

[Landbrugsministeren.]

Det er endvidere en betingelse for at få lån, at ansøgerens høstudbytte i 1954 har været under 70 pct. af ejendommens normale, samlede høstudbytte. Dette forhold må attesteres af vedkommende kommunalbestyrelse.

Ansøgerens økonomiske forhold må være sådan, at man skønner, at han ikke selv kan betale sine renter. Derfor kræves ligeledes en erklæring fra kommunalbestyrelsen om ansøgerens økonomiske forhold samt en anbefaling af lånets ydelse, og det er udtrykkelig fremhævet, at denne anbefaling ikke bør gives, hvis ansøgeren ved sine økonomiske dispositioner selv har en væsentlig skyld i sin vanskelige økonomiske stilling.

De gældende lovbestemmelser om pantsætningsforbud i statshusmandslove og i gældssaneringsloven skal ikke være nogen hindring for tinglysning af pantebreve efter lovforslaget.

I § 6 bestemmes, at ansøgere, der har fået skriftligt tilsagn om lån, har henstand med betaling af renter for juni termin 1955, indtil lånebeløbet er udbetalt.

Det er ikke på forhånd muligt at opgøre, hvor stort et beløb der vil medgå til disse lån; men under hensyn til, at det som nævnt ifølge statistisk departements opgørelse er ca. 10 pct. af alle landbrugere, der har haft under 70 pct. af normalt høstudbytte, og der ligeledes ifølge statistisk departement er omsat ca. 20 000 ejendomme i den i lovforslaget nævnte periode; 1. april 1951—1. august 1954, vil udgiften, hvis samtlige landmænd, der kan komme i betragtning, er berettiget til maksimumslånet, 3 000 kr., ikke overstige 6 mill. kr.

Jeg skal med disse bemærkninger anbefale lovforslaget til en hurtig og velvillig behandling og til gennemførelse snarest muligt.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg tillader mig herved for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændringer i statsbaneloven*. Det tilsigtes ved loven at søge statens tilskud til statsbanerne nedbragt med ca. 15 mill. kr. årlig.

Som det vil være det høje ting bekendt, blev der fra 1. november i fjor gennemført takstforhøjelser for såvel personbefordringen

som godsbefordringen. Ved udarbejdelsen af finanslovsforslaget for 1955—56 blev der da også anslået et væsentligt bedre driftsresultat navnlig med forøgede indtægter for statsbanerne som følge af disse takstforhøjelser. Forholdet er imidlertid det, at der i den senere tid er indtruffet en betydelig prisstigning på lokomotivbrændsel, og at som bekendt lønudgifterne også må påregnes at ville stige ikke ubetydeligt i det kommende år som følge af stigningen i de automatiske tillæg såvel til tjenestemændene som til ekstrapersonalet ansat på kollektiv basis. Der må på disse to udgiftsgrupper: brændsel og lønning, regnes med en merudgift ud over den i finanslovsforslaget opførte på antagelig 14—15 mill. kr. Dette har været medvirkende årsag til, at regeringen har fundet det hensigtsmæssigt at søge en takstregulering gennemført, der stort set kan ventes at udligne de nævnte udgiftsforhøjelser.

Som anført i bemærkningerne har man tænkt sig forhøjelser såvel for personbefordringen (og for dennes vedkommende såvel for almindelige billetter som for alle arter af abonnementskort) som for gods, levende dyr og motorkøretøjer lokalt på overfarterne. Jeg gør navnlig opmærksom på, at der for godsbefordringens vedkommende er tænkt på en gennemsnitlig forhøjelse på ca. 5 pct., men at denne forhøjelse må forudsættes at blive noget graduert for de forskellige vareklasser, afstande m. m. under hensyntagen til en vurdering af, hvilke forsendelser der skønnes bedst at kunne bære forhøjelsen.

Som anført i bemærkningerne er der ikke ved de anslåede forhøjelser regnet med større transporttab som følge af de foreslåede takstforhøjelser. Denne forudsætning kan imidlertid kun tænkes nogenlunde at holde stik, hvis forholdet mellem takstniveauet for statsbanerne og takstniveauet for de med statsbanerne konkurrerende offentlige transportmidler ikke forrykkes. Som bekendt skete der ikke, da man sidst forhøjede taksterne for statsbanerne, nogen ændring i de offentlige byrder på landevejstrafikken, og statsbanerne har betydelige vanskeligheder ved at bevare såvel personbefordringen som godsbefordringen i det nuværende omfang. Hvis der derfor ikke pålægges landevejstrafikken med

[Ministeren for offentlige arbejder.]

motorkøretøjer skatteforhøjelser, der nødvendiggør takstforhøjelser på linie med statsbanernes, må resultatet af forhøjelsen ved det foreliggende lovforslags reguleringer befrygtes at ville blive en så betydelig afvandring af transporter fra statsbanerne til andre transportmidler, at ikke alene det ønskede merudbytte for staten langtfra nås, men at der snarere vil blive tale om en så alvorlig nedgang i befordringen på banerne, at der ikke bliver nogen merindtægt af betydning for disse, og samtidig vil flytningen af transporter til andre transportvirksomheder nødvendiggøre investeringer til disse og forøgede udgifter til trafikens afvikling på dem.

Det hermed forelagte lovforslag bør derfor betragtes som naturligt sammenhængende med det samtidig forelagte lovforslag om tillæg til lov om afgift af motorkøretøjer.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Jeg skal dernæst tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om tillæg til lov om afgift af motorkøretøjer m. v.* Det drejer sig om en forhøjelse af den gældende vægtafgift på dieseldrevne motorkøretøjer, og forslaget må ses som en direkte konsekvens af det forslag om forhøjelse af benzinafgiften med 15 øre, som min kollega, finansministeren, lige har forelagt.

Af dieselmotorkøretøjer betales der efter den gældende lov dobbelt vægtafgift. Det er imidlertid en kendt sag, at dieselmotorkøretøjer efter de gældende beskatningsregler alligevel er overordentlig gunstigt stillet, idet der af dem i stedet for benzinafgiften kun betales den nævnte forhøjede vægtafgift. Sagen er nemlig den, at vægtafgiften blev fastsat i 1927, da benzinafgiften kun var 7 øre pr. l. Den ekstra vægtafgift, som dieselvognene betaler, er altså beregnet at svare til en benzinpris på 7 øre imod nu 41 øre, eller næsten 6 gange så meget.

Jeg kan nævne, at medens en middelstor benzindreven lastvogn med, hvad jeg vil kalde for en normal årskørsel, i dag betaler mellem 4 000 og 5 000 kr. i samlet vægt- og benzinafgift, er den totale afgift, altså den dobbelte vægtafgift, for det tilsvarende

dieselkøretøj kun på omkring 2 400 kr., eller omkring halvdelen.

Disse problemer er senest blevet drøftet i motorafgiftskommissionen, i hvis betænkning der er indeholdt et forslag til en udlicensing af de bestående skøvheder. Dette bør imidlertid afvente en mere almindelig revision af motorafgiftslovgivningen.

Det foreliggende lovforslag tilsigter alene at forhindre, at den bestående begunstigelse af dieselvognene — eller om man vil den uretfærdighed, der foreligger overfor de motorkørende, der benytter benzinvoerne — at denne ulighed bliver yderligere forøget ved den foreslåede forhøjelse af benzinafgiften.

Når man vil beregne, hvor stor en forhøjelse af vægtafgiften der skal til for at modsvare en forhøjelse i benzinafgiften på 15 øre, må man naturligvis gå ud fra formodninger om en eller anden årlig kørselsmængde for de pågældende vogne. Et talmateriale herom er udarbejdet af motorafgiftskommissionen i samarbejde med motororganisationerne, og dette materiale viser — hvad der jo er ganske naturligt — at vognmandserhvervet ikke køber disse gennemgående store og dyre vogne uden at udnytte dem stærkt.

Forhøjelsen af benzinafgiften med 15 øre vil for de last- og rutebiler, der her er tale om, med den af motorafgiftskommissionen konstaterede årskørsel, alt efter vognenes størrelse, medføre en årlig merafgift på 1 000—3 000 kr.

For at hidføre den samme merafgift på de tilsvarende dieseldrevne køretøjer er det nødvendigt at forhøje disses årlige afgifter med 75 pct., og da motorafgiftskommissionens tal viser, at dieselvognene altid kører mere end gennemsnittet for vedkommende vogntype, skulle beregningen til 75 pct. altid være på den sikre side.

Et specielt forhold har vi med de dieseldrevne taxavogne og lillebiler, som — vel navnlig som følge af den skattemæssige begunstigelse — bliver indregistreret i stigende tal. Her ligger det således, at en benzindreven taxavogn med sin årskørsel på over 100 000 km betaler 5 000—6 000 kr. i afgift pr. år, medens dieselvognen kun betaler 480 kr. Forhøjelsen i benzinafgiften vil for de benzindrevne vognes vedkommende medføre en stigning på godt 2 000