

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg skal ikke forlænge diskussionen med det ærede medlem hr. Arnth Jensen, men blot sige, at når jeg prøver at vurdere forholdene med hensyn til det sikkerhedsmæssige, så har jeg de sagkyndige at støtte mig til. Jeg lægger naturligvis også megen vægt på det ærede medlems sagkundskab, men jeg tror nu alligevel, jeg vil støtte mig stærkest til, hvad de sagkyndige siger.

(Kort bemærkning).

Ordføreren (Horn): Det ærede medlem hr. J. M. Pedersen sagde, at den private færge, der nu sættes i gang, ikke skal arbejde med højere takster. Såvidt jeg ved, skal den ikke lægge til ved det nye færgeleje, men inde i Nyborg havn.

(Kort bemærkning).

Arnth Jensen: Jeg takker den højtærede minister, fordi han dog levner mig en smule sagkundskab. Jeg har selv i alle mine indlæg sagt, at jeg har ikke teknisk indsigt og ikke er søfartskyndig; men jeg bruger min sunde fornuft, og den højtærede minister har altså indrømmet mig, at der er en del tilbage af den. Det, jeg har lagt til grund, højtærede minister, er DSBs egen sommerkøreplan, og ifølge den afgår der en færge kl. 8⁴⁴, en bilfærge kl. 8⁴⁵, og der ankommer en jernbanefærge kl. 8⁴⁷ — altså i løbet af 3 minutter. Så er det jeg spørger: Kan man ikke se lidt mere på både afgang- og ankomsttider og fordele turene bedre på planen?

Hermed sluttede forhandlingen.

§ 1, ændringsforslaget, § 2, således ændret, og §§ 3—5

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling findes i tidenden, sp. 2632; udvalgets betænkning findes i tillæg B. sp. 981).

Udenfor betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, det stillede ændringsforslag og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under eet.

Victor Gram: Da udvalgets ordfører er forhindret i at være tilstede her i dag, har jeg lovet at redegøre for udvalgets arbejde og betænkning.

Udvalget har holdt 9 møder og har haft samråd med finansministeren, hvorunder man har drøftet en række spørgsmål i forbindelse med lovens administration. Desuden har man i udvalget haft besøg af en række deputationer og modtaget henvendelser om, at også benzindrevne motorfartøjer kunne få andel i den afgiftsfri benzin.

Udvalget har delt sig i et flertal og to mindretal. Et flertal, bestående af socialdemokratiets og venstres medlemmer, har den opfattelse, at ordningen efter det foreliggende lovforslag gør kontrollen med den afgiftsfri benzin mere effektiv, end den tidligere har været, samtidig med at man letter administrationen både forsåvidt angår forbrugerne og de administrerende. Ud fra dette synspunkt indstiller flertallet lovforslaget til vedtagelse.

Man er endvidere efter en drøftelse med den højtærede finansminister blevet enig om at støtte et ændringsforslag stillet af ministeren. Det tager sigte på gennemførelsen af en bestemmelse om, at motordrevne fartøjer også får andel i afgiftsfriheden for benzin. Finansministeren har gjort rede for de vanskeligheder, som vil være forbundet med gennemførelsen af en ordning af denne karakter, men har samtidig overfor udvalget givet tilsagn om, at han, i det omfang det skønnes praktisk gennemførligt, vil søge en sådan ordning gennemført.

[Victor Gram.]

To mindretal, et, bestående af det konservative folkepartis medlemmer, og et andet, det radikale venstres medlem af udvalget, har ikke kunnet tiltræde lovforslaget.

Jeg skal på flertallets vegne anbefale at stemme for det stillede ændringsforslag og for lovforslaget.

From: Det glæder mig, at der nu er skabt flertal for dette lovforslag. Jeg føler mig overbevist om, at loven nok skal komme til at virke efter sin hensigt. Jeg beklager, at der ikke har kunnet opnås fuld enighed, men det er jo et nyt og uprøvet område, vi står overfor, så det er vel ganske naturligt at nære betænkeligheder. Når jeg mener, at fordelene ved den nye ordning må overvinde betænkelighederne, er det udfra de grunde, som jeg allerede har givet udtryk for ved første behandling, og som jeg ikke skal gentage her. Jeg vil kun fremhæve, at den afgiftsfri benzin har været en uvurderlig hjælp ved landbrugets mekanisering og dermed for erhvervets konkurrenceevne. Jeg er derfor meget betænkelig ved, at en mangelfuld kontrol skulle kunne udhule hele princippet, så at bestemmelsen om afgiftsfri benzin må ophæves.

Der er under udvalgsarbejdet tilgået os oplysning om, at Canada har gennemført farvning af afgiftsfri benzin, og der vil nu i sommerens løb være mulighed for at foretage yderligere undersøgelser af, hvordan ordningen er gennemført der, og hvordan den virker i praksis.

Jeg er helt tilfreds med, at finansministeren i udvalget har givet tilsagn om, at den nye ordning vil blive gennemført efter forhandling med de interesserede parter, og hvis der ellers er god vilje til at erkende hinandens vanskeligheder, skulle der være de bedste muligheder for at nå et fornuftigt resultat.

Jeg føler også trang til at pege på, at der ved gennemførelsen af en sådan farvning bliver mulighed for, at også motorbådejere kan få afgiftsfri benzin. Dette vil være i fuld overensstemmelse med hele princippet, og det glæder mig, at dette retfærdighedskrav vil kunne gennemføres, så snart man har fundet frem til en praktisk ordning.

Jeg skal dernæst gå over til at omtale

nogle af de betænkeligheder, som der fra konservativ og radikal side er givet udtryk for.

For det første mener man ikke, at kontrollen overfor misbrug vil blive væsentlig bedre end under den nuværende ordning. Jeg føler mig imidlertid helt overbevist om, at farvning i forbindelse med de nye straffebestemmelser nok skal have sin virkning. I § 2, stk. 1, står der:

„Overtrædelse af denne lov eller af de i henhold til loven fastsatte bestemmelser straffes med bøde, hæfte eller fængsel indtil 2 år. Er benzin, bestemt til afgiftsfrit formål, misbrugt til drift af et indregistreret motorkøretøj, kan straf af bøde eller hæfte kun bringes i anvendelse under særdeles formildende omstændigheder.“

Det vil altså sige, at enhver, der misbruger den afgiftsfri benzin, vil komme til at stå overfor straffebestemmelser, der vanskeligt kan undgå at medføre straf af fængsel i indtil 2 år, og med sådanne udsigter skal der nu en meget kynisk indstilling til at hælde farvet benzin på sin bil. Jeg tror, at den præventive virkning af straffereglen vil være yderst virkningsfuld.

For det andet forudser man, at ordningen vil betyde et indgreb i detailhandelens funktioner. Der står intet i lovforslaget om, at detailhandelen skal skydes ud, og jeg tror slet ikke, at den i dette tilfælde vil kunne undværes for nogen af parterne. For benzinselskabet vil den lokale forhandler altid være den, der fastholder kunderne og forresten også skaffer de nye. Er der nogen, der tror, at benzinselskaberne vil give slip på denne lokale agent? For modtageren vil han altid være det naturlige mellemlid, der garanterer en passende service, og der er vel ingen, der kunne tænke sig at være dette foruden. Jeg kan i det hele taget ikke se, hvad der skulle være til hinder for den fortsatte beståen af detailhandelen og dens funktion.

For det tredje: man kalder denne investering for unødvendig og siger, at der er tale om en unødvendig udgift. Efter de oplysninger, vi har modtaget i udvalget, vil denne investering andrage ca. 14 mill. kr., fordelt på 2—3 år. I betragtning af de betydelige forbedringer, vi opnår, finder jeg ikke dette urimeligt, særlig ikke når jeg

[From.]

tænker på, at vi også derved undgår en administration, der i dag koster over 1 mill. kr. årlig; i betragtning af, hvad der ellers bruges til uproduktive formål her til lands, finder jeg dette beløb temmelig uvæsentligt.

For det fjerde har man betænkeligheder med hensyn til motorkommissionens forslag til revision af forholdet mellem vægtafgift og benzinafgift. Uden at røbe nogen hemmelighed kan man vist godt sige, at uanset motorkommissionens forslag og uanset hvad der til sin tid måtte blive lov, skal der nu nok blive en betragtelig benzinafgift alligevel, og jeg kan i det hele taget ikke se, at dette på nogen måde berører selve princippet.

Jeg er som sagt slet ikke blind for, at der kan opstå visse begyndervanskeligheder, men jeg føler mig helt overbevist om, at de vil kunne overvindes i et fornuftigt samarbejde mellem administrationen, benzinselskaberne, detailhandelen og landbrugets organisationer. Landbruget kan af hensyn til sin konkurrenceevne ikke undvære loven om den afgiftsfri benzin, og det vil være forkert at forskertse denne ret ved et mangelfuldt kontrolsystem.

Jeg anbefaler lovforslaget til vedtagelse med det stillede ændringsforslag.

Reedtz-Thott: Indledningsvis vil jeg udtale en tak til den højtærede finansminister, fordi han gennem sit ændringsforslag har imødekommet mit partis ønske om, at nu også motorbådene kan komme med ind under afgiftsfritagelsen. Dette med motorbådene blev gjort til genstand for megen omtale i udvalget, og der var da også klart flertal for, at de mange motorbådeejere, som jo ikke slider på vejene, nu i fuldt mål skal drages ind under afgiftsfriheden. Jeg beklager dog, at finansministerens ændringsforslag fik den udformning, det fik, så at afgiftsfritagelsen kun kan tilstås sammenslutninger af motorbådeejere. Jeg havde foretrukket, at den skulle kunne tilstås hver enkelt motorbådejer. Herved er nu intet at gøre. Den højtærede finansminister har givet tilsagn om — og jeg har fuld tillid til hans gode vilje — at han vil administrere den nye fritagelsesordning således, at den bliver til gavn og glæde både for erhvervs- og lystfiskere og for de mange

udøvere af den friske motorbådssport her i landet.

Ved førstebehandling havde jeg som mit partis ordfører lejlighed til at give udtryk for en vis skepsis overfor fordelene ved farvet benzin. Denne skepsis har udvalgsbehandlingen ikke kunnet fjerne, tværtimod, udvalgsbehandlingen har overbevist mig om, og det konservative folkeparti har da også taget den stilling, at det næppe er tilstrækkelig velbegrunderet for tiden at medvirke til det foreliggende lovforslags gennemførelse.

I mindretalsbetænkningen fra det konservative folkepartis udvalgsmedlemmer er det udførligt motiveret, hvorfor vi ikke mener at burde stemme for lovforslagets gennemførelse. Jeg skal kort omtale begrundelsens tre punkter.

Det første vender sig imod den teori, at kontrollen med misbrug skulle blive lettere, altså at misbrug skulle blive færre. Herom kan naturligvis intet afgørende siges på forhånd, men det er da givet, at mistanke om misbrug vil blive betydeligt udvidet, idet den nu kommer til at omfatte alle motorkørende såvel i automobiler som på motorcykler og knallerter. Hvis kontrollen med misbrug udelukkende overlades til politiets stikprøver, bliver denne kontrol måske nok billig, men næppe særlig effektiv, idet politiet simpelthen ikke vil kunne overkomme at kontrollere ret mange vejfarende. Bliver kontrollen kombineret med en kontrol også gennem toldvæsenet, bliver denne måske nok mere effektiv, men til gengæld også særdeles omstændelig, således at kun lidet vil være vundet i forhold til den nuværende kontrolordning. Jeg tror altså, at de kontrolmæssige fordele ved indførelsen af farvet benzin vil være beskedne, at misbrug i det små vil florere langt mere end nu, og at navnlig mistanke om misbrug vil blive udbredt og give anledning til mange uværdige udtalelser og vittigheder, som også vil sænke respekten for hele denne afgiftsfritagelse, som landbruget og de andre producerende erhverv, der ikke bruger vejene, efter vor mening er absolut berettigede til. Jeg har altså på dette punkt den stik modsatte opfattelse af det ærede medlem hr. Froms. Når hele ordningen i virkeligheden indføres af hensyn til kontrollen og for at fjerne mistanken fra en

[Reedtz-Thott.]

bestemt erhvervsgruppe, synes jeg, det er uheldigt, hvis man på forhånd kan konstatere, at kontrollen ikke bliver mere effektiv, eventuelt ikke engang lettere at praktisere, og at mistanken bliver udbredt fra nogle få til at omfatte alle benzinfbrugere.

Den næste begrundelse for, at vi ikke kan gå med, er, at vi forudser, at den praktiske gennemførelse af ordningen vil medføre mange besværligheder. Det er klart, at den vil gøre det for leverandørerne, der skal have ekstra tanke, mange ekstra tankbiler, ekstra tromler og ekstra mandskab og derfor må lægge hele deres rationaliseringsprogram, gennemført i årene efter krigen, om på en anden bov. Man kan imidlertid måske sige, at dette er et servicespørgsmål, og at disse leverandører naturligvis har ret til at tage sig betalt for deres ulejlighed. I dette synspunkt er jeg selvfølgelig enig; ordningen kommer til at koste noget, og det må de afgiftsfritagne forbrugere betale, men man kan da ikke i disse tider, da alt går i retning af at øge produktiviteten på alle områder og at rationalisere vort erhvervsliv, lade være med at ærgre sig over, at så mange millioner kroner skal gives ud for at tilfredsstille den rent akademiske kontrolinteresse, som altså oven i købet ifølge min begrundelse nr. 1 bliver dårligt tilfredsstillet.

For forbrugerne vil indførelse af farvet benzin imidlertid også medføre adskillige vanskeligheder og give anledning til megen irritation. Først og fremmest vil det til at begynde med rimeligvis være vanskeligt at få benzinen, når den skal bruges. Man anfører heroverfor, at hvis et benzinselskab ikke kan betjene en forbruger, så må han finde en anden leverandør. Vi forbrugere ved imidlertid meget vel, at vi i praksis som regel slutter aftaler med vore leverandører for et åremål ad gangen og derfor i hvert fald for en tid er bundet til een bestemt, som så selvfølgelig også på sin side vil gøre sig al mulig umage for at levere benzinen. Men forsinkelser kan opstå på grund af vejrliget, der opbløder vejene, så man ikke kan komme frem med tankvognene, eller simpelthen på grund af det sæsonmæssige pres, som opstår netop indenfor landbruget, hvor hovedforbruget finder

sted i høstens og pløjningens tid, medens arbejdet i meget af det øvrige år ikke giver anledning til noget større forbrug.

Den tredje grund til, at vi fra konservativ side ikke vil stemme for lovforslaget, er, at vi i et samråd med finansministeren erfarede, at man havde til hensigt at lade benzinen fordele overvejende direkte fra kreditlager eller engroslager til forbrugerne, altså uden væsentlig adgang til at oprette lokale tanke, der kunne forhandle den afgiftsfrie benzin.

Når det ærede medlem hr. From nu gør gældende, at det står der ikke noget om i lovforslaget, så vil jeg sige, at det er rigtigt nok, men det er en bemyndigelseslov til finansministeren, og man kan ikke forlange, at der skal stå i selve loven, hvordan han skal udnytte sin bemyndigelse. Men det er klart tilkendegivet ikke alene i samrådet med finansministeren og hans embedsmænd, men også i den betænkning, som den kommission, der blev nedsat for et par år siden for at behandle dette spørgsmål, har afgivet, at man fra tolddepartementets side meget nødtigt ser en ordning, hvorunder den afgiftsfrie benzin fordeles fra lokale tanke.

Jeg mener derfor, at det er begrundet, når jeg siger, at gennemførelsen af denne lov vil slå detailhandelen helt ud som mellemlid, naturligt mellemlid og fordelingskanal mellem importør og forbruger. Man kan selvfølgelig i en rationaliseringstidsalder spørge, om dette mellemlid er nødvendigt. Erfaringen synes at vise, at forhandlerne her, som detailhandelen iøvrigt, har en nødvendig funktion i at drage omsorg for, at forbrugerne virkelig får deres benzin til tiden, at den bliver afregnet samt i altid at have benzin til salg i deres tanke, så at enhver forbruger kan komme og få fyldt på enten direkte på traktoren eller på en tromle. Detailhandelen vil efter den højtærede finansministers plan blive unddraget handelen med afgiftsfri benzin til skade for detailhandlerne og til skade for de mange forbrugere. Det drejer sig om en trediedel af det samlede kvantum benzin og om langt mere end en trediedel af det antal forbrugere, der hidtil har fået deres benzin ved en lokal tank.

Som afslutning på min motivering for, at det konservative folkeparti ikke kan medvirke til dette lovforslags gennemførelse,

[Reedtz-Thott.]

kan jeg anføre det, som også er sagt i mindretalsbetænkningen, at når vi står på tærsklen til en revision af alle vore motorafgifter, er det vel nok et spørgsmål, om man ikke burde have udskudt løsningen af denne sag, til der kan komme en samlet løsning. Det ville måske under forhandlingerne herom have vist sig muligt at gennemføre en mindre kompliceret og mere lovende ordning end denne.

Imidlertid foreligger der jo mulighed for en yderligere forhandling under den udvalgsbehandling, som skal finde sted inden lovforslagets tredje behandling. Dette ville det konservative folkeparti foretrække.

Axel Sørensen: Mit parti kan, som det fremgår af betænkningen, ikke medvirke til gennemførelsen af lovforslaget angående den farvede benzin. Vi er i og for sig ikke uenige med flertallet i, at den nugældende ordning bør afløses, fordi den kontrol mod misbrug, som bl. a. er et af lovens formål, ikke absolut kan siges at være effektiv. På den anden side er det ubehageligt for den ærlige bruger, som både er ejer af en traktor og et automobil, at være udsat for ubegrundet mistanke om, at han anvender afgiftsfri benzin, og når dertil kommer, at ordningens administration koster 1 mill. kr. årlig, er det forståeligt, at man har ønsket en bedre ordning tilvejebragt.

Man har nu samlet et flertal, bestående af socialdemokratiets og venstres medlemmer af udvalget, og dets begrundelse for indførelse af den farvede benzin er, at dette skal lette kontrollen. Kontrollen skal nu rettes imod automobilerne tanke for at konstatere, om der i dem er farvet benzin. Skal kontrollen have nogen betydning, må den være effektiv, og da politiet er den myndighed, der sikkert vil få overladt dette hverv, så må det ud på vejene og undersøge, om biler tilhørende landmænd har farvet benzin i tankene. Under sådanne forhold vil også de mennesker, der ikke beskæftiger sig med landbrug, blive udsat for at blive standset op under kørslen, fordi politiet ikke kan se på en bil, om den tilhører en landmand eller ikke. Det radikale venstre har påpeget den ulempe, dette kan medføre for ikke-landmænd. Misbrug er konstateret under den nugældende lov, og

selvom man indfører farvet benzin, vil fristelsen til misbrug stadig være der, og kontrollen vil efter vor mening ikke blive bedre, men dyrere, hvis den skal være effektiv. Efter det ærede medlem hr. Froms mening skulle kontrollen blive bedre efter det foreliggende forslag, fordi straffebestemmelserne skærpes; det tror jeg absolut ikke, men nu får vi jo se.

Den farvede benzin må ikke forhandles ved vejene efter finansministerens bestemmelse, d. v. s. at den skal gå direkte fra benzinselskab til forbruger udenom benzinstationer, købmænd og brugsforeninger. Dette vil ramme de almindelige detaillister unødigt hårdt i økonomisk henseende, og da yderligere leverancen udenom disse har al udsigt til at blive mangelfuld, er det også en af årsagerne til, at det radikale venstre ikke kan medvirke til lovens gennemførelse. De mange nye tank- eller tromleanlæg til benzin vil stille så store krav til benzinbilernes antal og til tilkørselsforholdene ved ejendommene, at det efter vor mening vil fremkalde vanskeligheder for forsyningerne til de mange tusinde forbrugere. Alle disse ting, jeg her har nævnt, suppleres yderligere af en ikke uvæsentlig samfundsøkonomisk ulempe, idet den udstrakte anvendelse af metal til tank- og tromleanlæg vil medføre en import på mellem 30 og 50 mill. kr., som vil øve et tryk på vor handelsbalance.

Jeg har nævnt de fire ting: kontrollen, detaillisterne, forbrugerne og de samfundsøkonomiske forhold, og jeg mener, at de vejer tungere til end de påståede fordele; derfor kan det radikale venstre ikke medvirke til denne ordnings gennemførelse.

Vi havde også gerne ligesom det ærede medlem hr. Reedtz-Thott set, om finansministeren havde udskudt gennemførelsen af dette lovforslag i år og afventet de forslag, som motorkommissionens betænkning antagelig vil give anledning til vedrørende såvel benzinafgift som vægtafgift.

Ændringsforslaget om motorbådens anvendelse af afgiftsfri benzin vil vi undlade at stemme for. Vi mener, at motorbådsunionerne må vælge: enten besværet med den afgiftsfri benzin eller det hidtidige tilskud på 150 000 kr. til bådehavnene. Det er klart, at hvis bådeejerne får lov at anvende den afgiftsfri benzin, bortfalder dette tilskud.

[Axel Sørensen.]

Det ville have været rart, om man kunne have fundet rimeligere måder med hensyn til refusionsordningen for og kontrollen med den afgiftsfri traktorbenzin. I vinter, medens udvalget arbejdede, vakte det stor interesse, at Teknologisk Institut netop beskæftigede sig med en måler til justering af den forbrændte benzin i traktorer. Imidlertid kunne denne måler ikke justere et lavere brændselsforbrug end 6 l pr. time, men hvis man havde set tiden lidt an, kunne denne fejl måske i mellemtiden være blevet afhjulpet, så vi kunne være blevet fri for at investere de mange penge i en ordning som den foreslåede. Jeg har før nævnt, at det var bedre, om man gav refusion for den anvendte benzin efter arealets størrelse, grundværdien samt traktorens størrelse og efter disse retningslinier ydede tilbagebetaling af betalt benzinafgift ved kalenderårets udløb. Kørsel på offentlige veje måtte foregå til samme pris pr. liter benzin, som vognmændene betaler, hvorved man ville kunne afværge den kritik, som vognmændene med nogen berettigelse fremfører overfor traktorerne, idet de ikke mener, at konkurrencen føres på lige vilkår.

Vi må afholde os fra at stemme for lovforslaget.

Tholstrup: Når også det udvalg, der har behandlet denne sag, er nået til et så dårligt resultat, må det skyldes overfladisk behandling, og denne må vel så tilskrives den kolossale lovhøst, som regeringen ønsker at få i hus inden grundlovsdagen. Ingen af de medlemmer, som har kendskab til disse sager, kan nå at gøre arbejdet ordentligt; de skal jo være med i så mange udvalg foruden. Vi savner svar på en masse spørgsmål, som blev rejst under første behandling.

Når vi taler om efterkrigens fejlinvesteringer, som burde være undgået, så er der her endnu i den ellefte time en chance for at undgå en ny fejlinvestering ved hellere at bibeholde den nuværende ordning, som

meget let kan forbedres, end lave en ny og meget kostbar ordning. Sagkyndige har anslået omkostningerne ved dens gennemførelse til 30 mill. kr., men udvalget har ikke gjort sig den ulejlighed at lave en ordentlig udregning, præget af objektivitet og saglighed, så at det samlede høje ting kan få klarhed over, hvad det skal tage stilling til. Det stigende benzinforsbrug til biler og traktorer indebærer store muligheder for en billiggørelse af distributionen og dermed nedsættelse af prisen for alle forbrugere af benzin i Danmark. Påføres der nu benzinselskaberne nye investeringsforpligtelser, må sådanne forrentes og afskrives, hvilket sker gennem belastning af benzinprisen i almindelighed til skade for alle forbrugere. Det må derfor være folketingets pligt at se til, at denne favørstilling af landbruget ikke medfører en fordyrelse af benzinen for andre benzinkøbere; det er dog det mindste, man kan forlange.

Jeg vil nødig beskyldte benzinselskaberne for mangel på samfundssind, men de har ikke ført an i modstanden mod ordningen. De har straks på defaitistisk måde betragtet sagen som afgjort på forhånd og derfor prøvet på at komme konsekvenserne i forkøbet og ligeledes at komme konkurrenterne i forkøbet ved at køre rundt og lave leveringskontrakter med traktorejere, med løfte om at opstille hundredvis eller måske tusindvis af forbrugertanke til en pris af 1 000—2 000 kr. hver.

Flertallet — socialdemokratiet og venstre — som går ind for ordningen, har ikke i betænkningen givet svar på de indvendinger, som fremkom ved første behandling. Der blev spurgt om lovligheden af bestemmelsen i det nye stk. 5 i lovens § 5, hvorefter politiet skulle kunne standse fredelige vejfarende og udtage prøver af deres benzintank, så at enhver må føle sig under mistanke, når loven engang er trådt i kraft. Jeg vil gentage spørgsmålet i dag: Hvad sker der, hvis en mand nægter at lade sin tank undersøge af politiet? Må betjenten så erklære manden for arresteret og tage

[Tholstrup.]

ham med på stationen og lade ham fremstille i dommervagten?

Under første behandling talte det ærede medlem hr. From om mistænkeliggørelsen af landbrugere, som i dag får billig benzin til deres traktorer, og nævnte, at det hele går ud på, at det i fremtiden skulle blive vanskeligere at snyde og lettere at kontrollere. Her blev der også spurgt om, hvilke omkostninger man mener der vil være forbundet med kontrollen med farvningen og udkørslen fra toldvæsenets side, og om den nye belastning af politiet ikke vil blive større end aflastningen af toldvæsenet. Muligheden for at snyde bliver mange gange større end før, og uskyldige mennesker kan i fremtiden blive draget til ansvar for andres snyderier; det er jeg ikke sikker på, at ret mange af tingets ærede medlemmer har tænkt nærmere over. Det er sagt, at 10 pct. af den farvede benzin kan blandes op i almindelig benzin uden risiko for opdagelse. Enhver kan altså foretage denne iblanding, hvorved der vil blive unddraget finansministeren store benzinafgiftsbeløb. Flertallet vil imidlertid holde sig loven efterrettelig; men hvad nu hvis en benzintankejer blander lidt over 10 pct. i den benzin, han sælger? Så kan en stikprøve senere give til resultat, at en uskyldig borger, der har købt denne benzin i god tro, bliver mistænkt for selv at have blandet benzinen, og det bliver måske umuligt for ham at bevise, at han ikke har gjort det. Det er måske ikke for meget at sige, at man kan risikere justitsmord efter denne lovs gennemførelse.

Vi har heller ikke fået at vide, hvad brandpolitiet har svaret det ærede medlem hr. From, som ifølge sp. 2663 i folketings-tidende under første behandling sagde, at han ville tale med brandpolitiet om denne sag. Skal landbruget undtages fra brandpolitiets almindelige bestemmelser om opbevaring af brandfarlige vædsker? Vi har ikke fået svar på, om der kan gives garanti for, at andre benzinkøbere ikke på nogen måde kommer til at deltage i betalingen af disse omkostninger.

Der har været uenighed om omkostningerne ved lovens gennemførelse. Det ærede medlem hr. Reedtz-Thott angiver 25—40 mill. kr. og tilbageviser det ærede medlem hr. Froms tal, 14½ mill. kr., med, at det

er et to år gammelt tal, ved hvis udregning man ikke havde taget hensyn til stigningen i antallet af traktorer og den stigning, der vil komme fremover.

Hvad er det rigtige tal? Det burde udvalget have fundet frem til, og det burde have været lagt på bordet i dag af udvalgets ærede formand. Er der under beregningen taget hensyn til den store emballage, der skal til, fordi forbruget ligger så ujævnt med den største spidsbelastning i høsttiden, hvor forsyningerne vil true med at bryde sammen? Der er en lignende, omend lidt mindre, spidsbelastning i såtiden, og det er efter disse spidsbelastninger, hele distributionssystemet og lagerkapaciteten skal være indrettet.

I betænkningen udtaler et mindretal, det konservative folkeparti, at der under udvalgsbehandlingen er fremkommet oplysninger, der efter mindretallets mening afkræfter formodningen om, at kontrollen med den retmæssige anvendelse af den afgiftsfritagne benzin afgørende lettes og forbedres ved indførelsen af en bestemmelse om en farvning af denne benzin, at fordelingen af den farvede benzin vil medføre mange praktiske besværligheder og fordyrelser, og at mindretallet er meget betænkeligt ved den betydelige samfundsmæssige, men uproduktive investering, som farvning, fordeling og opbevaring af denne ekstra benzintype vil medføre.

Under første behandling sagde det ærede konservative medlem hr. Reedtz-Thott, at han lovede at se velvilligt på sagen og støtte den, hvis der under udvalgsbehandlingen kom sådanne oplysninger frem, som støttede forslaget. Vi har nu lige hørt, at det gjorde der ikke, tværtimod. Selvom det høje ting ikke har fået disse oplysninger, har de alligevel været tilstrækkelige til, at både det konservative og det radikale mindretal tager kraftig afstand fra lovforslaget. Det ville være rart at få disse oplysninger.

Det radikale mindretal udtrykker i betænkningen samme betænkeligheder, baseret på de under sagens behandling fremkomne oplysninger, udtaler, at de samfundsmæssige omkostninger vil blive meget store, og slutter med at sige, at mindretallet derfor må mene, at der, forinden folketinget går til en så kostbar nyinvestering, må skabes

[Tholstrup.]

større sikkerhed for dens gunstige virkning, end der i øjeblikket foreligger. Der er ikke af lovens tilhængere givet udtryk for, at der skabes en sådan sikkerhed. Altså resultatet af forhandlingerne har været, at de skeptiske, omend velvillige, medlemmer har fået bekræftet deres skepsis og således nu er blevet afgjorte modstandere af lovforslaget, og at tilhængerne af forslaget denne gang ikke udtaler sig med nogen som helst varme for lovforslaget.

At lovforslaget heller ikke nyder fuld støtte i partiet venstre, fremgår tydeligt af en artikel for et par dage siden i „Sorø Amtstidende“, hvoraf jeg med formandens tilladelse vil citere ganske kort:

„Vi forstår ikke, at det skulle være umuligt at finde en simplere og mere enkel metode at kontrollere traktorbenzinen på end både den nuværende ordning og den, som folketingsudvalgets flertal har fundet frem til. Kan det ikke lade sig gøre at give de landbrug, som har traktorer, rabatkort til indkøb af afgiftsfri benzin ud fra et eller andet system, som tog hensyn dels til landbrugets størrelse og dels til den større eller mindre brug for traktor, de måtte formodes at have som følge af jordens beskaffenhed og driftsintensiteten? Er der dog ikke tid til at overveje sagen endnu en gang? Forslaget er vel ikke mere vigtigt, end det kunne vente til næste samling. I hvert fald vil det, socialdemokraterne og venstre nu vil lave, sikkert blive en ordning, som vil bringe landbruget fra dynen og i halmen.“

„Sorø Amtstidende“ er et blad fra en by midt på Sjælland, midt i landbrugsdistrikterne, og som åbenbart ser sundt og fornuftigt på spørgsmålet og ikke tager partimæssige hensyn. Jeg synes, det ærede medlem hr. From skulle lytte lidt til kloge ord fra partifæller.

Motorkommissionen er just blevet færdig, og betænkningen er nu i trykken. På grundlag af denne kan der forventes nyt lovforslag om benzinafgiften, og hvad dertil hører, i den kommende samling, så der vil være al mulig grund til at tage samme standpunkt, som „Sorø Amtstidende“ har gjort, og udskyde sagens afgørelse til næste samling.

Retsforbundet er enig med de radikale og „Sorø Amtstidende“ i, at tildelingen af afgiftsfri benzin bør finde sted på basis af traktorejernes behov for benzin til de enkelte brug, en ordning, der vil være meget let at gennemføre, og ved hvilken man for at hindre misbrug kunne tage det standpunkt, at man ikke vil tilstille større kvantum, end der ved økonomisk drift vil blive brug for. Hvis en uøkonomisk landmand bruger for meget benzin, vil han altså komme til at betale afgift af det overskydende kvantum, men får han blot de ni tiendedele af sin benzin til traktoren afgiftsfrit, er det jo også en betydelig fordel i forhold til hans vilkår for et par år siden, før man gennemførte den nuværende lov. På den måde vil misbrug og tabet for finansministeren blive mindre end ved den nuværende ordning og den foreslåede ordning. Administreringen vil blive let, og der vil ikke blive tale om nogen som hest nyinvestering i den anledning. Denne nyinvestering vil jeg gerne tillade mig at trække lidt frem i rampelyset.

Der tales fra så mange sider om den slunkne valutakasse, og der gives alskens forklaringer herpå. Den sidste er handelsministerens forklaring om den forøgede bilimport og den forøgede kornimport. De 30 mill. kr., der har været nævnt i forbindelse med denne ordning, vil altså i fremtiden blive den tredje grund til faldende valutabeholdning — selvom det ærede medlem hr. From nævner, at kun de 8 mill. kr. ud af de 14 mill. kr., som er det halve af det beløb, der ansloges af sagkundskaben, skulle betyde forbrug af fremmed valuta. Jeg formoder, at de 8 mill. kr. skal bruges til import af nye små tankbiler, som der ellers ikke ville være brug for, eller til materiale til fremstilling af dunke og tromler, hvis de ikke importeres i færdig stand. For de 30 mill. kr. kunne vi få de biler, som man nu nedskærer importen med, når man nu for resten af året vil halvere tildelingen af biler. Med andre ord: en hel række af bilansøgere, som får deres ansøgninger tilbagevist, vil i fremtiden kunne takke de to partier, som vil gennemføre denne lov, herfor. Vi bør derfor undgå denne nyinvestering, så meget mere som vi i det kommende år vil få dobbelt så stor kornimport som i den forløbne tid, dels på grund af,

[Tholstrup.]

at svineantallet er steget, dels fordi høsten i år ikke har chancer for at blive nær så stor som i fjor.

I andre lande har man prøvet at farve benzinen, og der vil med alle de erfaringer, man har gjort i udlandet, være al mulig grund til at afvise noget sådant.

Jeg håber at få svar på de seks spørgsmål, som jeg har stillet, og som jeg vil tillade mig at gentage, indtil jeg har fået svar på dem.

Jeg vil samtidig tilsige mit partis støtte til ændringsforslaget, men jeg har de samme indvendinger imod dets udformning, som det ærede medlem hr. Reedtz-Thott. Måske vil det af administrative hensyn være nødvendigt, at afgiftsfritagelsen sker igennem motorbådsforeningerne, og det må vel så også kunne klares.

Det ærede medlem hr. From fremhævede, at en af grundene til, at nyordningen ville komme til at virke bedre end den, vi har i øjeblikket, var de foreslåede skærpede straffebestemmelser. Men, ærede medlem, man kunne da nøjes med at ændre i den nuværende lovs straffebestemmelser, det ville have samme virkning mod misbrug. Det ærede medlem hr. From håbede på et fornuftigt samarbejde mellem myndighederne og de interesserede; hvorfor har der ikke i den forløbne tid eksisteret et sådant samarbejde?

Finansministeren (Kampmann): Jeg vil gerne takke de ærede ordførere for socialdemokratiet og venstre for deres tilslutning til det foreliggende lovforslag med det af mig stillede ændringsforslag vedrørende afgiftsfri benzin til motorbådsejere. Jeg var naturligvis også taknemlig, fordi det ærede medlem hr. Reedtz-Thott var glad for denne ændring, men den glæde var, forstod jeg, ikke så stor, at det ærede medlem vil stemme for lovforslaget, og så er det jo en lidt platonisk kærlighed til lovforslaget, det ærede medlem her har givet udtryk for.

Iøvrigt skal jeg ikke knytte mange bemærkninger til de ærede medlemmers omtale af lovforslaget, idet det ærede medlem hr. From har omtalt og tilbagevist, hvad der er anført af mindretallet, særlig af det

konservative mindretal, imod lovforslaget. Jeg skal dog ganske kort fremdrage de fire punkter, kritikken særlig har været rettet imod.

Man har sagt, at det foreslåede kontrolsystem ikke vil gøre kontrollen lettere. Jeg forstår slet ikke, at man vil hævde dette, især da ikke, at en praktisk landmand kan hævde det. Det er ganske urimeligt ikke at tage i betragtning, at det daglige regnskab for hver enkelt påfyldning af maskiner og køretøjer foreslås afskaffet; det må dog være en meget betydelig lettelse. En anden lettelse sker for administrationen med de kvartalsvise afgiftsrefusioner til de enkelte indehavere af godtgørelsesbevillinger. De bortfalder, og det er dog også en meget betydelig lettelse, kan jeg indestå for, og jeg forstår ikke, at det ærede medlem hr. Reedtz-Thott helt overser dette.

At kontrollen ikke skulle blive mere effektiv end nu, er mig ganske ubegribeligt. Der skal slet ikke føres kontrol med forbruget som hidtil, blot den kontrol, som består i, at færdselspolitiet i forbindelse med politiets virksomhed i retning af at lede motortrafikken, når det kommer i berøring med de motorkørende, da også efterser tanken. At nogle motorejere skulle være sådan indstillet, at de ikke vil tillade dette, forstår jeg slet ikke — det var en bemærkning til det ærede medlem hr. Tholstrup.

Man har så anført, at levering fra engros-lagre vil give visse praktiske vanskeligheder og medføre fordyrelse. Det er blevet sagt ganske klart — jeg synes, det ærede medlem hr. Tholstrup skulle lægge mærke til svarene, det gjorde han ikke under første behandling — at den merudgift, der kan blive tale om ved farvning og direkte levering, ikke vil overstige 1 øre pr. l.

Det er blevet hævdet, at der her var tale om et indgreb i detailhandelens naturlige funktion, og det ærede medlem hr. Reedtz-Thott har gentaget dette. Det ærede medlem hr. From har allerede nævnt, at det er der ikke tale om. Man kan fortsat bestille benzinen hos detailhandleren — det er leveringen af den, der sker direkte, og derfor er der ikke tale om noget indgreb i detailhandelen. Skulle vi så ikke holde op med den påstand! Jeg tror ligesom det ærede medlem hr. From, at man fortsat

[Finansministeren.]

vil anvende detailhandelen og brugsforeningerne ude omkring. Hvorfor skulle man ikke gøre det?

Endelig er det blevet sagt, at udover de udgifter, der bliver tale om ved direkte levering, vil fordeling ved benzinselskaberne kræve udgifter til en vis udvidelse af aftapningsanlæg og til tromler. Det skal indrømmes, og de tal, det ærede medlem hr. From har nævnt, skal jeg ikke gentage. Men så medtager man — og det er særlig det ærede medlem hr. Tholstrup, der gør det — for at komme op på så store tal som muligt udgifterne ude hos forbrugerne ved indretning af opbevaringsanlæg for benzin. Det kan man imidlertid ikke medtage som merudgift i forbindelse med farvningen, for det er jo af interesse, at disse opbevaringsanlæg bliver lavet, idet sådanne anlæg vil blive nødvendige, efterhånden som landbrugets mekanisering skrider frem. Dertil kommer ikke alene, at brandpolitiet meget gerne ser, at sådanne opbevaringsmetoder bliver fremmet, men også, at det må anses for økonomisk at lave dem efterhånden, idet der så dels vil kunne foretages større indkøb, dels vil blive mindre svind.

Endelig er der argumentet med hensyn til motorkommissionen. Det ærede medlem hr. From har allerede nævnt, at motorkommissionen gik ind for farvningsordningen, og dertil kommer, at de forslag, motorkommissionen kommer med, slet ikke vil berøre dette problem. Jeg kan derfor ikke se, at der er nogen som helst grund til at vente med ordningen.

Jeg anbefaler tinget at støtte flertallets indstilling, således at vi kan få ordningen ført igennem.

Reedtz-Thott: Den højtærede finansminister nævnte min platoniske kærlighed til motorbådene. Jeg tør måske tillade mig i den anledning at bringe i erindring, at jeg ved første behandling selv rejste det spørgsmål, og derfor er det mig selvfølgelig en stor glæde, at den højtærede finansminister, selvom han ikke dengang var så tilbøjelig til at give afgiftsfritagelse for de pågældende forbrugere, nu, under indtryk af udvalgets argumentation, er gået med dertil. Det kan jeg kun glæde mig over, og jeg vil

gerne sige, at den platoniske kærlighed for mit vedkommende vil gå så vidt, at jeg vil stemme for dette ændringsforslag — men jeg kunne have tænkt mig, at afgiftsfritagelsen kunne være ordnet på en anden måde, altså ikke just ved farvning, men ved en kontrolordning af anden art.

Hvad angår detailhandelens udelukkelse — som den højtærede finansminister kort berørte — kan det selvfølgelig bero på et skøn, om man synes, der er tale om udelukkelse eller ikke-udelukkelse ved den foreslåede ordning med levering direkte fra engroslager, men jeg har i hvert fald for mit vedkommende en vis mistanke om, at forbrugerne ret hurtigt enten vil lære at ringe direkte til engroslageret eller i hvert fald vil føle sig ilde berørt over at skulle betale måske 3 eller 4 øre for, at detailhandleren blot skal bringe beskeden om at levere videre. Derfor mener jeg — og det kan den højtærede finansminister altså ikke få mig bort fra at mene — at denne ordning gradvis vil medføre, at detailhandlen udgår som det naturlige forhandlingsled mellem importør og forbruger.

Tholstrup: Jeg beklager, at hverken den højtærede minister eller de ærede medlemmer, jeg har rettet spørgsmål til, har besvaret disse spørgsmål. De blev stillet ved første behandling, og der havde været al mulig grund til at søge disse forhold belyst under udvalgsbehandlingen — der har været tid nok. Man har undladt at undersøge sagen til bunds, og man kører altså frem fuldstændig i blinde uden at kende noget som helst til, hvad ordningen kommer til at koste, og hvor meget det hele er værd.

Vi har fået at vide af den højtærede minister, at selve farvningen alene vil koste 1 øre pr. l. De 30 mill. kr. er et tal, som jeg ikke har opfundet; det er et beløb, som de sagkyndige har fremsat; det ærede medlem hr. Reedtz-Thott nævnte 25—40 mill. kr. og det ærede medlem hr. From 14½ mill. kr. som argument herimod, men det er jo et to år gammelt tal. Siden er der kommet flere traktorer til, og traktorerne vil blive ved at stige i antal.

Den højtærede minister sagde, at man slap for besværet med den daglige bogføring. Så

[Tholstrup.]

kender den højtærede minister ikke moderne landbrug, for i moderne landbrug fører man et driftsregnskab, hvori man opfører, hvor meget benzin, hvor mange driftsmidler, der er forbrugt i forbindelse med de forskellige afgrøder, og det er sikkert disse driftsregnskaber, der bruges som grundlag for traktor-bøgerne.

Den højtærede minister sagde også, at argumentet med udgifterne ved indretning af opbevaringsanlæg hos forbrugerne ikke kan anføres; men det, jeg har talt om, er den samfundsmæssige investering, og der vil der jo blive tale om et tal som det, der opgives; vi må nemlig regne med, at der bliver en sådan stigning i traktorernes antal, at det inden altfor mange år bliver almindeligt for enhver husmand at have traktor, efterhånden som man kan købe dem brugt fra de større gårde. Men det vil være svært at oprette grube for hans benzin; dertil er hans forbrug for lille. Han vil foretrække at købe sin benzin efter den gamle metode fra før farvningen: køre til smeden, købmanden eller brugsforeningen og fylde sin traktor op; men det er det, han ikke kan gøre, når man får den røde benzin, medmindre man vil opsætte tanke også for den røde benzin. Der er altså ingenting, der taler for dette.

Jeg har stillet nogle spørgsmål, som jeg ikke har fået svar på, og jeg har lovet at gentage dem. Det første spørgsmål angår lovligheden af det foreslåede nye stk. 5 i lovens § 5; kan politiet antaste folk uden mistanke, uden arrestordre, og sige til en bilist: nu vil vi gerne se, om du er en forbryder, om du har rød benzin i din tank? Dette spørgsmål har jeg ikke fået svar på. Vi har flere kyndige jurister her i tinget, så hvis ikke den højtærede minister kan oplyse det, kunne vi vel nok få det opklaret, navnlig i betragtning af, at spørgsmålet blev stillet ved første behandling for nogle måneder siden. Jeg vil gerne vide, hvad der sker, hvis en mand nægter at lade sin tank undersøge. Bliver han arresteret, eller hvad gør man?

Jeg vil også gerne spørge det ærede medlem hr. From: Hvad har brandpolitiet svaret på spørgsmålet om, hvorvidt landbruget kan blive fritaget for de almindelige be-

stemmelser i den gældende lov om opbevaring af brandfarlige vædsker? Endvidere: Hvilken garanti kan man give for, at prisen ikke bliver ens for alle slags benzin, således at de 30 mill. kr., som skal forrentes og afskrives, bliver lagt på alle benzinkøbere? Jeg har ladet mig fortælle, at benzinselskaberne i øjeblikket indgår kontrakter med de større landbrug og tilbyder farvet benzin til de samme priser, som nu gælder for almindelig benzin, uanset det koster 1 øre at farve benzinen og den koster ekstra investering. Når det er tilfældet, kan jeg ikke se andet, end at de 30 mill. kr. skal betales af andre forbrugere. Dertil kan man så sige, at halvdelen af det går til cementgruberne, det skal dog ikke betales af andre forbrugere. Ja ja, så bliver det 15 mill. kr., men det er kun begyndelsen; tallet vil stige, fordi antallet af traktorer stadig vil stige.

Disse spørgsmål har jeg altså ingen svar fået på, og jeg finder derfor anledning til at fremsætte følgende forslag om overgang til næste sag på dagsordenen:

„Idet folketinget anser det for samfundsmæssigt uforvarsligt at ofre et beløb på 30 mill. kr. alene til en ny og tvivlsom kontrolordning med traktorbenzin, opfordrer tinget regeringen til at finde frem til en bedre og billigere ordning og går over til næste punkt på dagsordenen.“

Formanden: Der er nu fremsat følgende forslag om overgang til næste sag på dagsordenen: (se ovenfor).

Jeg skal lade dette forslag indgå i forhandlingerne.

Finansministeren (Kampmann): Da jeg ikke kan acceptere det fremsatte forslag om overgang til næste sag på dagsordenen og mener, at de tal, der anvendes som motivering for den, er forkerte, skal jeg anbefale det høje ting at stemme imod forslaget.

From: Også jeg skal tillade mig at anbefale, at man stemmer imod det stillede forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

Jeg vil gerne have lov til at gøre en enkelt

[From.]

bemærkning i tilknytning til det ærede medlem hr. Tholstrups indlæg, navnlig vedrørende det ærede medlems udtalelser om begrebet bogføring. Det ærede medlem mener, at vi med den nye ordning ikke kommer bort fra bogføringen. Jo, det er fuldstændig rigtigt, hvad den højtærede finansminister har sagt herom, og jeg forstår slet ikke, at det ærede medlem hr. Tholstrup, der dog har en vis tilknytning til landbruget, kan sige noget sådant. En af fordelene ved den nye ordning er, at man slipper for denne bogføring; jeg har administrationens ord for, at det netop er den, man er ked af også i administrationen, fordi de fleste af de straffesager, der kommer, skyldes, at bogføringen ikke har været korrekt. Det vil altså sige, at selvom en mand har anvendt sin benzin forsvarligt, ikke misbrugt en eneste dråbe af sin benzin, har man alligevel været nødt til, på grundlag af ukorrekt regnskab, at idømme ham en straf på fra 200 kr. op til 1 000 kr. Det vil være en fordel for alle parter, hvis den foreslåede ordning gennemføres, og det ærede medlem hr. Tholstrup tager helt fejl på dette punkt.

Jeg ved ikke, hvor det ærede medlem får sine forskellige tal fra. Dem, vi opererer med, har vi fra det udvalg, som var nedsat, og som skaffede oplysninger frem. Vi har fået oplyst tallet 14,5 millioner, og at noget af det var fremmed valuta; og der er, ærede medlem hr. Tholstrup, taget hensyn til den stigning i traktorernes antal, som man forventer vil komme, idet man har ansat forbruget af benzin til 200 millioner i årlig og dermed har medregnet den stigning i forbruget, som vil komme. Det er derfor, beløbet er foreslået anvendt over 2 eller 3 år.

Så vil jeg gerne lige have lov til at slutte med at sige, at jeg ikke forstår, hvordan man kan blive ved med at køre med spørgsmålet om detailhandelens stilling under den nye ordning. Der står ikke noget i loven om, at den skal udskydes. Der er ingen af de to partier, der går ind for loven, der ønsker, at den skal udskydes. Jeg spørger derfor endnu en gang: Hvorfor bliver man ved med at køre frem med den påstand? Det er, ligesom man mærker hensigten og bliver en lille smule forstemt.

Victor Gram: Mit parti kan naturligvis ikke stemme for det stillede forslag om overgang til næste sag på dagsordenen, og jeg må derfor anbefale, at man stemmer imod det.

Reedtz-Thott: Mit parti ønsker ikke at stemme for dette dagsordensforslag. Sagen skal til fortsat behandling i udvalget, og vi har håb om, at vi ved forhandlingen inden tredje behandling kan få den yderligere uddybet.

Axel Sørensen: Den højtærede finansminister mente, handelen fremdeles ville foregå ad de sædvanlige linier over købmændene, over detaillisterne i det hele taget, men jeg tror næppe, at det vil gå således. Så snart denne lov skal virke i praksis, vil dette mellemed blive skubbet ud, fordi man vil give bestilling hos selskabet på leverancerne og derved frigøre sig for mellemedet. Det er det, vi har fundet uheldigt.

Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Tholstrup, at der ikke synes at være nogen fasthed med hensyn til de beløb, som er draget frem i denne debat, og mit parti vil derfor afholde sig fra at stemme om det stillede forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

Fuglsang: Mit parti vil stemme for lovforslaget med det af finansministeren stillede og af et flertal tiltrådte ændringsforslag, og vil vil som følge deraf stemme imod det at det ærede medlem hr. Tholstrup stillede dagsordensforslag.

Tholstrup: Den højtærede finansminister sagde, at tallene var forkerte. Jeg har gentagne gange spurgt om, hvad de rigtige tal er. Hvorfor må folketinget ikke få dem oplyst? Jeg har spurgt om det ved første behandling og ved denne lejlighed. Der har været rig anledning til at finde tallene frem, og der er rig lejlighed til endnu at gøre det.

Det ærede medlem hr. From sagde, at visse landbrugere havde sagt: kan vi slippe for bogføringen, er vi glade for den farvede benzin, selvom den koster en øre eller to mere. Ja, men det kan de jo slippe for uden det. Det forslag, som både det radikale parti og

[Tholstrup.]

retsforbundet slutter sig til, og som er understøttet af „Sorø Amtstidende“, medfører, at landmændene slipper for bogføringen. Det vil altså sige, at der findes udveje herfor uden at tage den voldsomme bekostning.

Det ærede medlem spurgte, hvorfra tallene kommer, og dertil skal jeg sige, at de kommer fra tingets forhandlinger. Dels har jeg gengivet, hvad det ærede medlem hr. Reedtz-Thott har anslået, dels har jeg gengivet de tal, det ærede medlem hr. From har anslået, og det er tal, som ikke er tilbagevist på noget tidspunkt. Det kan være, at det ærede medlem hr. From vil tilbagevise dem nu, men hvorfor har det ærede medlem så ikke svaret på det rette tidspunkt, så man var sluppet for denne dagsordensdebat? Endelig er der så det tal, som er fremkommet fra en organisation af benzinhandlere, og som er tilsendt alle folketingets medlemmer, et tal, som heller ikke er tilbagevist. Der er altså intet af tallene, der er tilbagevist.

Nu siger det ærede medlem hr. Reedtz-Thott, at han ikke vil stemme for mit dagsordensforslag, men vil afvente en yderligere behandling i udvalget. Vil det så sige, at det ærede medlem hr. Reedtz-Thott afventer sådanne tal, der kan give en bedømmelse?

Hvis de ønskede oplysninger gives inden tredje behandling, er jeg villig til at trække mit forslag om overgang til næste sag på dagsordenen tilbage, men hvis ikke vi kan få oplysningerne, hvis det er meningen, at tinget skal holdes udenfor dette, og vi ingen oplysninger kan få om disse ting, er det klart, at vi må opretholde det fremsatte dagsordensforslag.

From: Nu hævder det ærede medlem hr. Axel Sørensen endnu en gang, at der er nogle, der vil udskyde detailhandelen af billedet. Jeg vil gerne have lov til at spørge det ærede medlem: Hvem er det, der ønsker at udskyde detailhandelen? Mit parti ønsker det ikke, hvilket jeg har givet udtryk for et par gange. Den højtærede finansminister og hans parti ønsker det heller ikke. Dernæst spørger jeg det ærede medlem: Hvem er det så, der gør det? Det er ikke det ærede medlem ubekendt, at allerede under den

nuværende ordning, hvorunder en køber af benzin kan få benzinen i sin egen jordtank og detailhandleren derved er skudt ud som mellemed i den heromtalte forstand, får han alligevel sin fortjeneste på 4 øre pr. l benzin, uanset at han ikke ser denne benzin. Jeg ønsker ikke at ændre noget i dette billede, og det er derfor, jeg må stille mit spørgsmål til det ærede medlem.

Axel Sørensen: Jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. From, at når dette lovforslag er vedtaget, vil resultatet blive, således som jeg allerede har sagt det, at man hos benzinselskabet vil bestille leverancerne leveret til sit forbrugssted for at spare det beløb, som man ellers er vant til at give ved levering gennem de almindelige kanaler, og ansvaret herfor har de partier, der nu vil vedtage lovforslaget.

(Kort bemærkning).

From: Når det ærede medlem mener, at benzinselskaberne vil gå den vej, kan man med rette sige, at de har fået adressen fra det ærede medlem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag om overgang til næste sag på dagsordenen af Tholstrup (se foran) forkastedes med 106 stemmer mod 5; 5 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Ændringsforslaget, gående ud på indsættelse af en ny paragraf, og §§ 1—3 vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går nu til fornyet behandling i udvalget.

Vi går derefter tilbage til dagsordenens punkt 2, nemlig:

Tredie behandling af forslag til lov om folketingets ombudsmand.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 5292).

Der var ikke stillet ændringsforslag.