

[M. Larsen (Kolding).]

I §§ 7 og 8 omhandles en del arbejder, hvortil ministeren kan bevilge tilskud. Det har hidtil været ministerens ret at bevilge tilskud indtil 85 pct.; fremover bliver det efter forslaget 80 pct. Ministeren er her suveræn, men der skal indhentes en udtalelse fra vejnævnet, der også gør indstilling om tilskuddets størrelse. Efter min mening er det rigtigt, at ministeren er suveræn på dette område, og jeg vil håbe, at hovedparten af de penge, der anvendes og bevilges efter disse paragraffer, går til rene vejarbejder.

Jeg vil gerne på mit partis vegne anbefale en hurtig gennemførelse af lovforslaget.

**Holmberg:** Vi fik sidste år vedtaget loven om offentlige vejes bestyrelse. Loven blev enstemmigt vedtaget her i folketinget. Der var egentlig mange gennemgribende ændringer, ændringer, som vi vist godt kan sige var naturlige med den voksende trafik. Vi fik også forelagt forslag til lov om tilskud til de offentlige veje, men vi nåede ikke dengang at blive færdige med behandlingen. Nu har vi dette forslag til behandling igen, og jeg udtaler det håb, at vi også kan vedtage denne lov i enighed. Tilskudsloven er jo i endnu højere grad end bestyrelsesloven nødvendig netop på grund af den voksende trafik. Vi kan vel sige, at de to love hører sammen.

Her ved første behandling er der ingen grund til at gå i enkeltheder, for der er ingen tvivl om, at der forestår en ret lang udvalgsbehandling. I forhold til forslagene sidste år må vi anerkende, at der er forbedringer, også principielle forbedringer, idet ministeren, i hvert fald finansministeren, dengang foreslog, at alle motorafgifterne skulle gå i statskassen. Ved nærværende lovforslag opretholdes tanken om, at pengene skal bruges til vejformål. Men det har vi drøftet så ofte.

I forhold til det tidligere forslag er det en forbedring, at der er foreslået større refusioner både til by-, sogne- og amtskommuner, og der er grund til at påskønne, at ministeren har bøjet sig for vore henstillinger om en sådan højere refusion. Motor-kommissionens betænkning er i store træk lagt til grund. Der var heri enighed om, at de tyndt befolkede egne i vort land skulle

have større refusion. Meningen er jo, at der skal udbetales refusion efter indbyggertal og antal kilometer vej; det er vi enige om er rigtigt, men jeg kan ikke anerkende, at dette berettigede krav er tilstrækkeligt tilgodeset. I skalaen, der er optaget som bilag til lovforslaget, er refusionsprocenterne i de første kolonner, vi kan sige de første 11 kolonner, fra højre forøget lidt. Hvad angår de næste fem kolonner gældende for kommuner med 11-16 km vej pr. indbygger, er skalaen undergået en aftrappet forhøjelse. Jeg vil indrømme, at skalaen er en forbedring i forhold til det tidligere foreslåede, men jeg kan ikke anerkende, at der er givet de tyndt befolkede sognekommuner med de lange vejstrækninger tilstrækkeligt ud fra retfærdighedsprincippet. Jeg håber, vi også her kan nå til enighed om ændringer; ellers må vi naturligvis forbeholde os at stille ændringsforslag.

I de vejudgifter, der lægges til grund for refusionen, er der nogle, vi må se lidt nærmere på. Vi lægger bl. a. mærke til, at bortkørsel af sne kan medregnes, man kan næsten sige uden begrænsning. Det var måske naturligt her at begrænse sig til at refundere udgifter, der har virkelig færdselsmæssig betydning.

I samme forbindelse vil det også være naturligt, at vi nærmere drøfter, om visse tilskud fra vejfonden skal administreres af arbejdsministeren. Jeg ville egentlig finde det mere rimeligt, om også disse arbejders administration forbliver under trafikministeren, for det er nu engang en vejlov, det her drejer sig om. Der er flere ting, der trænger til en nærmere drøftelse, men vi får jo en udvalgsbehandling.

Jeg vil endelig nævne, at der i lovforslaget står, at vejfonden bestyres af ministeren for offentlige arbejder. Det vil altså sige, at ministerens gamle beføjelse stort set opretholdes. Må jeg her minde den højtærede minister om den debat, der var her i tinget om nedrivningen af Østifternes bygning, en debat, der i første række var foranlediget af det radikale venstre. Efter denne, vi kan godt sige ret store debat blev det vedtaget, at der skulle foretages en undersøgelse med det formål at skabe den størst mulige sikkerhed for, at tilskud fra vejfonden også ud fra samfundsøkonomiske synspunkter havde tilstrækkelig begrundelse. Nu ved jeg nok, at