

[Tholstrup.]

Til det ærede medlem hr. Weikop vil jeg gerne sige, at der har været en lang og bred drøftelse, men de indlæg, der er fremkommet i dag, har i længde og bredde just ikke kunnet måle sig med de indlæg, det ærede medlem kom med forleden dag om andre, mindre betydende spørgsmål. Jeg tror derfor ikke, at man skal henvise til, at spørgsmålet er blevet drøftet langt og bredt nok, når ikke samtlige partier har fået lejlighed til her offentligt at give udtryk for deres synspunkter. Det er et misbrug af flertalsmagten at fremsætte forslag om en dagsorden, førend drøftelsen er nået til vejs ende.

Fuglsang: Hvis jeg virkelig troede, at arbejdernes køren med bil var afgjort med dette spørgsmål, ville jeg selvfølgelig stemme anderledes, end jeg gør nu, men jeg er så letsindig at tro, at det er helt andre ting, nemlig lønforhold o. lign., der spiller ind, og derudfra har jeg taget mit standpunkt.

(Kort bemærkning).

Weikop: Det ærede medlem hr. Tholstrup talte om magtmisbrug. Mig forekommer det, at det ærede medlem misbruger tinget her så meget med sine mange forskellige taler og mange forskellige synspunkter, at befolkningen egentlig ikke finder, at det er værdigt.

(Kort bemærkning).

Forslagsstilleren (Tholstrup): Jeg har kun denne talerstol, når det drejer sig om disse sager. Jeg er som sagt ikke medlem af vareforsyningsudvalget, men det skal jeg åbenbart skamme mig over. Jeg synes hellere, at de partier, der sidder i dette udvalg, burde sørge for, at sager, der ikke kan drøftes i vareforsyningsudvalget, bliver drøftet under frie, demokratiske former.

Man har angrebet demokratiet i dag. Jeg har fået sagt alt, hvad jeg ville, om disse ting, men jeg har ikke hørt modargumenterne endnu. Jeg har hørt nogle vendinger fra det ærede medlem hr. Anker Lau, som viste, at han var mere ekvilibrist end liberalist. Jeg har hørt nogle vendinger fra det ærede medlem hr. Weikop, som stik modsiger, hvad det ærede medlem sagde i

går, at han var liberalistisk indstillet. Jeg havde ventet at høre nogle argumenter, men de skal altså fejles til side. Jeg havde glædet mig til at høre det ærede medlem hr. Kirkegaard fremsætte sine synspunkter. Dem får vi altså ikke at høre. Han er ikke medlem af vareforsyningsudvalget, så der kan han heller ikke komme til orde. Måske hans partis repræsentant i vareforsyningsudvalget kan sige, hvad han ville have sagt, men skal offentligheden ikke have nogen besked om, hvad der finder sted? Forhandlingerne i vareforsyningsudvalget foregår jo for lukkede døre.

Hermed sluttede forhandlingen om det fremsatte forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

Forslag om overgang til næste sag på dagsordenen af Weikop (se foran)

vedtoges med 127 stemmer mod 6; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Forslaget til beslutning var hermed bortfaldet.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om bortfald af omsætningsafgiften af motorkøretøjer.
[Af Tholstrup].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 463; fremsættelsen findes i tidenden sp. 423).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Finansministeren (Kampmann): Jeg har kun få bemærkninger at gøre til det af det ærede medlem hr. Tholstrup fremsatte lovforslag om en trinvis nedsættelse af omsætningsafgiften af motorkøretøjer. Der er jo tale om et lovforslag, som også var fremsat her i tinget sidste år, og som blev behandlet og stemt ned med alle partiernes stemmer mod retsforbundets. Det er mig ikke rigtig klart, hvilken bevæggrund det ærede medlem hr. Tholstrup har haft til at genfremsætte dette lovforslag. Jeg går ud fra, at det ærede medlem nu er klar over, at der ikke bliver tale om nogen fri import af biler, og når dette ikke er tilfældet, vil en trinvis aftrapning af omsætningsafgiften medføre et stort indtægtstab for staten, og

[Finansministeren.]

Jeg ser ikke, hvorfra vi så skulle tage disse penge. Når hertil føjes, at motorafgiftskommissionen for tiden arbejder med sagen og netop diskuterer, i hvilket omfang man skal anvende henholdsvis benzinafgift, vægtafgift og omsætningsafgift af motorkøretøjer, synes jeg ikke, tidspunktet kan være inde til ensidigt at tage stilling til bortfald af omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Såvidt jeg er orienteret om arbejdet i motorafgiftskommissionen, er der ikke tale om, at man helt vil lade omsætningsafgiften bortfalde. Det ærede medlem hr. Tholstrup har jo flere gange været inde på, at forslaget skulle ses på baggrund af, at der herigennem blev ydet en støtte til erhvervslivet. Jeg tror nok, at hvis man skal diskutere, på hvilken måde man bedst kan yde støtte til erhvervslivet ved en ændring af motorbeskatningen her i landet, er det ikke bortfaldet af omsætningsafgiften af motorkøretøjer, der kommer i første række.

Jeg må derfor slutte med at anmode det høje ting om ikke at bistå ved en gennemførelse af lovforslaget her i det høje ting.

Forslagsstilleren (Tholstrup): Jeg skal ikke prøve at trække tiden i langdrag. Selvom dette lovforslag er fremsat i forbindelse med den under det foregående punkt på dagsordenen omhandlede sag, kan det udmærket godt stå alene. Der opkræves i øjeblikket dobbelt så mange penge i automobilafgifter af forskellig art, som der bruges til vejformål, og det er klart blevet sagt fra de fleste partier, at man ikke bør bruge bilerne som skatteobjekt, og at man ikke bør opkræve flere penge end de til vejformål nødvendige. Som jeg tidligere har fremhævet, er det vigtigt for et samfund, der vil have en bedre og mere rationel økonomisk opbygning, at stadig flere kan køre, at arbejderne kan køre, og det er derfor vigtigt, at man gør det lige så let for den danske arbejder, som det er for hans brødre i Sverige, at købe et automobil, og derfor bør omsætningsskatten være den første skat,

der falder væk; dette er jo også i fuld overensstemmelse med motororganisationernes udtalelser i motorkommissionen.

Jeg foreslår denne omsætningssskat aftrappet for at kunne bruge denne aftrapning i frigivelsens tjeneste, men jeg har ikke noget imod at afskaffe den med det samme. Det er imidlertid urigtigt, hvad den højtærede finansminister siger, at der derved opstår et finansielt tab, for en forøget import af biler vil jo give en forøget vægtafgift og en forøget benzinafgift, og derved vil der blive nogenlunde balance, og med den indtægt, bilerne gav i fjor, vil der jo være rigelig dækning for de formål, hvortil pengene skal anvendes, nemlig, som jeg ønsker det, at demokratisere bilen, at gøre bilen til et almindeligt folkeligt instrument til skabelse af nye arbejdsmuligheder, og arbejdsplads og bopæl behøver da ikke absolut at ligge i nærheden af hinanden. Dette er så vigtigt, at det bør finde forståelse hos tingets medlemmer og nyde fremme her i det høje ting. For at tage et eksempel til belysning af, hvor vigtigt det er at sørge for, at folk ikke behøver at bo umiddelbart op ad deres arbejdsplads, kan jeg fristes til at nævne de tætte kvarterer på Nørrebro og Vesterbro, disse tætbefolkede beboelseskvarterer, som kun er opstået, fordi der var lang vej at gå med træsko fra bolig til arbejdssted, og derfor måtte man bygge i højden og så tæt, at der hverken blev lys eller luft mellem bygningerne. Usunde boliger for mennesker er resultatet af en sådan snæversynet politik og af, at vi ikke tager transportmidlerne i vor tjeneste.

Først da baner og sporveje blev almindelige, før bilerne kom, kunne man flytte ud til Vanløse og Brønshøj, men hvis bilerne virkelig kommer til anvendelse, vil det blive muligt for en dansk arbejder at bo i sit eget lille hus med have, hvori børnene kan løbe og lege. Der ligger heri en så stor mulighed for forbedring af de sociale forhold, at man ikke må hindre en sådan udvikling. Det er måske for drastisk at sige, at alternativet er baggården og det tætbefolkede

[Tholstrup.]

Vesterbro, men alternativet er dog, at man ikke kan komme længere væk fra arbejdsstedet end dertil, hvor spurvognen går, altså ikke ud over den høje bebyggelse. Når man spørger folk, hvor de helst vil bo, siger de, at de vil helst have deres eget hus med have, hvor lille det end er, når bare det er deres eget. Dette giver bilerne mulighed for. Men hvorfor er det forbeholdt en overklasse, dem, der kan få tildeling, og hvorfor skal det være forbeholdt dem, der har råd til at betale dollarpræmiering og omsætningsskat? Hvorfor skal vi ikke tage hensyn til almenvellet? Hvorfor skal det ikke være den jævne danske arbejder, der skal have denne mulighed? Det er derfor, jeg har fremsat lovforslaget om afvikling af omsætningsskatten. Men jeg vil bruge den aftrapningsvis i det andet forslags tjeneste. Forslaget står dog alene og bør bedømmes alene.

Horn: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kai Jensen, ikke kan være tilstede, vil jeg på mit partis vegne sige, at vi kan ikke medvirke til gennemførelse af det foreliggende lovforslag. Jeg vil ikke dermed sige, at vi tager afstand fra det ærede medlem hr. Tholstrups syn på de transportmæssige problemer, men det ærede medlem ved udmærket, at dette lovforslag også har langt mere vidtrækkende konsekvenser, således som det også blev påpeget i fjor. Vi må afvise lovforslaget.

From: Omsætningsafgiften for biler var vel oprindelig tænkt som en art luksusbeskatning. Den blev indført første gang ved loven af 1. februar 1924, og den havde det i og for sig smukke formål, at provenuet skulle anvendes til afdrag på statsgælden. Ved senere ændringer og forhøjelser af satserne er valutaproblemet også blevet draget med ind i billedet, som er præget af tiden og foranstaltninger imod altfor voldsomme indhug i vor valutabeholdning.

Med hensyn til luksusbegrebet er jeg enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at forholdene har ændret sig derhen, at bilen i dag må betragtes som et led i produktionsapparatet, således som det moderne samfundsliv nu engang har formet sig.

Med hensyn til valutaproblemet er situa-

tionen jo desværre langt fra afklaret, og det må derfor blive udfra denne betragtning, vi må tage stilling til det ærede medlems forslag om en gradvis ophævelse af omsætningsafgiften. Jeg må her henvise til mine udtalelser ved behandlingen af lovforslaget om salg af brugte biler og fastholde, at vurderingen af lovforslaget må bero på et skøn; vi må jo i hvert fald gøre os klart, at det ærede medlems forslag kan få en meget uheldig indvirkning på Danmarks valutabeholdning.

Jeg synes forresten også, det er i høj grad ulogisk, når det ærede medlem hr. Tholstrup i samme åndedrag foreslår en frigivelse af bilerne og en aftrapning af omsætningsafgiften. Det mener jeg ikke virker særlig velovervejnet. Vel kan en aftrapning have en bremsende virkning, men når man ser, hvordan de forskellige partier, der har stillet forslaget, opererer med en yderligere afgift, lagt oven på den bestående, mener jeg, at det ærede medlems forslag vil have den modsatte virkning af den tilsigtede. Vi må derfor på nuværende tidspunkt afvise forslaget.

Jeg vil gerne føje til, at når valutasisituationen er bedret og markedet er mere normalt, vil vi fra venstres side med glæde gå med til foranstaltninger, der gør det lettere for menigmand at få en bil og også gør det billigere at bruge den. Men situationen må naturligvis betragtes som en helhed, og det er her, det kniber lidt for det ærede medlem hr. Tholstrup. Denne mangel på helhedsbetragtning kommer også til udtryk i det ærede medlems fremsættelsestale, når han siger, at Danmark har en omtrent 10 gange så stor omsætningsafgift som f. eks. Norge. Jeg kan oplyse, at der ifølge Motorsagens Oplysningsråd f. eks. af en Austin årgang 1949 — og det er jo en meget almindelig menigmandsvogn — i Norge svares 1 622 kr. i omsætningsafgift og i Danmark 3 508 kr. Det er en meget høj afgift, vi har på en sådan vogn her i Danmark, og den er også for høj, men den er dog, ærede medlem, knap 3 gange så stor som den tilsvarende afgift i Norge og ikke 10 gange så stor. Endvidere glemmer det ærede medlem at oplyse, at i Norge er benzinafgiften 53 øre pr. l, medens den i Danmark er 41 øre pr. l. Jeg kan yderligere oplyse, at den laveste benzinafgift i verden

[From.]

findes i Australien, hvor den er 11 øre pr. l, medens den højeste findes i Italien, hvor den er 96 øre pr. l. Og af alle betydende lande i den vestlige verden er der 6 lande, hvor benzinafgiften er lavere end i Danmark, medens der er 9 lande, hvor den ligger højere.

Dette siger jeg ikke for at forsvare en høj motorbeskatning, tværtimod, men for at belyse, at det er meget vanskeligt at sammenligne de forskellige landes motorbeskatning som helhed af den simple grund, at forholdet mellem de faste afgifter og forbrugsafgifterne er så forskelligt. Og her er vi vel i grunden ved sagens kerne. Det er min opfattelse, at motorafgifterne bør lægges således tilrette, at der tages størst muligt hensyn til erhvervskørsel, både af hensyn til selve erhvervene og af hensyn til forbrugerne.

Vi vil nok aldrig kunne se bort fra en vægtafgift, fordi det i så høj grad er køretøjets vægt, der er bestemmende for udgifterne både til anlæg og vedligeholdelse af vejene; men jeg håber, at vi meget snart kan gå til en ophævelse af den sidste tillægsafgift på vægtafgiften, den såkaldte dobbelte vægtafgift. Netop af hensyn til erhvervskørslen — altså hvor man bruger sin vogn meget og kører de mange tusind kilometer — må forbrugsafgiften altid være lavest mulig i forhold til de faste afgifter. Kort og godt — vi bør have den lavest mulige benzinafgift. Dette spørgsmål behandles — hvad også den højtærede finansminister var inde på — for øjeblikket i motorkommissionen, og vi vil jo nok snart høre nyt derfra; men i store træk mener jeg at denne lovgivning må hvile på de principper, jeg lige har anført.

Stæhr Johansen: Mit parti kan fuldtud tilslutte sig de udtalelser, som det ærede medlem hr. From fremkom med angående omsætningsafgiftens størrelse og det valuta-problem, som vi i den afsluttede debat lige har beskæftiget os med.

Jeg vil tilføje, at vi fra vor side naturligvis erkender, at selve motorafgifternes størrelse er et problem, der ikke alene kan diskuteres, men også bør diskuteres.

Det syn, man i den tidligere lovgivning har haft på selve forbruget af motorkøre-

tøjer, har nok i nogen grad været påvirket af, at de første biler jo var deciderede luksusenstande og ikke som nu nyttegenstande med en umådelig betydning for trafikken. Det er derfor naturligt, at spørgsmålet diskuteres. Dette har da også været erkendt af de skiftende regeringer og af dette høje ting, idet man har nedsat en kommission, som nu har arbejdet med sagen i nogle år. Jeg skal villigt erkende, at tempoet i kommissionen ikke har været særlig hastigt. Jeg skal også erkende, at jeg mener, denne kommission hurtigst muligt bør afslutte sit arbejde, men til gengæld kan jeg ikke helt forstå, at det ærede medlem hr. Tholstrup, der selv har sæde i kommissionen, mener, at man lige midt i et finansår skal trække dette enkelte forslag ud af den helhed, som motorbeskatningen naturligvis bør være. Jeg håber som sagt, at kommissionen snart må afslutte sit arbejde, og jeg håber også, at den højtærede finansminister, hvis der går for lang tid, vil være med til at skubbe på, så at arbejdet kan blive fuldført. Når betænkningen foreligger, mener jeg, at tidspunktet er inde til en indgående drøftelse af motorafgifterne. Indtil da vil vi i hvert fald ikke være med til at gennemføre ændringer af en sådan karakter som dem, det ærede medlem hr. Tholstrup har foreslået.

Mit parti må altså afvise dette forslag, idet vi som sagt mener, at tidspunktet ikke er inde til at tage spørgsmålet op til endelig afgørelse.

Kirkegaard: Hvis problemet omkring biler og bilhandel lå lidt lettere, end det gør — d. v. s. hvis bilhandelen var fri — ville jeg ikke være utilbøjelig til i forbindelse med det af det ærede medlem hr. Tholstrup fremsatte lovforslag at drøfte en lettelse af de mange afgifter, der efterhånden er pålagt bilkørslen, for jeg er enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at bilerne i det moderne samfund er af stor produktionsmæssig betydning, en erfaring, som mange indenfor dansk produktionsliv har gjort i den virksomhed, de står i og har et ansvar for; de har opdaget, at bilen er en indretning, som det kan betale sig at benytte i produktionen. Et bevis herfor ligger faktisk også deri, at så mange af os er villige til at betale de store omkostninger og de store

[Kirkegaard.]

afgifter, som kræves for at erhverve og for at bruge en vogn. Der er mange, som ikke finder de afgifter rimelige, også fordi de ikke — i fuldt omfang i hvert fald — bruges til de formål, hvortil de er opkrævet. Det ville jo være et forsonende moment i folks indstilling overfor de store afgifter, hvis der blev taget lidt kraftigere fat på den udbygning af vejene, hvortil disse afgifter opkræves. Det er jo klart, at trods vanskelighederne med at få bilhandelen givet fri kommer den dag formodentlig snart, da frigivelsen finder sted, og så vil der blive stillet yderligere krav til vejene; og så kommer vi til at anvende større midler til vejenes udbedring.

Det er jo et privilegium at have en bil; jeg synes forøvrigt, det er et meget stort privilegium, og derfor er jeg enig med forslagsstilleren i den betragtning, at vi skal forsøge at lægge udviklingen sådan tilrette, at bilerne, efterhånden i hvert fald, kan blive hvermands eje. Men det, vi først og fremmest skal nå til, er en frigivelse af handelen med biler, og dertil tror jeg ikke det af det ærede medlem hr. Tholstrup stillede forslag egner sig. Jeg skal derfor anbefale at stemme imod forslaget.

Forslagsstilleren (Tholstrup): Til det ærede medlem hr. Horns afvisning af lovforslaget er der jo ikke meget at sige.

Til det ærede medlem hr. From vil jeg gerne sige, at jeg synes, hans tale var en lidt mærkelig sammenblanding af diskussionen om dette lovforslag og om det foregående punkt på dagsordenen. Det ærede medlem hr. From sagde, at afskaffelse af omsætningskatten kunne skade valutasituationen. Jeg forstår ikke rigtig, hvorfra det ærede medlem får den konklusion; mon ikke det skal tages som en fortaelse, for om vi har en omsætningskat eller ej, det kan dog ikke have noget med valutasituationen at gøre.

Det ærede medlem sagde, at vi kunne glæde os over, at vi her i landet havde relativt små benzinskatter, for i Norge f. eks. betaler man 53 øre mod vore 41 øre. Hertil må siges, at i Norge har man transportforhold og andre ting, som gør, at benzinen er dyr. Men det er også dyrt at leve i Norge i det hele taget, således at 53 øre i forhold

til, hvad den norske krone er værd i købekraft i Norge, ikke er mere end 41 øre i Danmark. Ser man på det norske budget og tager befolkningstallet i betragtning, vil forholdet være nogenlunde det samme; det vil med andre ord sige, at med hensyn til købekraften er 53 øre i Norge og 41 øre i Danmark sådan set ens.

Det ærede medlem nævnte den meget høje benzinpris i Italien. Ja, her gør noget lignende sig gældende. Den italienske lire er ikke så meget værd i købekraft, som vi må betale for den, men læg mærke til, at omsætningskatten — og det er jo den, vi drøfter her i dag — i Italien for en Austin 1949, som var nævnt af det ærede medlem, er 452 kr., medens den her i landet er 3 500 kr., altså 7—8 gange så stor. I Tyskland er afgiften 547 kr., altså et sted mellem 6 og 7 gange mindre end herhjemme, hvor den som sagt er 3 500 kr. Det giver jo lidt at tænke på, at disse to industrilande forstår værdien af, at deres arbejdere kan komme kørende til arbejdspladsen og kan køre hjem til deres lille hus, som i Italien sikkert er meget beskedent. Men det er et hjem; det søger man gerne til, og hvis dette hjem ligger i frie omgivelser, har det sin store værdi.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard sagde, at frigivelsen ville betyde øgede krav til vejene, og det er jo rigtigt, men foruden dette, at der i øjeblikket opkræves dobbelt så store beløb, som vejingeniører og vejteknikere er i stand til at bruge, er der opsamlet en fond på 642 mill. kr., den såkaldte vejfond. Pengene er ganske vist brugt til andre formål, det er en anden side af sagen. Men vi kommer her til at strejfe den forskel, der er mellem det konservative forslag og det radikale forslag om frigivelse af bilerne; det ene forslag går ud på en deponeringsordning, det andet på en indtægt til staten. I begge tilfælde bliver det en indtægt for staten, for de penge, der deponeres hos finansministeren, er hidtil — det har erfaringen vist — blevet brugt af de pågældende finansministre. Det vil altså sige, at når de skal betales til dem, der har deponeret dem, må de enten tilvejebringes ved udskrivning af skat eller ved udpumpning, således som det hidtil har været praktiseret, og derfor er der ikke stor forskel på de to forslag.

[Tholstrup.]

Om det foreliggende forslag vil jeg sige, at da det ikke har mødt nogen stor interesse, kan det ikke hjælpe mig at prøve på at trække debatten længere ud.

From: Det var med fuldt overlæg, at jeg talte om omsætningsafgift i forbindelse med valutasituationen. Jeg har det nemlig sådan, at jeg stadigvæk håber på, at frigivelsen kommer. Jeg håber endda på, at den kommer ret snart. Jeg har det ikke sådan, når jeg ikke får min vilje, at jeg opgiver mit synspunkt og går over til det næste, som om der ingen muligheder var.

Med hensyn til omsætningsafgiften i Norge gik det ærede medlem hr. Tholstrup udenom de forkerte tal, han havde opgivet. Det står i det ærede medlems fremsættelsestale, at omsætningskatten i Norge er ca. 10 gange så stor som her i Danmark. De faktiske tal viser, at den er knap tre gange så stor. Det er der ikke noget at sige til. Enhver kan komme til at sige noget forkert, navnlig når man siger så meget som det ærede medlem. Det skal altså være tilgivet.

Jeg kunne også have lyst til med henblik på de høje omsætningsafgifter at sige, at det er rigtigt, at de er lavere i andre lande, men det skal som sagt ses i forhold til forbrugsafgifterne, som også må ses ud fra helhedsbetragtningen. Når vi her i Danmark har den høje afgift på godt og vel 3 000 kr. på den omtalte Austin 49, kunne man føje til — og det burde det ærede medlem have gjort — at i England, industrilandet England, beskattes den samme vogn, den samme model, den samme årgang, med 4 244 kr., altså lige ved 1 000 kr. mere end her i Danmark.

(Kort bemærkning).

Forslagsstilleren (Tholstrup): Det ærede medlem hr. From mente, at da jeg ikke havde fået min vilje i første omgang, havde jeg straks opgivet at kæmpe videre for denne sag. Det skal det ærede medlem ikke tro. Jeg kommer igen, når jeg finder tidspunktet belejligt, når jeg mener, stemningen ude i landet overmander stemningen i tinget. Det gør den en dag, og så vil det

høje ting blive nødt til at tage hensyn til den stemning, der er om større frihed.

Med hensyn til den fortalelse, som jeg indrømmede her fra talerstolen, vil jeg gerne sige, at der i fortrykket står „Tyskland og Norge“. Ifølge mine kilder er omsætningskatten i Tyskland $6\frac{1}{4}$ pct. eller deromkring, medens omsætningskatten på de fleste vogne herhjemme meget let kommer op på 60 pct. Derved bliver det nær ved de ti gange, som jeg har nævnt. Når min bemærkning også omfattede Norge, beder jeg det ærede medlem undskylde, at jeg her har nævnt de to lande i forbindelse med hinanden. Men en kendsgerning er det, at omsætningskatten i de to lande er betydelig lavere end herhjemme, og det er det, som er afgørende. Det vil altså sige, at man har en anden opfattelse af, hvad biler skal bruges til, i de lande end herhjemme.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Medlemmer af folketinget Harald Nielsen, Henry Christensen, Damsgaard, Erik Eriksen, Halfdan Hendriksen, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Ole Bjørn Kraft, Aksel Møller, Sønderup og Poul Sørensen har meddelt mig, at de ønsker mundtligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring i lov om radiospredning.

Folketingsmand Johs. Christiansen har meddelt mig, at han ønsker til forsvarsministeren at stille følgende spørgsmål:

Vil ministeren udtale sig om årsagen til det stigende antal desertioner fra de militære afdelinger?

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommande spørgetid.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 17. november kl. 14 med følgende dagsorden:

1) *Fremsættelse af lovforslag.*

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om apotekervæsenet.

[Formanden.]

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov nr. 182 af 23. juni 1932 om sundhedsvæsenets centralstyrelse.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 15¹⁵.

23. møde.

Tirsdag den 17. november kl. 14.

Første næstformand (Arnth Jensen): I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker mundtligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til lov om forlængelse af midlertidige ændringer i forbrugsafgiftslove, forslag til lov om forskellige forbrugsafgifter,

forslag til lov om omsætningsafgift af forskellige varer,

samt at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten.

I skrivelse af dags dato meddeler socialministeren, at han ønsker skriftligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af fabrikloven.

I skrivelse af dags dato meddeler justitsministeren, at han ønsker skriftligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til midlertidig lov for Færøerne om pantsætning af fangst.

Folketingsmand Tholstrup har meddelt mig, at han ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

Vil justitsministeren i anledning af de mange påkørselsulykker i den senere tid tage retningsviser- og baglygteproblemet,

især på lastvogne, op til omgående revision, og vil justitsministeren endvidere tage spørgsmålet op om at gøre hvid maling eller refleksmaling på cyklebagskærme obligatorisk?

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Finansministeren (Kampmann): Jeg skal tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om midlertidige bestemmelser vedrørende påligningen af indkomst- og formueskat til staten, den årlige ligningslov.*

Forslaget går ud på dels at forlænge ligningslovens regler for skatteåret 1954—55 — med enkelte ændringer — dels at indføre nye regler om retten til fradrag for udgifter til forsikringer og pensionsordninger og om retten til fradrag for kontingenter til faglige sammenslutninger.

Ved lovforslagets § 3 om ændret affattelse af ligningslovens § 5 er de heri fastsatte maksimalindkomstbeløb og nedslagsbeløb foreslået forhøjet. Dette skyldes, at de i lovbestemmelsen omhandlede rentemodtagere i 1953 vil få en noget højere indkomst, idet renten er steget og der er ydet rentemodtagerne ekstraordinære tilskud i henhold til særlige love. De foreslåede forhøjelser vil medføre, at der bliver tale om en praktisk taget uforandret beskatning af rentemodtagerne. Der er ved beregningerne taget hensyn til de omtalte ekstraordinære tilskud, der er udbetalt i 1953. Der er derimod ikke taget hensyn til den særlige ydelse, der er foreslået i det den 20. oktober d. å. fremsatte forslag til lov om en særlig ydelse til alders- og invaliderentemodtagere m. fl. Ydelsen vil først komme under beskatning for skatteåret 1955—56, idet den er foreslået udbetalt sammen med renten for januar 1954, og dette vil gælde, selvom den muligvis i enkelte kommuner faktisk skulle blive udbetalt i slutningen af indeværende år. Det vil derfor først være nødvendigt at tage hensyn til denne eengangsydelse ved gennemførelsen af næste års ligningslov.

Ved lovforslagets § 7 er tillige givet en ny regel om retten til fradrag for kontingenter til arbejdsgiverforeninger, fagforeninger og andre faglige sammenslutninger.