

[Finansministeren.]

ked af denne form for låntagning, og da vi aldrig vil give tilslutning til at optage sådanne lån, er der ingen grund til at have hjemmel derfor i loven. Naturligvis bør hypotekbanken være forsigtig med at optage lån i udlandet, men den må have hjemmel til det, og lån kan jo kun optages med tilslutning af finansministeriet. Det er rigtigt, at hypotekbanken og lånefondenes ligesom andre her i landet efter devalueringen har haft tab på en række dollarlån. Jeg kan dog nævne, at det lån, som den kommunale lånefond havde, til gengæld er lavt forrentet; det var et 3 pct.s lån, så man har haft fortjenesten ved at have et billigt lån; men en væsentlig del af fortjenesten er jo gået tabt på grund af kurs-tab.

Det ærede medlem hr. Arnth Jensen stillede mig et par spørgsmål, dels vedrørende bestyrelsens sammensætning og dels vedrørende revisionsordningen og sammenhængen med 1. hovedrevisorat, og det ærede medlem fru Erna Sørensen rejste det spørgsmål, om man måske skulle have en lidt ændret sammensætning af bestyrelsen. Jeg kan godt sige, at jeg har tænkt mig, at vi skulle blive ved den nuværende sammensætning med 4 medlemmer valgt af folketinget og bestyrelsens formand udpeget af finansministeriet og derigennem, som det ærede medlem hr. Arnth Jensen var inde på, bevare tilknytningen til finansministeriet, således at mere løbende samarbejde automatisk foregår over bestyrelsens formand.

Med hensyn til revisionsrådet vil jeg gerne berolige det ærede medlem hr. Arnth Jensen med, at jeg mener, det har arbejdet særdeles fortrinligt. Man kan diskutere, om det fremtidig skal have den form, det hidtil har haft, men det er mere en tankegang om forenkling, ikke fordi jeg på noget punkt er stødt på ting, som jeg synes revisionsrådet skulle tage sig af, men ikke har taget sig af. Tværtimod er det således, at de redegørelser, vi har fået fra revisionsrådet, har været til gavn for direktionen og tilsynsrådet. Det er også rigtigt, at tilknytningen til 1. hovedrevisorat skal bevares, og min tanke har været, at en af de revisorer, der skulle vælges, skulle være hovedrevisor i dette hovedrevisorat.

Ja, jeg skal tilsidst udtrykke ønsket om, at lovforslaget må få en hurtig gang gennem folketinget, idet det var rart at få det vedtaget inden 31. marts. Jeg har ikke i lovforslaget sat nogen ikrafttrædelsesdag, men skulle det vise sig, at der er mulighed for at få loven gennemført, vil jeg i udvalget stille forslag om, at vi lader den træde i kraft fra 31. marts. Det er således, at både hypotekbanken og den kommunale lånefond har regnskabsår, der begynder 1. april, så det vil være praktisk, at loven får gyldighed fra denne dato. Men jeg har altså ikke villet fremtvinge en hurtig gennemførelse her i tinget.

Einer-Jensen: Jeg ønsker bare at gøre en kort bemærkning i anledning af, at det ærede medlem hr. Arnth Jensen mente, at jeg ved at sige „det såkaldte revisionsråd“ skulle have sagt noget nedsættende om det. Tværtimod, det var slet ikke min agt, det var i modsætning til den nye revisionsordning. Selve ordet lyder måske finere; det var det hele.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Einer-Jensen: Da der er fremsat ønske om at få lovforslaget behandlet i et udvalg, skal jeg tillade mig at stille forslag om, at det henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling og afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1449; fremsættelsen i tidenden sp. 2220).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kai Jensen, ikke kan være tilstede, skal jeg gøre nogle enkelte bemærk-

[Horn.]

ninger til det her foreliggende lovforslag, som vi kan anbefale.

Der er naturligvis stadig store betænkeligheder ved hele denne sag, men da man nu har fundet en ny form for kontrol, er det jo rimeligt, at sagen bliver taget op. Da vi sidst behandlede denne sag, i 1952, interesserede man sig fra udvalgets side meget stærkt for, om man kunne finde frem til en kontrolordning med farvestoffer, men usikkerheden var så stor på det tidspunkt, at ingen turde gå ind for det, ligesom der var en række problemer med hensyn til emballering m. v., som man dengang veg tilbage for at tage stilling til på det foreliggende grundlag.

Vi forstår af den højtærede finansministers fremsættelsestale og de bemærkninger, som ledsager forslaget, at nu skulle man have nogenlunde sikkerhed for at kunne skaffe et bedre kontrolsystem, og at de parter, som er specielt interesserede i det, har været sammen og talt sig tilrette om at få denne nyordning i stand. Det er naturligvis ønskeligt, at man får lejlighed til i et udvalg at se på de enkeltheder, der kan være at se på på dette område, som jo er meget, meget usikkert, og hvor man må undersøge tingene nøje. Dette arbejde er vi villige til at gå ind i. Vi synes jo, at landbruget må være det, der er mest interesseret i at få en ordning, for den mistanke, der hviler på landbruget dette forhold vedrørende, er ikke rar at have, hverken for landbruget som sådant eller for folketinget. Kan man finde frem til en betryggende ordning, som det nu ser ud til, vil det være ønskeligt.

Det har været nævnt, at politiet også skal drages ind i det, og det tror jeg er rigtigt. Selvom politiet har mange opgaver, vil den opgave, som her lægges over på politiet, være overkommelig, idet den kan passes ind i politiets daglige arbejde uden at virke overbelastende. Det vil i høj grad være ønskeligt, at politiet medvirker, så langt som det nu er gørligt indenfor det virkefelt, det har.

Der vil måske også fra visse sider blive gjort indvendinger mod straffebestemmelserne; jeg husker fra tidligere forhandlinger, at man har syntes, at straffene var vel hårde. Jeg kan ikke se, at straffen er for

hård, hvis der sker misbrug af den tillid, som der i høj grad også er tale om i dette forhold.

Med disse bemærkninger og med ønsket om, at vi må få lejlighed til at se på lovforslaget i et udvalg, skal jeg anbefale forslaget.

From: Jeg vil gerne takke den højtærede minister for fremsættelsen af dette lovforslag. Det er blevet aktuelt ved den enorme stigning i forbruget af afgiftsfri benzin, som landbrugets mekanisering har medført, og alle parter må naturligvis være interesserede i den bedst mulige kontrolordning, således at misbrug ikke finder sted. Man må vist erkende, at den nuværende kontrolordning hviler på et temmelig løst grundlag. Som følge deraf er der opstået en mistænkeliggørelse — som det ærede medlem hr. Horn også var inde på — overfor de erhverv, der har modtaget den afgiftsfri benzin, og det er — jeg havde nær sagt traditionen tro — udelukkende landbruget, denne mistænkeliggørelse rettes imod; den har til tider antaget former, som trodser enhver beskrivelse. Der er jo brodne kar i alle lande; der er derfor også konstateret misbrug indenfor landbruget, og såsnart man hører om et sådant misbrug, generaliserer man uden videre og går ud fra, at det gælder hele erhvervet.

Jeg føler mig dog helt overbevist om, at det kun er en meget lille del af den samlede befolkning, der deltager i denne kritik og denne mistænkeliggørelse, men til gengæld er det meget ofte folk af den type, der har for vane at råbe højt, og der findes jo stadigvæk en del mennesker, der er særdeles villige til at tro ondt om deres naboer. Hvis dette lovforslag kan være med til at få disse forhold ændret, ville meget være vundet. Landbruget kan ikke være tjent med de nuværende forhold. Det har da heller ikke skortet på gode råd, råd, som nu må tages med i overvejelserne i det udvalg, som jeg er helt indforstået med må blive følgen af denne forhandling.

Allerede under den forrige regering blev problemet taget op, idet der blev nedsat et udvalg, bestående af repræsentanter for finansministeriet, landbruget og benzinselskaberne, til at undersøge forholdene vedrørende en farvning af den afgiftsfrie

[From.]

benzin, og jeg vil da også gå ud fra, at forslaget bygger på en redegørelse fra dette udvalg. Jeg kunne forresten have ønsket, at forslaget havde været bilagt med et koncentrat af dette udvalgs redegørelse; det ville efter min mening have givet det lidt mere baggrund. Men jeg er naturligvis helt klar over, at disse oplysninger også vil kunne fås i det udvalg, som nu kommer.

Lovforslaget som sådant har jeg ikke ret meget at indvende imod. Det går ud på, at toldvæsenet kan forlange — jeg gør opmærksom på, at der står „kan forlange“; jeg ved ikke, om der skal lægges noget særligt i, at der står „kan“ og ikke „skal“; jeg kunne have lyst til at spørge den højtærede finansminister om det — altså at toldvæsenet kan forlange den afgiftsfrie benzin farvet, og at farvningen skal foregå, inden den udleveres fra hoveddepotet, endvidere at politiet skal have ret til kontrol, og at straffebestemmelserne bringes i overensstemmelse med dem, der gælder for de almindelige afgiftslove.

Der er uægtelig en del andre forhold i forbindelse med hele dette problem, såsom opbevaring og distribuering, som ikke er nævnt i lovforslaget; men jeg går naturligvis ud fra, at vi kan komme ind på disse forhold i udvalget, og jeg kan derfor anbefale forslaget til en velvillig behandling i et udvalg og til videre behandling og vedtagelse i tinget.

Selve forslaget kommer jo ikke overraskende for offentligheden. Det er allerede undergået en forhåndsbehandling i den offentlige diskussion, og jeg må sige, at det har ikke skortet på kritik. Må jeg have lov til at nævne nogle af de punkter, hvorom kritikken navnlig har samlet sig. Der er for det første faren for, at farve- og røbestoffet skulle smitte af, hvis der skulle ske en forveksling af de tromler, der her er tale om. Overfor dette vil jeg gerne anføre, at forslaget jo bestemmer, at alle de tromler, der anvendes til farvet benzin, skal være særligt mærkede, og endvidere har jeg fået oplyst, at statsprøveanstalten er klar over, at selvom der skulle ske en forveksling, vil hverken farve- eller røbestof slå igennem, når tromlen har været tømt i forvejen.

For det andet siger man, at der vil opstå

store vanskeligheder og store omkostninger ved en forsvarlig opbevaring af benzinen. Jeg erkender, at opbevaringen af benzinen er et problem, vi må have opmærksomheden henvendt på; men jeg synes, man må sige, at dette problem er det samme, enten benzinen er farvet, eller den ikke er det, altså at hele opbevaringsproblemet er uafhængigt af farvningen af benzinen.

Jeg er helt enig i, at det, vi må tilsligte ved opbevaring af benzin, er jordtanke, og dette forslag her vil jo netop fremme en sådan udvikling, som jeg skulle hilse med den allerstørste tilfredshed. Jeg er fuldstændig klar over, at ordningen ikke kan gennemføres på een gang, men i den overgangsperiode, der naturligvis bliver tale om, mener jeg at der må kunne træffes aftaler med de lokale politimyndigheder om opbevaring i tromler, når disse vel at mærke ligger i fri luft og i en bestemt afstand fra bygningerne. Sådan er det jo faktisk nu; for øjeblikket foregår det sådan, at alle de, der ikke selv er i besiddelse af en tank, kører til den nærmeste tank, får deres tromler fyldt, kører dem hjem igen og læsser dem af på en slags rampe, og der ligger de så i fri luft i en bestemt afstand fra bygningerne. Og jeg vil gerne understrege, at mig bekendt er der ikke konstateret ulykker som følge af denne måde at opbevare benzinen på.

Endvidere har kritikken samlet sig om, at forbruget af udenlandsk valuta skulle blive for stort. Det drejer sig jo kun om EPU-valuta, og beløbet skal fordeles over 2—3 år. Såvidt mig bekendt drejer det sig om et beløb på 8 mill. kr., og et sådant beløb fordelt over 2—3 år kan dog ikke virke særlig afskrækkende.

Endvidere har man fremført, at forslaget vil betyde en forringelse af detailhandelens vilkår. Jeg vil heroverfor gerne pege på, at forslaget ikke indeholder nogen som helst bestemmelse om, at den fortjeneste, detailhandelen har, skal ophøre. Jeg har fået oplyst, at mellemhandleravancen ved salg af benzin er 5 øre pr. l, hvis det foregår som salg direkte fra tank, og hvis benzinen går direkte fra selskabet til forbrugeren egen tank, er mellemhandleravancen 4 øre pr. l, det vil altså sige, at når en forbruger får benzin lige fra tankbilen over i egen

[From.]

tank, får den lokale forhandler også en fortjeneste på 4 øre pr. l, uanset at han overhovedet ikke ser den benzin, der er tale om. Og jeg gentager, at forslaget ikke indeholder nogen som helst bestemmelse om, at dette forhold bør ændres.

Efter de oplysninger, der foreligger for mig, vil de omkostninger, der er forbundet med en farvning af benzinen, andrage ca. 1 øre pr. l. Disse beregninger hviler på et forbrug på 200 mill. l, og man regner med, at ca. 130—140 mill. l af dette forbrug skulle leveres i tromler. Forbruget er endnu ikke oppe på 200 mill. l, men da det må forudses, at det vil stige yderligere, har man kalkuleret efter dette tal. Omkostningerne vil naturligvis falde, jo færre tromler der skal anskaffes, og dette står igen i forhold til, hvor mange jordtanke der vil blive lagt ned.

Efter den sidste opgørelse går 40 pct. af benzinen direkte i forbrugers tank, 10 pct. i anden emballage og de 50 pct. direkte fra forhandler og deraf igen i det allerstørste omfang i tromler.

Jeg vil gerne konkludere derhen, at fordelene ved at gennemføre dette lovforslag er: 1) at vi får en mere enkel og mere effektiv kontrol, 2) at det bliver unødvendigt med regnskab, der skal sendes ind og revideres, og med afgiften, der skal refunderes, 3) at det vil blive unødvendigt med det nuværende kontrolapparat hos forbrugeren, som man skønner koster ca. 1 mill. kr. årlig, 4) at forbrugeren undgår deponering af afgiften, 5) — og det er ikke den mindste fordel — at man undgår den mistænkeliggørelse, som jeg før har omtalt.

Betænkeligheden ved forslaget er for mig at se usikkerheden med hensyn til bedømmelsen af den økonomiske rækkevidde, det vil få. Men jeg vil heroverfor gerne sige, at foreløbig må vi naturligvis holde os til de tal, som sagkundskaben er kommet til, altså ca. 1 øre pr. l, og hvis det så ved en nærmere undersøgelse viser sig ikke at holde stik, ja, så foreligger der til den tid en ny situation, som vi da må tage stilling til.

Jeg tror imidlertid, jeg kan sige på hele landbrugets vegne, at hvis vi kan slippe for denne mistænkeliggørelse, vil vi meget gerne betale 1 øre mere pr. l benzin.

Reedtz-Thott: Af de bemærkninger, hvormed den højtærede finansminister har ledsaget det foreliggende lovforslag, fremgår det, at tanken om at tilsætte den afgiftsfrie benzin et farve- eller røbestof ikke er ny, hverken i al almindelighed eller i diskussionen i dette høje ting.

Det lovforslag, vi nu har fået forelagt, er et resultat bl. a. af de drøftelser, der blev ført i folketingsudvalget, som behandlede traktorloven i foråret 1952. Udvalget henstillede i sin betænkning til den daværende justitsminister, det nuværende ærede medlem frk. Helga Pedersen, at undersøge muligheden for at indføre en ordning „med farvning af afgiftsfri benzin til betryggelse imod misbrug heraf“, som det hedder i den højtærede finansministers redegørelse. Det var netop dette spørgsmål om at hindre misbrug af den afgiftsfri benzin, der dengang, da hele ordningen var relativt ny, i særlig grad tiltrak sig opmærksomheden.

Som årene er gået, har det imidlertid vist sig, at der er konstateret særdeles få tilfælde af ulovlig anvendelse af afgiftsfri benzin. Dels er det en tillidssag for den enkelte forbruger — en æressag, om man vil — ikke at snyde på dette punkt, dels er det — rent praktisk og faktisk — særdeles vanskeligt at snyde, fordi kontrolforanstaltningerne er meget rigoristiske med attest for indkøb, regnskab i detailler for forbrugstid og -maskine samt adgang til lageropgørelse for toldvæsenet til hver en tid. Dertil kommer, at det er dyrt at blive grebet i misbrug af afgiftsfri benzin. Det er rigtigt og retfærdigt, at det er således, men det er også tilfredsstillende at konstatere, at misbrugene har været få, og at den almindelige mistænkeliggørelse, særlig af landbruget, i denne forbindelse stort set er ophørt.

Det er derfor efter min mening lidt post festum, at man nu kommer med denne ordning som betryggelse imod misbrug. Langt vigtigere forekommer mig den højtærede finansministers anden begrundelse, nemlig hensynet til at lette kontrollen, lette regnskabet, både for den enkelte forbruger og for administrationen, d. v. s. toldvæsenet. Her vil den enkelte landmand, fisker eller håndværker, som bruger afgiftsfri benzin, se den egentlige fordel, nemlig ved den tid og det arbejde, han sparer, og her vil der spares en betydelig admini-

[Reedtz-Thott.]

stration og en voksende administration, tør man vel sige, så vist som antallet af traktorer og andre motordrevne maskiner er i stadig og stærk stigning.

Problemet, som rejser sig for det udvalg, der formentlig nu skal nedsættes, er altså, om de besparelser for den enkelte og for administrationen, der kan opnås, står i rimeligt forhold til de udgifter, den investering, som ordningens gennemførelse vil medføre både for den enkelte forbruger og for leverandørerne.

I 1951 og 1952, da spørgsmålet sidst var til debat, var dette den fremherskende mening blandt udvalgsmedlemmerne her i tinget og også i mit parti, men måske er forholdene siden da undergået en ændring, som tilsiger en anden ordning end den foreslåede.

Jeg skal prøve på her at fremdrage spørgsmålets forskellige sider og at belyse dem så godt, det er mig muligt.

For det første den side, der vender ud imod forbrugerne. Landets samlede benzinforbrug er mellem 700 og 800 mill. l årlig. Deraf udgør forbruget af afgiftsfri benzin til landbruget ca. $\frac{1}{6}$, nemlig ca. 120 mill. l formentlig stigende — således som det ærede medlem hr. From var inde på — i løbet af nogle år til 200 mill. l. Foruden af landbruget anvendes afgiftsfri benzin i mindre mængder også af entreprenører og fiskere og i håndværk og industri til stationære motorer.

Alle disse forbrugere får deres benzin leveret enten på deres eget tankanlæg, hvis de har et forbrug på over 10 000 l om året — og det er et ret stort forbrug — eller i tromler og dunke, eller — hvad der er det mest almindelige — de køber benzinen ved benzintanke og får den hældt direkte på motoren eller i deres tromler og dunke.

Jeg ville tro, at forbruget nu fordeler sig med ca. en trediedel til hver af disse kategorier, måske nok med lidt overvægt for gruppe 1 og 3. Forbrugerne med eget tankanlæg får benzinen leveret direkte fra engrosleverandøren for de største aftageres vedkommende, uden detaillistens mellemkomst. De øvrige forbrugere bestiller benzinen hos den lokale forhandler, som sørger for, at den bliver leveret og afregnet.

For gruppe 1 vil ordningen betyde en

afgjort fordel, idet disse forbrugere uden ændring i leverings- og betalingspraksis slipper for afgiftsregnskab og finansiering af afgiftsbeløbene.

For gruppe 2, de, der får tromler og dunke hjem til gården direkte fra engroslager, betyder ændringen formelt heller ingen ulemper, men jeg ville tro, at brandforordningens krav til reglementerede betongruber med jerndøre ved et lager på vistnok over 40 l vil blive strengere håndhævet end nu. Landmanden bliver nemlig nok nødt til at indstille sig på at have et større lager end før, fordi de to slags benzin vil stille et betydeligt krav til benzinselskabernes kørselskapacitet — et spørgsmål, som jeg siden skal vende tilbage til. Nyordningen vil altså medføre en udgift for mange landmænd enten til disse betongruber eller til privat anskaffelse af en jordtank, der koster 750 kr. for en tank til 1 000 l.

Gruppe 3, de forbrugere, der bor nær ved en tank, d. v. s. indenfor højst et par kilometer, og som i øjeblikket får benzin direkte ved tanken, må regne med at gå over til tromler eller dunke, så her vil der givet blive tale om en udgift ved nyordningen foruden pukleriet — om jeg så må sige — med selve tromlerne. Desuden vil disse forbrugere i den særlige arbejdsæson, høst eller efterårsplojning, næppe kunne regne med at få ubegrænsede forsyninger, som de kan få fra en almindelig forbrugertank.

Landmændene og iøvrigt også de øvrige forbrugere slipper altså ikke gratis til denne lettelse for afgiftsregnskaber, der er tilsigtet, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at spørge den højtærede finansminister, om der for ham foreligger nogen beregninger over, hvad denne nyinvestering i tromler eller tanke eller opbevaringsgruber hos landmændene påregnes at ville beløbe sig til.

Et andet forhold, som vel kan nævnes i denne forbindelse, er den stigende anvendelse af diesel- eller gasolie til landbrugets eller skovbrugets traktorer. Dieselmotorer bliver hvert år bedre og billigere og indrettes nu til de mindste traktortyper. Brændstofforbruget er her på det halve af benzintraktorernes. Desuden kan disse dieseltraktorer køre over 10 km væk fra gårdene ad vejene uden at komme i strid med trak-

[Reedtz-Thott.]

torloven. Deres antal vil derfor vokse stærkt i de kommende år og måske tendere til at overflødiggøre den her omtalte nyordning.

Jeg vil nu gerne vende mig til de øvrige forbrugere af afgiftsfri benzin, fiskerne, håndværkerne, entreprenørerne og industrien. For disse gælder stort set de samme forhold som for gruppe 3 af landbrugerne, nemlig at de hovedsagelig er mindre forbrugere og derfor vil få en del ulemper og udgifter ved køb og opbevaring af den farvede benzin, idet de ikke kan påregne, at der, i hvert fald i de første år, vil være tilstrækkelig mange handelstanke med farvet benzin til at betjene dem, som de nu bliver betjent.

Ordningen med farvet benzin skulle imidlertid få den fordel — og det håber jeg meget den højtærede finansminister har tilsigtet, selvom det ikke umiddelbart fremgår af lovforslaget — at alle benzinfbrugere, der ikke anvender benzin til motorkørsel på vejene, altså bl. a. alle motorbådsejere, skulle kunne få adgang til at købe den farvede benzin. Jeg mener, det er berettiget at hævde, at hele den ordning med den afgiftsfrie benzin, som vi nu har, hviler på den grundopfattelse, at benzinafgiften går til vejformål, og at derfor kun det forbrug, som slider på vejene, skal betale afgiften. Det var derfor meget ønskeligt, om der ved denne lov blev skabt klar adgang for alle øvrige benzinfbrugere til at blive fritaget for den store afgift.

Jeg kan heller ikke i denne forbindelse lade være med at udtale forhåbning om, at det skulle blive muligt snart at nedsætte den nugældende afgift på 41 øre pr. l benzin. Afgiften føles hård, særlig for dem, der skal leve af automobiltransport, og denne nyordning vil uden tvivl igen sætte gang i debatten om det rimelige og retfærdige i, at vognmændene, der udelukkende arbejder i produktionens tjeneste, skal betale så meget mere for benzinen end andre erhverv. Mon de virkelig slider for 41 øre på vejene for hver liter benzin, de kører

op? En nedsættelse af afgiften ville tjene til at mildne eller helt fjerne denne ulighed.

Jeg skal dernæst tillade mig at se på den foreslåede nyordnings fordele og ulemper og de dermed forbundne udgifter fra den anden parts, leverandørernes, side.

Farvestoffet tænkes jo ifølge lovforslaget tilsat benzinen på engroslageret. Det fremgår ikke af lovforslaget, om det skal ske i en særlig depottank eller til de enkelte tankvogne, inden de kører ud. Jeg er fuldtud klar over, at disse praktiske ting er gennemtænkt og gennemdrøftet med leverandørerne og også med det inspicerende toldvæsen, men jeg ville sætte pris på, om den højtærede finansminister enten her eller eventuelt senere ved samråd i udvalget ville løfte sløret for sine planer med hensyn til den praktiske fremgangsmåde her.

Disse tankvogne og tromletransporter skal nu køre den farvede benzin ud til det stærkt forøgede antal kunder, helst helt ud til gårdene og virksomhederne, ad små og ofte opblødte veje, d. v. s. med ikke for store tankvogne. Disse tankbiler kan ikke samtidig medføre almindelig afgiftsfri benzin. Der bliver altså tale om betydelig dobbeltkørsel og vel samtidig om leveringsforsinkelser under forbrugsmaksima, såsom i høstens tid. Desuden bliver der brug for meget mere emballage, mange flere tromler eller dunke end nu.

De bestående handelstankanlæg ude omkring, hvoraf mange er anlagt eller udvidet under krigen, vil naturligvis miste de afgiftsfritagne kunder. Gennemløbet i disse tanke, kapacitetsudnyttelsen, vil falde og afskrivninger blive vanskeligere, enten dette så rammer leverandør eller detaillist. Der vil kort sagt blive tale om en urationalisering, der vil betyde en fordyrelse. Hvor meget vil den mon andrage? Benzinselskaberne har opgjort den til ca. 25—40 mill. kr., alt afhængigt af, hvilken fremgangsmåde man vælger. Her spiller selvfølgelig også hensynet til detailforhandlerne ind. Mon den højtærede finansminister her kan oplyse, hvor meget han antager den farvede

[Reedtz-Thott.]

benzin skal stige i pris, og hvor stor en investering der må påregnes på leverandørsiden, for at nyordningen skal kunne praktiseres.

Jeg tror, at mit partis stilling til dette lovforslag til en vis grad vil være afhængig af, om det kan gennemføres med en rimelig investering og til en rimelig pris for forbrugerne.

Forslagets tredje side vender imod administrationen og vedrører kontrol med farvningen, kontrol med forbrug og misbrug og straffen herfor. Jeg indledte med at omtale, at kontrol med forbruget og hindring af misbrug var et af motiverne til lovforslaget. Jeg vil derfor gerne slutte med at give udtryk for min tvivl om, at misbrugene under den nye ordning bliver færre eller mindre — og da navnlig ikke mistanken om misbrug. Denne sidste, mistanken, vil nu ramme os alle; tidligere var det dog kun de forbrugere af afgiftsfri benzin, der havde bil, som kunne snyde, og dem blev der som bekendt holdt skarp kontrol med af toldvæsenet.

Hvis ordningen gennemføres, vil alle automobilister teoretisk have mulighed for at køre med farvet benzin i det næppe ganske forfængelige håb, at politiet har andet for end at stoppe dem og udtage prøver af tanken. Og hvad mener den højtærede finansminister om knallerterne? Her kan fristelsen blive stor for mange unge mennesker, og selvom jeg ganske kan tilslutte mig de strenge straffebestemmelser for misbrug, finder jeg det rigtigt, at disse særlig rammer de afgiftsfritagne. En ikke indregistreret knallert omfattes således ikke af de særlige bestemmelser i § 2, stk. 1, 2. punktum, om fængselsstraf undtagen under særdeles formildende omstændigheder.

Denne kortfattede gennemgang af lovforslagets almindelige hovedlinje og af dets virkninger og konsekvenser for forbruger, leverandør og administration har tilsigtet at afsløre, at mit parti betragter lovforslaget med, for at bruge en i disse dage yndet vending, sund skepsis. Det konservative folkeparti er imidlertid selvsagt villigt til at medvirke til lovforslagets gennemførelse, hvis det under udvalgsbehandlingen bliver bekræftet, at det virkelig vil medføre de

tilsigtede betydelige fordele for forbrugerne af afgiftsfritaget benzin og for administrationen af og kontrollen med hele afgiftsfrihedsordningen.

Axel Sørensen: Det fremsatte lovforslag går ind for noget nyt med hensyn til anvendelse af afgiftsfri benzin bl. a. til traktorer. Da man for to år siden forlængede gyldigheden af bestemmelsen angående den afgiftsfri benzin, var udvalget enigt om, at den gældende regel, hvorefter der skulle føres en forbrugerbog over den anvendte benzin, både hvad angik forbruger og toldvæsenet, var en omstændelig regel, uden at den gav fuld sikkerhed for, at misbrug ikke kunne finde sted. Administrativt betød det, at ejerne af sådanne benzindrevne traktorer, ca. 35 000, skulle indsende deres forbrugerbøger hvert kvartal for at få tilbagebetalt den erlagte benzinafgift, og ved denne foranstaltning, som altså betød 140 000 indsendelser af forbrugerbøger om året, skulle toldvæsenet søge at afgøre, om forholdet mellem den indkøbte og den forbrugte benzin stemte. Derved er der blevet klarlagt nogle tilfælde af uoverensstemmelse, uden at man har kunnet klargøre det eventuelle virkelige misbrug. Herved er der, som nævnt af tidligere ordførere her under debatten, kommet til at hvile et skær af mistanke over landbrugere, som anvender benzindrevne traktorer, og som måske også ejer et automobil.

Da vi for to år siden forlængede loven, var mit parti fuldstændig klar over, at det ville være heldigt, om man kunne finde et andet grundlag for refusion af benzinafgiften. Vi fremsatte dengang tanken om, at reglen skulle bygge på arealets grundværdi samt traktortyper, således at der ydedes rabatmærker til behandling af jorden, medens der ikke burde ydes rabat på kørsel på offentlig vej. Vi mente, det var den enkleste form uden noget særlig stort administrativt apparat. Når denne billige benzin så var opbrugt, var man nødt til at betale benzinen med den pris, som enhver erhvervskørende må betale benzinen med.

Regeringen har imidlertid ikke ment at kunne foreslå dette, men er i stedet for gået ind for, at den afgiftsfri benzin, der anvendes i traktorer, skal tilsættes bl. a. et rødt farvestof. Behandlingen af benzinen med disse

[Axel Sørensen.]

stoffer skal nu efter de to års forløb være så sikker, at administrationen heri har et brugbart kontrolmiddel. Det er rigtigt, som det er blevet nævnt, at den kontrol, som skal udføres, når lovforslaget ophøjes til lov, ikke længere alene vedrører landmænd, som anvender afgiftsfri benzin; men enhver ejer af et motorkøretøj skal nu finde sig i eventuelt at blive standset på vejen, for at kontrollen kan undersøge, hvad slags benzin der anvendes i køretøjet. Det vil efter min mening kunne give anledning til kritik fra bilejernes side.

Det ærede medlem hr. From omtalte et forhold vedrørende den fordeling af benzin, som skal finde sted i henhold til lovforslaget; det er ikke nævnt, om detaillisterne fremdeles kan indtræde i billedet og kan regne med leverancer med dem som mellem-mænd, men jeg håber, at vi i udvalget kan få de fornødne oplysninger i så henseende.

Et andet spørgsmål, der også kan blive af betydning, er spørgsmålet om den levering af benzin, som nu skal foregå med tankvogne enten til små tankanlæg eller for de landmænds vedkommende, der ikke har så stort et forbrug, at det kan betale sig at nedlægge en tank, i tromler.

Efter at olieselskaberne ude omkring samler depoterne stærkere og stærkere, vil der blive tale om meget store transporter, som kræver store vogne, og det kan komme til at betyde, at kommunerne fremtidig må lægge veje til til denne tunge transport, som tidligere hovedsagelig foregik ad amtsvejene.

Ordningen kan også føre til, at den service, man i dag har ved de mange tankanlæg, hvor landmanden henter sit forbrug, i begyndelsen forringes. Men alle disse forhold må drøftes i udvalget, og jeg går ud fra, at de oplysninger, der har været tilgængelige for det sagkyndige udvalg, må blive tilgængelige for folketingsudvalget, og på baggrund heraf vil jeg på mit partis vegne tilsige velvillig behandling af lovforslaget.

Fuglsang: Det er med tilfredshed, mit parti ser, at det endelig er kommet så vidt, at man kan fremsætte forslag om farvning af afgiftsfri benzin og derved gøre kontrol-

len med eventuelle misbrug lettere og mere effektiv.

Det kan nok siges, at det har været en lang og drøj vej, inden vi er kommet så langt. Jeg erindrer, at det ærede medlem hr. Aksel Larsen allerede i 1945 rejste spørgsmålet, idet han henviste til praksis i andre lande. Ikke desto mindre blev tanken dengang og gentagne gange senere afvist som praktisk uigennemførlig. Spørgsmålet blev i høj grad aktuelt, da man gjorde traktorbenzinen afgiftsfri, ikke mindst som følge af den stormende vækst i antallet af traktorer, der er sket i de sidste år. Spørgsmålet har længe været behandlet i en kommission, men ikke desto mindre er man først nu nået frem til det resultat, som foreligger i form af dette lovforslag. Det er ganske øjensynligt, når man følger denne udvikling, at stærke kræfter har spillet ind. Jeg vil ikke tro, at det er folketinget. Folketinget har vedtaget en lov, som giver et enkelt erhverv en meget stærk særstilling, oven i købet på en sådan måde, at det — det kan ikke nægtes — skader et andet erhverv. Det skader vognmændene og deres lastbilkørsel. Endelig giver selve det, at der eksisterer to slags benzin — alt andet lige og uden mistanke til noget erhverv — rig mulighed for misbrug. Derfor må folketinget ønske den bedst mulige kontrol. Så er der landbruget selv, men også landbruget har af gode og let forståelige grunde erklæret sig indforstået med, at kontrollen bør være så let gennemførlig og så effektiv som gørligt. Det er klart, at landbruget er interesseret i at rense sig for en eventuel mistanke. Endelig er der benzinselskaberne. Jeg tager næppe meget fejl, når jeg siger, at her har vi sikkert en af de faktorer, som har gjort sig gældende.

Det var den konservative professor Birck, der i sin tid talte om, at der eksisterede her i landet et tredje ting, som i afgørende spørgsmål havde vist sig stærkere end de ting, som var valgt af folket. Vi oplever netop nu, at såvel ansvarlige ministre som repræsentanter for brede befolkningslag taler om at indkøbe benzin fra andre markeder end dem, der repræsenteres af de herhjemme eksisterende selskaber, og det viser sig, at disse selskaber øjensynlig er stærkere end folket og dets repræsentanter. Jeg vil

[Fuglsang.]

tro, at det er dér, man finder den hånd, der så længe har været i stand til at holde igen i denne sag, som det skulle synes så let at ordne; det er dér, man finder den faktor, som netop i kraft af sin økonomiske styrke har været i stand til at give de anvendte argumenter og den skepsis og tvivl, de såede, en ganske særlig vægt.

Jeg vil som sagt anbefale lovforslaget til en hurtig gennemførelse.

Tholstrup: Jeg forstår godt, at den ærede sidste taler var tilhænger af farvet benzin, navnlig når der er tale om rød benzin. Hvis man vil følge det ærede medlem, kan man få rød benzin med det samme.

Men skal vi have den røde benzin ind i landet, må der være nogen, der er i stand til at købe den, og for at kunne købe den skal man være i stand til at opbevare og transportere den, og de, der i øjeblikket importerer benzinen, har det nødvendige apparat og har deres kontrakter og deres forbindelser. Skal de til at søge nye importmuligheder, må de svigte gamle leverandører, og det gør man ikke sådan fra den ene dag til den anden, selvom det ærede medlem kunne ønske den røde benzin indført ad den vej.

Erfaringerne med den nuværende ordning har stort set været gode til trods for, at man har gjort udformningen i praksis så klodset og upraktisk som overhovedet muligt. Man har ikke villet lytte til fornuftige menneskers råd på det tidspunkt, da man lavede reglerne. Man gav toldvæsenet opgaven, og hvordan i alverden skulle det kunne udføre den praktisk? Det ville da være helt utænkeligt. Det er givet, at man kunne finde en langt lettere og simplere fremgangsmåde end den nuværende under den gamle lov uden at farve benzinen. Det vil jeg gerne komme tilbage til, men først vil jeg gøre et par kritiske bemærkninger om den nye ordning. Den vil kræve store investeringer i tanke, i dunke og midlertidigt i tromler. Når jeg siger midlertidigt i tromler, er det, fordi disse tromler er upraktiske at håndtere og efterhånden vil forsvinde. Man vil gå over til at bruge dunke, som er dyrere, men lettere at have med at gøre, og det vil koste betydelige beløb i

investering. De store benzinselskaber, som importerer benzin, vil være nødt til at indrette særlige tanke til opbevaringen og til farvetilsætningen. Hvis der skulle tilsættes farve ved hver tankvogn, der kører ud ad porten, måtte man have en tolder stående dér. Skal ordningen praktisk gennemføres, må benzinen opbevares i nogle af de store cisterner og farven tilsættes, hver gang der fyldes op. Det kræver ikke alene en ekstra investering i ekstra tanke, men også en ekstra investering i ekstra benzin.

Når vi så kommer ud med benzinen i de nye, dyre dunke, skal den opbevares i cementgruber, og jeg tror ikke, at det ærede medlem hr. From vil få politiet og de ansvarlige brandmyndigheder til at lytte, hvis han ønsker lempelser, f. eks. tilladelse til at opbevare tromlerne i fri luft. Man må ikke glemme, at der er en mening med, at de skal opbevares i cementgruber bagved en jernder med lås for. Uvedkommende kan gå hen og sætte en tændstik til sådan en tromle, der ligger på fri mark, for at nyde det fyrværkeri, der kan opstå deraf. Det er vel en af grundene til, at brandvæsenet kræver, at benzintromlerne skal være lukket nede, og det er vist et krav, som alle finder rimeligt.

Når man ser, hvilke investeringer der skal til, og hvilke besværligheder der bliver, må man spørge: Hvad blev det til med dette produktivitetsudvalg? Hvad ville de f. eks. sige til, at en tankvogn skal køre ud til en landsby den ene dag med hvid benzin og en anden dag med rød benzin i stedet for at have det hele med på een gang? Man må gå bort fra at køre med de store tankvogne, hvorved man opnåede den billigst mulige transport, for nu skal man ikke alene køre ud til landsbyen ad gode, faste veje, men også ud til de enkelte gårde, og så må man igen til at køre med de små tankbiler eller lastvogne. De koster lige så meget i arbejdsløn som en stor vogn og bruger omtrent lige så meget benzin, men de tager kun det halve med sig. Derfor må alle andre automobilejere og benzinfbrugere vel kræve, at disse udgifter ikke på nogen måde kan blive lagt dem til last, d. v. s. ikke bevirke en højere benzinpris for almindelige forbrugere eller hindre en eventuel prisnedsættelse på grund af større

[Tholstrup.]

rationalisering. Vi må have garanti for, at disse udgifter ikke pålægges dem, der køber benzin af den almindelige slags.

Både det ærede medlem hr. Horn og det ærede medlem hr. From talte om, at der næredes mistanke til landbruget, men af det ærede medlem hr. Reedtz-Thott fik vi at vide, at denne mistanke kun forekom i begyndelsen, den var ved at være på retur. Når man ikke hører så meget om det mere, er det vel, fordi overtrædelser kun har fundet sted i få tilfælde. Kontrollen er faktisk også meget effektiv. Vi hører nu, at den koster 1 mill. kr., og det er selvfølgelig dyrt selv for en effektiv kontrol, men det kunne altså også gøres betydelig billigere uden toldvæsenets indblanding. Yderligere hører vi, at det koster et par millioner kroner at farve benzinen. Det kan ikke være det at sætte farven til; det kan ikke koste så meget, og det kan heller ikke være omkostningerne i anledning af farvningen. Tallet må være grebet fuldstændig ud af luften og trænger i højeste grad til at blive underbygget. Valutaudgiften skulle ifølge det ærede medlem hr. From blive på 8 mill. kr. og investeringsudgifterne på 30—40 mill. kr. ifølge det ærede medlem hr. Reedtz-Thott, og når vi lægger disse tal til alle de omkostninger, jeg har nævnt, er det klart, at enøren skal mangedobles, før den kan dække det hele. Det er derfor med glæde, at jeg har hørt det ærede medlem hr. Reedtz-Thott udtale sin sunde skepsis overfor lovforslaget. Det konservative partis tilslutning til lovforslaget beroede på, om de foreliggende oplysninger kunne holde stik, og om man virkelig kan opnå de tilsigtede fordele.

Det vigtigste for de fleste ærede ordførere var, om man kunne undgå denne mistanke til landbruget. Jeg mener, at det ærede medlem hr. Reedtz-Thott har ret i, at denne mistanke er ved at forsvinde, og at en effektiv kontrol efter den nuværende ordning stadig er mulig. Men nu kan det måske godt være, at jyderne, som det ærede medlem hr. From repræsenterer, er mere mistænksomme overfor andre jyder, end sjællænderne er overfor andre sjællændere. I Sydsjælland er man ikke så mistænksom. Der er altså forskel på indstillingen til problemet i de to landsdele.

Jeg er selv en blanding af begge dele, jeg er et gennemsnitsmenneske og nærer heller ingen skepsis, hvad altså foreløbig kun jyderne gør.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Reedtz-Thott i, at ejerne af små motorbåde selvfølgelig også må have adgang til at købe den røde benzin, men hvis den farvede benzin virkelig bliver indført, bliver der jo ikke af den grund svindlet og snydt mindre med benzin. Når enhver motorbåde-ejer eller enhver entreprenør, der har en blandemaskine, som trækkes af en benzinator, får ret til at købe farvet benzin, bliver der et langt større antal personer, der kan snyde med benzinen, end der er i dag, og hertil kommer også alle de mennesker, der bor i nærheden af en benzintank, hvor der kan fås rød benzin. I alt ville faktisk 200 000 ejere af motorkrøtøjer få en chance for at snyde, medens måske kun en tiendedel, eller 20 000, kan gøre det i dag. Dertil kommer ifølge fagfolk, at en blanding af en tiendedel farvet benzin og ni tiendedele almindelig benzin ikke er tilstrækkelig kraftigt reagerende til, at det med sikkerhed kan konstateres, om der har været farvet benzin i. Enhver kan altså blande 10 pct. af den farvede benzin i sin almindelige benzin, hvorved chancen for snyderi forøges, i stedet for at den skulle formindskes. Man ville kunne nære mistanke til 10 gange så mange mennesker som før, og alene det er tilstrækkeligt til at afvise forslaget, navnlig hvis man ikke har noget, der er bedre. Bedre er den ordening, vi har i øjeblikket, når den bliver administreret praktisk.

Jeg er enig med det ærede medlem hr. Axel Sørensen i, at areal og grundværdi burde spille en større rolle.

Man kunne imidlertid indføre en noget lignende ordening som den, man har i Norge, Sverige og Frankrig, hvor man lader folk købe benzinen til fuld pris og bagefter giver dem penge tilbage efter deres landbrugs størrelse og efter den mængde benzin, man formoder de har brugt til traktorerne.

Det kunne praktiseres på følgende måde: forbrugerne skulle købe benzinen til fuld pris; det gør de også i nogle tilfælde i dag, men i mange tilfælde slipper de for afgiften ved købet. Men altså, hvis de køber benzinen til fuld pris, er fristelsen til at bruge denne benzin til bilen i stedet for til trak-

[Tholstrup.]

toren ikke så nærliggende, for det er dog fuld pris, de betaler for den. De skulle så opbevare kvitteringerne og efter et kvartals forløb lave en opgørelse over, hvor meget benzin de har købt hos købmanden eller i brugsforeningen og brugt til traktoren og til bilen, hvis de har en sådan, og forevise denne opgørelse for sognerådet eller et medlem af sognerådet, en landbrugskyndig, som er særligt udpeget til at tage sig af denne opgave, hvorefter dette medlem af sognerådet kunne se, om det er rimeligt, at der er købt så og så meget benzin til traktoren; han kender mandens areal, og hvad han bruger traktoren til; har han ikke tilstrækkeligt kendskab, kan han spørge et af de andre medlemmer af sognerådet, som måske kender bedre til det, og derved ville de tydeligt kunne konstatere, om der her snydes. Det kan højst blive nogle få procent, måske 10 pct., altså det samme som med den røde benzin. Men det er jo færre, der er i stand til at snyde for 10 pct., og det betyder altså rent statistisk en mindre risiko.

Når så denne opgørelse med bilag er blevet gennemgået på sognerådets kontor — det kan tage et kvarters tid hvert kvartal — kan sognerådsformanden eller sognerådet som sådant forsyne opgørelsen med en sandsynlighedserklæring gående ud på, at det er rimeligt, hvad denne mand anfører. Det ville være noget tilsvarende, som når man til en speditør eller et fremmed land udsteder en troværdighedserklæring; det er ikke ualmindeligt indenfor handelen, at man går til politiet og på et dokument får et stempel som en slags garanti for, at manden er en troværdig person. Når benzinforbrugeren så har fået sine papirer tilbage, sender han dem ind til finansministeren, personlig om så skal være, og denne lader så pengene sende ud. Vi behøver overhovedet ikke at have toldvæsenet med i hele sagen; toldvæsenet er overflødigt, så længe vi har en så dygtig finansminister, der kan ordne de fleste ting. Det vil altså sige, at man kunne spare hele denne million kroner, som toldvæsenet får, og lægge en byrde på sognerådet, som sikkert kunne gøre det, skal vi sige, for 2 kr. pr. attest; det er 8 kr. pr. traktorejer om året, og da vi har 25 000 traktorer, bliver det ialt ca.

200 000 kr. (*Afbrydelse*: Der er 50 000 traktorer!). Ja, vi har nok 50 000 traktorer; men over halvdelen går efterhånden på olie og petroleum, men lad os blot sige 50 000 ganget med 8, det bliver kun 400 000 kr. Når vi hører, at omkostningerne i dag er på mindst 1 mill. kr., og at dette tal vil vokse, må vi dog indrømme, at den anden ordning ville blive langt billigere og mere effektiv.

Efter denne ville vi også blive fri for, at enhver, der kører her i landet, skulle være under mistanke. I § 1, stk. 5, står der jo:

„Det påhviler politiet ved lejlighedsvis eftersyn af benzinbeholdningerne i indregistrerede motorkøretøjer at medvirke ved kontrollen med anvendelsen af afgiftsfri benzin.“

Hele denne kontrol ville vi også spare; hvis den skulle være effektiv, skulle adskillige politibetjente køre rundt og kigge i vore benzintanke, og jeg er ikke sikker på, at de ikke også ligefrem skulle møde med et anklageskrift. Jeg ville forøvrigt gerne spørge den højtærede finansminister, om politiet i dag har lov til at standse en bilist og spørge: „Må jeg have lov at se i benzintanken, om du har rød benzin i den eller ikke?“. Jeg vil gerne have et svar på dette spørgsmål, for i modsat fald bliver det jo endnu vanskeligere at gennemføre nogen kontrol.

Kort og godt: vi har fået en lov, der er god, men den er praktiseret uheldigt og upraktisk; nu vil man lave en lov, der ikke er bedre, men som bliver endnu mere upraktisk at gennemføre, i stedet for at finde ud af, om der ikke var muligheder for at gøre den nugældende lov praktisk gennemførlig. Det er det, jeg her foreslår vi gør.

Finansministeren (Kampmann): Jeg takker for den altovervejende tilslutning også til dette lovforslag. Man kan måske sige, at sympatien er knap så udbredt og knap så dyb som overfor det lovforslag, vi behandlede før. Det ærede medlem hr. Tholstrup mente, at det ærede medlem hr. Reedtz-Thott nærmest ikke alene ikke havde udtalt sund skepsis, men også betænkelighed, overfor dette forslags gennemførelse. Sådan opfattede jeg nu ikke det ærede medlems tale; jeg synes, det var en meget udmærket og grundig behandling af hele emnet;

[Finansministeren.]

vi hørte naturligvis meget både pro et contra, men jeg opfattede dog konklusionen derhen, at man fra konservativ side er villig til at søge et lovforslag af denne art gennemført, og jeg håber, denne opfattelse er rigtig.

Det, der er til diskussion i dag, er jo ikke, om afgiftsfriheden ved køb af benzin skal udvides eller indsnævres. Både det ærede medlem hr. Reedtz-Thott og det ærede medlem hr. Tholstrup var lidt inde på motorbådene. Det bekymrer mig noget, men jeg håber, at de kun tænker på de motorbåde, hvortil man i dag kan få afgiftsfri benzin. Man tænker vel ikke på, at motorbådsejere i al almindelighed skal have denne lettelse? Dette vedrører — det vil jeg gerne understrege — ikke denne lovgivning. Det hænger lidt sammen med det spørgsmål, det ærede medlem hr. From stillede mig med hensyn til § 1, hvor der står, at

„afgiftsfrihed for benzin i henhold til bestemmelserne i stk. 2 og 3 kan“

— med streg under „kan“ —

„af toldbestyrelsen gøres betinget af, at der“ o. s. v.

Dette „kan“ er bevidst; det er med hensigt, at der ikke står „skal“, for det skal være sådan, at man vil arbejde på, at de, der har afgiftsfrihed, bruger farvet benzin i størst mulig udstrækning. Men man er ikke på forhånd bundet; man må forhandle sig frem i de enkelte tilfælde. Foreløbig er det givet, at landbruget falder ind derunder, og der kan også blive tale om det i en række andre tilfælde, hvor benzin anvendes, men det må man nærmere forhandle om. Det er ikke udelukket, at der kan være vanskeligheder her og der i øjeblikket; men senere vil det vise sig, at disse vanskeligheder kan afbødes, og så vil man efterhånden komme ind på at bruge farvet — altså afgiftsfri — benzin i alle tilfælde. Men der vil altså være mulighed for at drøfte forholdene med administrationen.

Dette er imidlertid ikke en diskussion om afgiftsfrihed, men en diskussion om, i hvilken grad man kan kontrollere afgiftsfriheden.

Det, der for mig har været afgørende for fremsættelsen af lovforslaget, er, at de to parter, der spiller så stor en rolle i denne

forbindelse, nemlig den største gruppe, der skal kontrolleres: landbrugserhvervet, og de, der skal kontrollere: tjenestemændene indenfor toldadministrationen, har talt sig tilrette om en ordning — og det synes jeg tyder godt. Fra toldadministrationens side peger man på, at de udgifter, man har ved den bestående ordning, er store, og at den lægger stærkt beslag på mandskabet, samtidig med at man støder på mange vanskeligheder. Og fra landbrugets side fremfører man — jeg synes med rette — at den nugældende ordning giver uhyre store praktiske vanskeligheder, beslaglægger megen tid og kræver megen regnskabsføring. Når nu de to parter, der her er tale om, kan blive enige om en ny teknisk fremgangsmåde, synes jeg, det er rimeligt at fremsætte forslag herom.

Det ærede medlem hr. From var inde på, at det ville have været rart, om et koncentrat af udvalgets redegørelse havde været bilagt lovforslaget. Det kan være rigtigt, og jeg håber, at vi kan bøde derpå ved enten at lade hele udvalgets redegørelse eller et koncentrat deraf fremlægge i det folketingsudvalg, som nu skal nedsættes.

Jeg er iøvrigt taknemlig for de mange svar, det ærede medlem hr. From gav på den kritik, der på forhånd har været fremført mod lovforslaget. Da jeg sad og hørte på det ærede medlem hr. From og det ærede medlem hr. Reedtz-Thott, fik jeg det indtryk, at mange af de indvendinger, der er fremført, bygger på andre motiver end det, at man gerne vil nå til en fornuftig ordning, hvad kontrollen angår.

Jeg er naturligvis villig til at fremlægge alt det materiale, der foreligger for mig, og derfor skal jeg ikke gå i detaljer her ved første behandling, hvad der jo efter den nye forretningsorden heller ikke er meningen. Jeg ønsker blot at tilføje, at der for mig foreligger oplysninger, som jeg synes er veldokumenterede, om, at udgiftsforhøjelsen for farvet benzin vil blive 1 øre, og al tale om, at det skulle blive et meget større beløb, tror jeg ikke hører hjemme nogen steder.

From: Uenigheden synes navnlig at samle sig om to ting, nemlig for det første om opbevaringen af den farvede benzin og dernæst om omkostningsniveauet.

[From.]

Der er efter min mening ikke fremkommet ret meget nyt. Det ærede medlem hr. Reedtz-Thott fremsatte den tanke — som også har været nævnt andetsteds — at man skulle gå til oplagring i betongruber. Jeg tror, man kan se ganske bort fra denne tanke. Mig bekendt er de lokale politimyndigheder ret frit stillet med hensyn til, hvordan de ser på opbevaringen, og jeg ville tro, at den tanke, jeg skitserede i mit første indlæg: at man i alt fald kan have tromler med 100 l i hver liggende i fri luft i en bestemt afstand fra bygningerne, ville være i overensstemmelse også med brandpolitiloven efter de lokale myndigheders opfattelse. Jeg ved i hvert fald, at det er helt almindeligt i øjeblikket, og jeg gentager, at der ikke mig bekendt er sket nogen ulykke ved en sådan opbevaring. Jeg kan derfor ikke tro, det kan volde vanskeligheder, og jeg føler i hvert fald trang til at understrege, at de nævnte betongruber er der ingen der finder på at gå i gang med; så nedlægger man hellere en jordtank. Det ærede medlem var selv inde på, at en 1 000 l tank kostede 750 kr. Hvis man får en sådan tank, slipper man for deponering af beløbet for de 1 000 l; det er ca. 400 kr. Det vil altså sige, at man slipper for at deponere et beløb på ca. halvdelen af, hvad det koster at nedlægge en jordtank. Jeg tror derfor, at man også med henblik på den fremtidige udvikling skal hilse med tilfredshed den fremgangsmåde, som lovforslaget hermed vil kunne fremme.

Hvad omkostningsniveauet angår, hersker der jo stor uklarhed med hensyn til, hvad ordningen vil koste. Det ærede medlem hr. Reedtz-Thott siger 30—40 mill. kr., det ærede medlem hr. Tholstrup er som sædvanlig oppe på helt andre tal. Jeg mener ganske kort at kunne sige, at et sagkyndigt udvalg, hvori der er repræsentanter for finansministeriets embedsmænd, repræsentanter for benzinselskaberne — jeg beder ærede medlemmer lægge mærke til dette: benzinselskaberne — og repræsentanter også for landbruget, er kommet til det resultat, at hele denne historie vil komme til at koste ca. 14,5 mill. kr., deraf 8 mill. kr. i egentlig valutaudgift, det vil sige ca. 1 øre pr. l. Overfor disse tal, beregnet af sagkundskaben, må vi i hvert fald efter

min mening foreløbig sige, at dette vel kan være rigtigt, men hvis det ved en nærmere undersøgelse viser sig, at tallene ikke holder stik, all right, så er der en ny situation, som vi til den tid kan tage stilling til.

Til sidst vil jeg gerne have lov til at gøre et par bemærkninger til den tanke, som er fremført af det ærede medlem hr. Axel Sørensen og støttet af det ærede medlem hr. Tholstrup, og som går ud på at give rabatmærker i henhold til grundværdi og areal. Dette forslag kan jeg slet ikke anbefale at gå med til. Vi har talt om det før. Jeg synes også, det siger sig selv, at tildeling efter areal og grundværdi vil komme til at stå i et ganske mærkværdigt forhold til de forskellige driftsformer. Ærede medlemmer behøver bare at tænke på ejendomme med store græsarealer, hvor man næsten ingenting pløjer, og besætningsløse ejendomme, hvor man pløjer hver eneste fure. Tænk på bakket jord og jævn jord. Tænk på bedrifter, hvor man som trækraft bruger dels heste, dels traktorer. Det bliver en syndig forvirring, og vi kommer i hvert fald slet ikke retfærdigheden nærmere. Endelig er der det utiltalende ved indførelsen af sådanne rabatmærker, at de ville blive et handelsobjekt, og det er efter min mening meget uheldigt. Jeg vil i hvert fald meget nødig, at vi skulle have sognerådene til at kontrollere og attestere de enkelte ejendommers forbrug af afgiftsfri benzin; det tror jeg også de enkelte sogneråd meget stærkt ville have sig frabedt, så jeg vil meget anbefale, at vi ikke går videre ind på den tanke.

Reedtz-Thott: Overfor den højtærede minister skal jeg gerne bekræfte, at ministeren har opfattet mig rigtigt, når han mener, at mit parti vil gå ind for ordningen, hvis det gennem udvalgsbehandlingen viser sig, at den kan praktiseres for en rimelig udgift og på en sådan måde, at den bliver til fordel for forbrugerne såvel som, selvfølgelig, for toldvæsenet. Jeg nævnte også en anden grund til, at vi kunne tænke os, at denne ordning blev indført, nemlig denne, at der herved kunne åbnes videre muligheder for, at andre grupper end de nuværende fik adgang til at købe afgiftsfri benzin. Når jeg i denne forbindelse nævnte motorbådene, tænkte jeg virkelig på alle motorbåde, også på dem,

[Reedtz-Thott.]

hvis ejere sejler for deres fornøjelse; jeg tænkte ikke blot på fiskerbåde, som jo allerede under den gældende ordning har tilladelse til at købe afgiftsfri benzin. Dette stemmer jo også med det hovedsynspunkt, som jeg fremhævede i mit første indlæg, at når benzinafgiften opkræves som bidrag til vejenes vedligeholdelse, så må sejl- og motorbåde, som jo ikke kører på vejene, være fritaget for at betale benzinafgiften.

Til det ærede medlem hr. From vil jeg blot sige, at jeg er helt enig med ham i, at det ville være en stor fordel, om vi kunne slippe for at støbe disse betongruber, og at en rigtig løsning selvfølgelig ville være, at så mange som muligt fra begyndelsen får nedgravet en jordtank. Men man må huske på, at det drejer sig om forfærdelig mange jordtanke, som vi næppe har i øjeblikket, og som alligevel ikke alle de har råd til at købe, der har været vant til at nøjes med at få en tromle hjem.

Med hensyn til de beregnede omkostninger forekommer det mig, at de tal, som det ærede medlem hr. From nævnte, stammede fra 1952; sådan har jeg opfattet det, selvom jeg ikke er helt sikker på, at det er rigtigt; men det er i hvert fald min opfattelse, at omkostningerne, sådan som de nu beregnes, vil blive væsentlig højere; men alt dette håber jeg vi får lejlighed til at drøfte i udvalget.

Axel Sørensen: Det ærede medlem hr. From udtalte sig om den ordning, som jeg prøvede på at skitsere her i ganske korte træk, og udtalte, at den ville skabe store urimeligheder overfor de landbrugere, som driver intensivt landbrug. Heroverfor må jeg spørge: Vil det ikke altid være rimeligt at tildele afgiftsfri benzin i forhold til, hvor meget traktorerne bruges i landbruget, og så sige, at så snart benzinen bruges udenfor landbruget, til kørsel på vejene, bør landbruget være ligestillet med vognmændene? Man må huske på, at det er et erhverv, med hvilket man faktisk under den eksisterende

ordning tager en vis form for konkurrence op. Man må ikke være blind for, at man også fra den side kan komme til folketinget med begrundede forslag om en ændring. Når jeg nævner dette, er det, fordi den kommende ordning, som måske vil omfatte halvdelen af de landbrugere, der har en benzindreven traktor, for dem vil betyde en fordyrelse; de er jo kun i mindre format forbrugere af farvet traktorbenzin, så for dem betyder ordningen en forøget udgift, som det ærede medlem hr. Reedtz-Thott ganske rigtigt bemærkede; jeg synes, at set fra deres standpunkt må det være rimeligt at pege på en ordning, som kunne betyde større forenkling og derfor også en billigsgørelse. Jeg tænker på det forhold, som det ærede medlem hr. Tholstrup omtalte, at benzinen skal opbevares i cementgruber. Men når forbruget ikke er større, end at man kan nøjes med at tage disse 200 liters tromler hjem, som altså først fordyres gennem literprisen og dernæst fordyres ved, at der skal bygges særskilte opbevaringsrum, som ifølge brandpolitiloven skal ligge i en afstand af 5—10 m fra driftsbygningerne, synes jeg, at der her er tale om en fordyrelse for den overvejende part af dem, som har taget mekaniseringen i anvendelse, og det er derfor, jeg har fremført et grundlag for en anden ordning på dette område.

Tholstrup: Jeg vil gerne sige til den højtærede finansminister, at jeg naturligvis mener, at man må drage konsekvensen af indførelsen af farvet benzin og også må kunne give afgiftsfri benzin til private motorbåde. Motiveringen for, at motorbåde hidtil ikke har kunnet få afgiftsfri benzin, har netop været den, at man ikke kunne sikre sig imod, at denne benzin blev anvendt til motorkørsel. Denne motivering vil efter farvningen af benzin ikke længere være tilstede, og så må man være konsekvent, og det går jeg ud fra den højtærede minister vil være. Jeg vil tro, at man ved et nøje studium af rigsdagstidende vil finde adskillige udtalelser, som netop peger herpå.

[Tholstrup.]

Den højtærede minister fremhævede, at når nu to parter kunne blive enige, toldvæsenet og landmændene, burde man gennemføre forslaget. Hvordan i alverden er toldvæsenet blevet en part i sagen? Der er ganske vist to parter i denne sag, men det er leverandørerne og kunderne, og det, der er baggrunden for hele den diskussion, der finder sted i dag, er den mistænkeliggørelse, som er blevet omtalt her, men også den frygt, som landmændene har for, at man en skønne dag vil fratage dem den særstilling at kunne købe benzin uden afgift. De har på grund af de angreb, der fremkommer fra visse københavnske blade på landbruget for dets særstilling med hensyn til afgiftsfri benzin, gået og rystet og sagt: vi vil gå med til hvad som helst i retning affarvning, og hvilke tossestregere man kan finde på, når blot vi kan være sikre på, at vi stadig kan få afgiftsfri benzin til vore traktorer. Der er imidlertid ingen grund til at gå og ryste herfor. Det vil ikke være muligt at samle et flertal i folketinget for, at man skulle gå bort fra den rimelige ordning, at benzin anvendt til at pløje med ikke skal belægges med vejafgift. Der er derfor ingen grund til at gøre så meget ud af den smule mistænkeliggørelse, men der er så meget mere grund til at fortsætte med den ordning, vi har, gennemført på en mere praktisk måde.

Det ærede medlem hr. From mente, at man måtte kunne komme frem til, at tromler i fri luft var tilstrækkelige som opbevaringssted fremfor kostbare cementgruber med jerndør og lås. Heroverfor vil jeg hævde, at det vil ikke være muligt. Jeg har haft så mange samtaler med brandvæsen og brandpoliti, så jeg er ganske overbevist om, at det ærede medlem hr. From kommer ingen vegne, selvom han så ville sætte pigtråd med lås for omkring de tromler, han vil lægge på marken.

Det ærede medlem sagde, at jeg var oppe i meget højere tal end de 30—40 mill. kr., som det ærede medlem hr. Reedtz-Thott nævnte, og de 14½ mill. kr., som det ærede medlem selv nævnte. Nej, jeg brugte de samme tal, men jeg sagde, at der til disse tal skal lægges nogle besværligheder. Jeg tænker her på, at disse 30—40 mill. kr. eller 14½ mill. kr. — eller en mellemting herimellem — jo skal forrentes og afskrives,

men dertil kommer de besværligheder, som jeg omtalte i forbindelse med, at der skal køres med mindre læs o. s. v.; omkostningsforøgelsen herved skallægges til forrentningen og afskrivningen af den pågældende investering. Og desuden slipper man jo ikke for kontrol. Toldvæsenet skal alligevel være ved benzintanken fra den dag, den røde benzin fremstilles ved iblanding og politiet skal til at kontrolere. Altså, vi får en kontrol, der sandsynligvis bliver dyrere end den, vi har i dag.

Jeg har ikke talt om rabatmærker, således som det ærede medlem hr. From påstod jeg havde gjort, rabatmærker, som kunne blive handelsobjekter. Jeg foreslog en løsning, som var praktisk og let at gennemføre — jeg er ikke spor i tvivl om, at ethvert sogneråd med glæde ville påtage sig opgaven, navnlig hvis de fik det betalt — men man afviste min tanke uden videre, velsagtens på den baggrund, at nu har man i venstres partimøde vedtaget, at man skal gå ind for farvet benzin, og så kan man sandelig ikke her tage et andet standpunkt; man vil ikke engang være velvillig overfor forslaget og behandle det i udvalget, og jeg, som desværre repræsenterer et mindre parti, har ikke adgang til dette udvalg og har ikke mulighed for gennem udvalgsbehandlingen at give de rigtige impulser. Jeg må derfor benytte denne talerstol, og derefter har jeg ikke flere muligheder for at påvirke stemningen, selvom jeg har den bedste løsning på problemet.

Jeg har stillet et par direkte spørgsmål til den højtærede minister. Det ene var om lovligheden af § 1, stk. 5. Det andet gik ud på, om alle andre benzinkøbere kan få garanti for, at de ikke på nogen måde kommer til at deltage i betalingen af disse nye omkostninger, der påføres benzinhandelen, en garanti for, at samtlige byrder og besværet kommer til at hvile på dem, der får den afgiftsfrie benzin. En sådan garanti må vi have tilsagn om her i folketinget. Får vi det ikke her i dag, må vi kræve at få den ved anden behandling.

Jeg vil slutte med at sige, at det er utroligt, at vi i en tid, da man nedsætter produktivitetsudvalg og opretter forskningsinstitutter om snart det ene og snart det andet, da man sender delegationer til Amerika for at studere, hvordan man kan

[Tholstrup.]

rationalisere, så vil gennemføre en sådan ordning, som koster mange millioner kroner til investering og adskillige millioner kroner til administration. Det tyder på, at vi er i højeste grad inkonsekvente. Må vi bede om lidt mere konsekvens.

Finansministeren (Kampmann): Jeg vil gerne takke det ærede medlem hr. Reedtz-Thott, fordi han bekræftede, at hans udtalelse skulle opfattes derhen, at man fra konservativ side var velvilligt indstillet overfor lovforslaget, men naturligvis måtte tage forbehold for det tilfælde, at tallene skulle falde anderledes ud, end vi hidtil har ment. Derimod er jeg ikke helt så glad for det ærede medlems udtalelse om — den blev iøvrigt fulgt op af det ærede medlem hr. Tholstrup — at gennemførelsen af dette lovforslag automatisk ville medføre en udvidelse af afgiftsfriheden. Det kan naturligvis tages op til overvejelse, men det er ikke det spørgsmål, der er til behandling i dag.

Det ærede medlem hr. Reedtz-Thott havde øjensynlig penge på lommen; det fremgik allerede af det ærede medlems første indlæg, hvor han var inde på, at benzinafgiften nu kunne nedsættes. Jeg så godt, at der indkom penge efter talen, jeg tror dog ikke, det er nok til at dække provenutabet ved en eventuel nedsættelse af benzinafgiften! Spørgsmålet om motorafgiften er til behandling i motorafgiftskommissionen. Jeg turde næsten ikke nævne dette en gang til, hvis jeg ikke vidste, at udkastet til betænkning foreligger i korrektur, så at der skulle være en vis udsigt til, at vi snart kan få betænkningen færdigtrykt og udsendt. Om der er enighed derom, ved jeg ikke, men jeg ved, som jeg før har nævnt, at der er tanker fremme i retning af nedsættelse af benzinafgiften mod en samtidig forhøjelse af vægtafgiften, og hvis det er noget i den retning, det ærede medlem hr. Reedtz-Thott tænker på, kan vi altid tale om det.

Det ærede medlem hr. Tholstrup var lidt ked af, at jeg havde nævnt toldvæsenet som part i sagen. Jeg kan nu ikke se noget ondt i, at vi, når en fagmand kommer og fortæller mig, at den ordning, de arbejder

under, er for dyr og volder stort besvær, forhandler om at finde en mere enkel ordning. Det ærede medlem hr. Tholstrup kan ikke lide told — det har sikkert ikke noget med navnet at gøre — og jeg har heller ikke noget imod, at det ærede medlem har den opfattelse; derimod synes jeg, det er lidt kedeligt, at det ærede medlem udstrækker sin antipati til de mennesker, der er ansat i toldvæsenet og har til opgave at varetage det arbejde, vi pålægger dem. I dag sagde det ærede medlem, at toldvæsenet havde lavet en klodset og upraktisk ordning. I det hele taget kendetegner det det ærede medlem, at han altid kan foreslå meget enkle og billige ordninger, ordninger, der en gang imellem er karakteriseret af en vis naivitet, som iøvrigt kan gøre den daglige omgang med det ærede medlem behagelig, men som ikke fremmer den saglige debat her i tinget.

Det ærede medlem foreslog, at sognerådene nu skulle påtage sig opgaven. Jeg tror imidlertid nok, at sognerådene ville betakke sig for at få denne opgave pålagt, og jeg tror i hvert fald ikke, at den mistænksomhed, som er udbredt — hvorvidt den er begrundet, skal jeg ikke tage stilling til — ville blive mindre, hvis sognerådene skulle afgøre, hvor meget den enkelte landmand bruger til privat kørsel og hvor meget til traktorerne. Jeg synes, det er en meget naiv opfattelse, at mistænksomheden skulle blive mindre, særlig i byerne, ved denne ordning; når hertil føjes, at det ærede medlem mener, at det kunne klares ved at udbetale 400 000 kr. gennem sognerådene — et beløb, som jeg endog personlig skulle sidde her i København og udbetale — synes jeg nok, man må betegne forslaget som naivt. Det dyreste ved den gældende ordning er jo netop refusionen, idet man skal op på toldkontorerne for at få pengene, hvortil kommer udgifterne til kontrollen o. s. v.

Jeg havde ikke fundet det nødvendigt at sige dette, hvis ikke det ærede medlem endnu en gang var kommet ind på, at alt, hvad han foreslog her i tinget, var enkelt og klart, medens det, de sagkyndige foreslog, var dyrt og klodset. Jeg overlader det til folketinget at bedømme, hvem der har ret i denne sag.

(Kort bemærkning).

From: Det ærede medlem hr. Axel Sørensen begrundede sit forslag om rabatmærker med hensynet til konkurrencen med vognmændene. Jeg kan ikke se, at det stiller vognmændene gunstigere, hvis vi anvender denne fremgangsmåde, jeg vil snarest sige tværtimod. Den nuværende traktorlov bygger på, at der sker en kompensation for traktorernes benyttelse af vejene igennem den erlagte vægtafgift, og dette er betryggende, også i betragtning af den konkurrence, der kan blive tale om med vognmandserhvervet. Jeg forstår heller ikke, at den i lovforslaget foreslåede ordning skulle blive dyrere for de små forbrugere end for de store. Der er tale om, at benzinen skal fordyres med 1 øre pr. l, så det må jo blive ens for alle parter.

Det ærede medlem hr. Tholstrup kom med en bemærkning om mistænkeliggørelse; det er nu slet ikke så rart endda at komme ud for mistænkeliggørelse, og jeg tror, at hvis det ærede medlem sætter sig i landbrugserhvervets sted, ville det ærede medlem heller ikke være synderlig tilfreds med en sådan mistænkeliggørelse; hvis det var Kosangas, det drejede sig om, tror jeg nok, det ærede medlem ville anvende en anden udtryksform.

Det ærede medlem siger også, at en aftale med politiet om opbevaringsmåden ikke vil være mulig at opnå. Jeg ved det ikke, men jeg føler nu mere trang til at tale med brandpolitiet om denne sag end med det ærede medlem hr. Tholstrup og vil afvente det resultat, vi så kommer til.

Endvidere bebrejdede det ærede medlem mig, at han ikke bliver medlem af udvalget og ikke kan gøre sin indflydelse gældende dér. Det kan jeg ikke tage imod. Henvend Dem til vælgerne, ærede medlem. Dér er årsagen til, at det ikke mere kan finde sted.

(Kort bemærkning).

Tholstrup: Må jeg først sige, at jeg har ikke bebrejdet det ærede medlem, at jeg ikke kan komme med i udvalget. Det er, fordi jeg ikke har vælgere nok bag mig, det ved jeg godt, det behøver ikke at forklares. Men når det ærede medlem hr. From er så meget imod mistænkeliggørelse, kan vi så forvente, at det ærede medlem

hr. From vil støtte et forslag om, at landbrugere skal være regnskabspligtige, for at skattevæsenet eller folk ikke skal være mistænksomme i spørgsmålet om, hvorvidt landbruget betaler tilstrækkelig meget i skat? Det er ikke, fordi jeg vil støtte et sådant forslag, men det kunne være interessant at vide, om det ærede medlem vil gøre det for at blive fri for mistænkeliggørelse.

Den højtærede finansminister sagde noget om at have penge på lommen. Jeg har indtryk af, at det er den højtærede minister, der har penge på lommen. Den højtærede minister sidder jo ikke alene og skal forvalte de indtægter, der stammer fra benzinafgiften, men hele Danmarks budget, hele regnskabet her, oven i købet med „Fremtidens Danmark“ som lærebog. Altså må han prøve på at lave det hele bedre, men i stedet står han her og øser 30—40 mill. kr. ud til en investering, der efter min mening er tåbelig. Jeg synes altså, det er den højtærede finansminister, der har penge på lommen.

Det er meget muligt, at den højtærede minister finder mig naiv, navnlig når han har fået den opfattelse, at jeg vil lade finansministeren udbetale penge personlig. Jeg troede nu ærlig talt, at den højtærede finansminister kunne indse, at dette i hvert fald var ment som en vis spøgefuldhed. Men tilbage til dette om antipati mod toldvæsenet. Jeg har antipati mod tolden, jeg har ikke nogen antipati mod toldvæsenets personer, absolut ikke, men jeg har vel lov til at kritisere en ordning, der er gennemført upraktisk, og da toldvæsenet tager ansvaret for at have lavet denne upraktiske ordning, må det sandelig også herfra høre en kritik deraf. Ordningen er upraktisk. Det kan ikke hjælpe noget, at der kommer nogle sagkyndige og siger nej. Når de såkaldt sagkyndige siger, at det vil koste 1 øre pr. l — det er i hvert fald ganske umuligt — så giver jeg ikke meget for sagskundskaben. Så vil jeg hellere holde mig til de naive personer. Og så vil jeg sige, at det kunne jo være, at man kunne få et godt råd. I hvert fald har jeg givet et, og der er ikke een, der har sagt noget om, at det ikke er gennemførligt, der er ikke een, der har prøvet på at tage det op til virkelig kritik. Jeg har derimod underbygget min kritik. Deri ligger der en afgørende forskel.

[Tholstrup.]

Til sidst: jeg stillede to konkrete spørgsmål, om lovligheden af stk. 5 i § 1 og om garanti for, at andre benzinkøbere ikke på nogen måde bliver belastet med nogle af de udgifter, som påføres igennem den foreslåede ordning. Jeg vil gerne have et svar.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om toldafgifterne m. m.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1455; fremsættelsen findes i tidenden sp. 2222).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Lars P. Jensen: Den højtærede finansminister indledte sin fremsættelsestale med at sige, at der arbejder en kommission, som forbereder en revision af toldlovgivningen. Jeg vil gerne understrege ordet „arbejder“. Denne kommission har nedsat to udvalg, et udvalg, der drøfter de mere principielle ting, og et andet udvalg, der tager sig af de problemer, som vi i kommissionen kalder for hastesager, og det er udvalg 2's arbejde, der ligger til grund for de foreslåede ændringer. Udvalg 2 har ment, at når vi alligevel skulle have et lovforslag frem, fordi der var dette problem med elektriciteten, var det hensigtsmæssigt, at de sager, som udvalget havde færdigbehandlet, blev taget med i samme forbindelse. Dermed er ikke sagt, at udvalg 2 er færdigt med sit arbejde. Der ligger mange problemer og venter på at blive færdigbehandlet i kommissionen.

Alle de i lovforslaget indeholdte ændringer betyder reelle nedsættelser, og det drejer sig ialt om ca. 500 000 kr. i mindreindtægt

for staten. Jeg kan på mit partis vegne anbefale lovforslaget. Jeg understreger, at det er indstillet enstemmigt af kommissionen.

Oluf Pedersen: Lovforslaget er et resultat af et samarbejde mellem administrationen, Industrirådet og toldkommissionen. Det er det første resultat, der foreligger fra denne toldkommission, og det må betegnes som et godt resultat, som i alt fald jeg kan anbefale. Det drejer sig om et indtægtstab på ca. 1/2 mill. kr. for statskassen. Det er ikke mange penge. Det omfatter afgiften af elektricitet, der forsvinder, det omfatter toldfritagelse for rondeller af stennød til brug til knapper, det omfatter afgiften af plader med huller, det omfatter visse dele af apparater og instrumenter, som får en lavere tarif, og plader og stænger, som gøres toldfri, og så er der pyntfjerene, der skal beskattes som andre fjer. Det er i og for sig ligesom pynten på hele lovforslaget.

Jeg vil mene, at dette forslag, selvom det kun er et lille forslag, skulle bane vej til noget større, så at vi kan nå frem til at nedsætte tolden og afskaffe restriktionerne. Det ville give øget samhandel, større velstand og også fjerne en krigsårsag. Naturligvis er der bekymringer med hensyn til handels- og betalingsbalancen, men jeg finder dog anledning til at gøre opmærksom på, at vi har i praksis set, at den gamle liberale teori om, at al handel er varebytte, holdt stik. Det viste sig, da vi efter 1932 gik til at indskrænke importen, at det ganske automatisk medførte en til importbegrænsningen svarende indskrænkning af eksporten. Jeg synes, det bør være os til lære fremover, forsåvidt som man bør lære af det, der er sket.

I anledning af betragtninger, der har været fremsat fra toldtilhængernes side, noterer jeg med glæde, at det ligger sådan, at Danmark vel er det land i verden, som har de laveste tariffer. Vi har jo meget her i landet, som man ikke har andetsteds. Danmark er således det eneste land i verden, som har et parti som Danmarks retsforbund, og måske også det land, som har et af de mest velstående folk. Det hænger vel sammen alt sammen. Men der er også grund til nu, da man altså i finansministeriet i Industrirådet og i toldkommissionen, er gået til at afskaffe den negative toldbeskyt-