsen. I hvert fald medfører ordningen jo, at udgifterne refunderes med 75 pct. mod nu kun 36 pct., således at den højere refusion givetvis kommer de kommunale skatteydere i området til gode.

Også for byernes vedkommende indebærer forslaget ud over satsernes forhøjelse betydelige forbedringer. Efter det bestående system modtager købstæderne som bekendt et fast beløb beregnet på grundlag af visse vejlængder og motorkøretøjsantallet i byen, hvilket er ensbetydende med, at stigende udgifter selv i byer med stor gennemgående trafik ikke i øjeblikket modsvares af stigende refusion. I fremtiden vil købstæderne ligesom sognekommunerne få refusion på grundlag af de faktiske udgifter, hvortil kommer forhøjelse af disse kommuners tilskud til beskæftigelsesarbejder.

Den sats, hvorefter vejfondstilskud i de senere år er ydet, har normalt været 85 pct. af den godkendte overslagssum. Imidlertid er det jo bekendt, at der har gjort sig betænkeligheder gældende med hensyn til den samfundsøkonomiske virkning af, at der normalt ydes vejfondstilskud med en tilskudsprocent på 85. Jeg skal i den henseende indskrænke mig til at henvise til den debat, der i fjor førtes i det forrige høje folketing om reglerne for ydelse af vejfondstilskud, og som gav sig udtryk i en folketingsbeslutning (Folketingstidende for 1956-57, tillæg C. spalte 53-54), hvorefter reglerne for tilskud af vejfonden burde optages til revision. På baggrund heraf har regeringen ment det rigtigt at foretage en reduktion i den normale vejfundsprocent fra de 85 pct., der nu gælder, og som var påtænkt i de tidligere forslag, til 80 pct. Der bevares dog i forslaget mulighed for med vejvæsenets godkendelse i visse tilfælde at yde et højere tilskud.

Med hensyn til de af nærværende forslag nødvendiggjorte ændringer i omsætnings- og benzinafgiftslovgivningen skal jeg tillade mig at henvise til det af finansministeren samtidig fremsatte forslag om ændring i disse love.

Under den stadigt fremadskridende motorisering, som antagelig må forudses i en lang periode fremover, er det uundgåeligt, at der stilles stærkt øgede krav til vejvæsenet, og at der må investeres endog meget betydelige beløb i vej- og gadenettet. Ved den i foråret vedtagne vejbestyrelseslov er der derfor ikke alene givet kommunerne en række juridiske og administrative hjælpemidler i hænde til at udbygge og ikke mindst bevare vejnettet i en for trafikken tilfredsstillende stand, men der er tillige draget omsorg for den både af trafikale og samfundsøkonomiske grunde nødvendige ensartethed, planmæssighed og koordinering i vejnettets udbygning. Dette kommer navnlig frem ved de opgaver, der er pålagt specielt amtsrådene over for bivejene samt i øvrigt ministeren og vejnævnet med hensyn til tilsyn og godkendelse af planer, vejenes klassificering, udarbejdelse af tekniske vejregler og tilvejebringelse af en landsomfattende vejplan m. m. Der mangler imidlertid endnu en tidssvarende revision og fastlæggelse af byrdefordelingen med hensyn