

[Formanden.]

8) Første behandling af:

Forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Mødet hævet kl. 13⁵⁷.

54. møde.

Fredag den 17. februar kl. 9.

Formanden: Udvalget angående forslag til lov om ændring i lov om midler til bekæmpelse af plantesygdomme, ukrudt og visse skadedyr har afgivet betænkning over nævnte lovforslag. Eksemplarer vil blive omdelt.

Den første sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om foranstaltninger mod olieforurening af havet.

Valgt blev: *M. Larsen, Andreas Hansen, Jens Hansen, Johs. E. Larsen, Peter Nielsen, Lars M. Olsen, Axel Ivan Pedersen, Orla Pedersen, Conrad Kofoed, Frode Carstensen, Damsgaard, Gideon, Heilesen, Marie Antoinette von Lowzow, Baagø-Hansen, Tesdorpf og A. C. Normann.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredie behandling af forslag til lov om ændring i lov om midlertidigt tillæg til visse ydelser i henhold til ulykkesforsikringsloven, loven om invaliderente m. v. til tilskade-

komne militære værnepligtige samt loven om invalideforsørgelse.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 2811).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 100 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Tredie behandling af forslag til lov om udskydelse af revision af visse bestemmelser i lov om offentlig forsorg (offentlig støtte til institutioner for børneforsorg).

(Anden behandling findes i tidenden sp. 2811).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges med 96 stemmer mod 4.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Man gik derefter til:

Første behandling af forslag til lov om om-sætningsafgift af motor køretøjer m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1371, fremsættelsen i tidenden sp. 2568).

Formanden: Sammen med denne sag foretages de to følgende sager på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1389, fremsættelsen i tidenden sp. 2568).

Første behandling af forslag til lov om afgift af benzín.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1407, fremsættelsen i tidenden sp. 2568).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Kai Jensen: Forudsætningen for gennemførelsen af de på dagsordenen senere opførte lovforslag om bestyrelsen af de offentlige veje og tilskud til disse er indeholdt i de lovforslag, der omhandler vægtafgift, omsætningsafgift og benzinafgift. Det forekommer naturligt, at de samme, som benytter vejene og slider på dem, må betale de dermed forbundne udgifter, således som det i realiteten har været praksis gennem de gældende lovbestemmelser.

Den nuværende lovgivning vedrørende vejvæsenets finansiering er imidlertid ikke tidssvarende, fordi der er sket en rivende udvikling såvel i landevejstrafikken som i befolkningsmængden, hvilket har medført en meget ujævn fordeling af de stigende vejudgifter, og på grund af udviklingen for selve motorkøretøjerne, hvor det stadig er større og tungere lastvogne, der kommer til, er forudsætningen for de hidtil gældende bestemmelser bortfaldet.

Som følge heraf har den højtærede finansminister — i tilslutning til de af ministeren for offentlige arbejder fremsatte lovforslag — med de lovforslag, vi nu behandler, søgt at ændre de gældende bestemmelser, så at der skabes en større ensartethed i byrdefordelingen mellem de forskellige typer af motorkøretøjer i forhold til det, de slider på vejene, og den brug, de gør af dem.

Lovforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer skal afløse en lang række gældende bestemmelser, også den seneste, som er vedtaget i foråret 1955. Det væsentlige ved det nye lovforslag er, at det hidtidige grundlag for vægtafgiften, køretøjets egenvægt, nu

bliver ændret derhen, at det bliver bruttovægten, idet motorafgiftskommissionen har fundet dette grundlag mere rationelt. Ministeren har ved fremsættelsen af sit lovforslag tilsluttet sig denne opfattelse og har udarbejdet en skala med stigende satser i forhold til vognenes bruttovægt.

For dieseldrevne vogne skal der efter lovforslaget svares 3 gange den normale afgift og for dieseldrosker 15 gange den normale afgift. Det må vel anses for rimeligt, at der sker en ændring med hensyn til disse vognes vægtafgifter; de er som bekendt fritaget for benzinafgifterne, og det vil derfor være rimeligt, at de bærer en noget større vægtafgift. Man kan ikke se bort fra, at dieselvognenes slid på vejene er lige så stort som de benzindrevnes, ikke mindst når man tager i betragtning, at det som oftest er disse vogne, som medfører de store laster. En kendsgerning er det, at de dieseldrevne vogne gennem mange år har haft en favørstilling i forhold til andre motorkøretøjer. At den forhøjelse af normalafgiften, der indeholdes i lovforslaget, netop skulle dække den fulde retfærdighed, kan vel ikke på nuværende tidspunkt anses for afgjort; den diskussion, der allerede har været ført, og de henvendelser, som er kommet til os allerede på nuværende tidspunkt, kunne tyde på, at der her er et forhold, som trænger til nærmere drøftelse i det udvalg, som jeg forudsætter bliver nedsat.

I denne forbindelse kunne der vel også være anledning til at gøre opmærksom på, at ministerens forslag forudsætter, at det samlede provenu af motorafgifterne skal være uændret. Skal der derfor på eet område foretages ændringer, der nedsætter statens indtægter, bliver det nødvendigt på andre områder at forhøje med tilsvarende beløb.

Da en førstebehandling i henhold til forretningsordenen ikke forudsætter en detaljeret drøftelse af de enkelte paragraffer, skal jeg undlade at gå dybere ind på enkelthederne i lovforslaget, idet jeg går ud fra, der bliver en meget grundig udvalgsbehandling.

Forslaget til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer er i den foreliggende form i det store og hele i overensstemmelse med den gældende lov af 1946 med senere ændringer og det udkast, som findes i motor-

[Kai Jensen.]

kommissionens betænkning. Dog er det foreslået, at afgiftssatserne for vare- og lastvogne, der ønskes benyttet til personkørsel, sættes til 15 pct., medens der efter gældende lov betales 50 pct. af afgiften for personvogne. En sådan ændring af afgiftssatserne for varevogne vil altså betyde en ikke uvæsentlig lettelse i forhold til de nugældende regler. Man har samtidig foreslået, at sådanne varevogne ikke må benyttes til personbefordring for varerummets vedkommende, hvilket vil sige, at man vender tilbage til den ordning, der var gældende fra 1950 til 1952, hvorefter sådanne vogne kun måtte befordre så mange personer, som de var godkendt til af den motorsagkyndige. Det vil sige, at den nugældende ordning med løse sæder i varevognene falder bort, idet den har vist sig uheldig i såvel sikkerhedsmæssig som kontrolmæssig henseende. Ellers er afgiftssatserne de samme som efter gældende lov, idet dog afgifterne for rutebiler foreslås nedsat med 5 pct., fra 20 til 15 pct., og afgiften på lillebiler foreslås nedsat til samme sats som for drosker. Endelig foreslås den nugældende lempelse af afgiften for invaliders motorkøretøjer udvidet til også at omfatte andre invaliderede end dem, som har invaliditet i benene.

For benzinafgiftens vedkommende gælder det, at det foreliggende lovforslag samler de nugældende fire love i een, og den samlede afgift nedsættes fra 56 øre til 51 øre pr. l. Denne nedsættelse er dog kun muliggjort ved en forhøjelse af vægtafgiften. Med andre ord: disse lovforslag er så nær forbundet med hinanden og med de af ministeren for offentlige arbejder fremsatte lovforslag, at det for mig må være en selvfølge, at samtlige fem lovforslag kommer til behandling i samme udvalg.

Jeg skal på mit partis vegne tilsige en både velvillig og saglig behandling af lovforslagene.

From: Det er ikke ret meget godt, jeg har at sige om de af den højtærede finansministers fremsatte afgiftsforslag. Det bedste ved dem er faktisk, at vi nu får lejlighed til at få folketingets stilling gjort op og få klarlagt de principper, der fremover skal være gæl-

dende for vor motorbeskatning. Med hensyn til principper synes jeg, at den højtærede finansministers forslag er meget dristige. De er for det første en tilsidesættelse af den tankegang, der ligger bag motorkommissionens problemstilling, og hvad værre er, de er en udfordring til flertallet i denne sal, men det må den højtærede minister åbenbart mene han har råd til. Jeg skal stort set holde mig til det principielle. De enkelte paragraffer får vi tid nok til at se på i det udvalg, der bliver nedsat.

Regeringens forslag bygger på den forudsætning, at et motorkøretøj er et ganske almindeligt skatteobjekt, og at hele provenuet skal gå ind i statskassen. Overfor dette siger vi i venstre, at et motorkøretøj er et ganske nødvendigt led i det moderne produktionsapparat. Jo mere man beskatter det, jo højere må også produktionsomkostningerne blive. Tror regeringen virkelig, at en moderne landbrugs- eller håndværksvirksomhed kan drives på rationel måde, uden at man er i besiddelse af en bil? Man skulle faktisk efter forslagene tro, at regeringen fortsat har den gammeldags opfattelse, at bilen er et luksuskøretøj. Dette er helt i tråd med en mindretalsudtalelse i kommissionsbetænkningen, hvori der står:

„anskaffelse af et personmotorkøretøj er udtryk for en økonomisk evne, der udfra flere betragtninger kan betinge en særlig beskatning.“

Det er dette, der er baggrunden for regeringens opfattelse; det er dette, forslagene bygger på, og det er dette, jeg kalder en udfordring, ikke alene til flertallet i denne sal, men også til hele det erhvervsliv, i hvis tjeneste bilen er et så vigtigt led.

Samtlige motorafgifter har i sidste finansår indbragt ca. 640 mill. kr., og refusion til kommunernes og andre vejformål kan man vel roligt sige andrager ca. 200 mill. kr. Det vil altså sige, at i indeværende finansår bliver der et overskud for staten på over 400 mill. kr. Jeg er meget betænkelig ved disse store årlige overskud, der bliver lagt til den såkaldte motormilliard, hvis eksistens jo nok er noget problematisk, og jeg forudser, at hvis det fortsætter en årrække fremover, vil vi komme i en meget uholdbar situation. Jeg kan derfor allerede nu sige, at vi i venstre ikke alene går imod rege-

[From.]

ringens forslag — det gør vi med næb og kløer — men vi går også imod det nuværende system.

Jeg skal i grove træk opstille retningslinier for det system, som mit parti kunne tænke sig skulle gælde for fremtidens motorbeskatning. Vort hovedprincip er — og det vil jeg gerne understrege meget kraftigt — at alle motorafgifterne skal gå til vejformål, og at de ikke bør være større, end forbruget til vejene betinger. Venstre går her ud fra motorkommissionens princip, at disse midler bør tilvejebringes gennem en vægt- og benzinafgift. Efter kommissionens beregninger har man anslået det årlige forbrug til vejformål til ca. 300 mill. kr., og kommissionen foreslår, at disse 300 mill. kr. fordeles med halvdelen på vægtafgiften og halvdelen på benzinafgiften, og således at den fremtidige benzinafgift skulle andrage 21 øre pr. l. Venstre vil gerne fastholde det af kommissionen fastsatte beløb til vejformål på 300 mill. kr., men jeg kan straks sige her, at vi ønsker en noget anden fordeling mellem vægtafgiften og benzinafgiften end kommissionen, idet vi kunne tænke os, at disse 300 mill. kr. blev dækket på den måde, at vægtafgiften androg 125 mill. kr. og benzinafgiften kom til at bidrage med 175 mill. kr.

Jeg kan føje til, at hvis der skal bruges mere eller mindre til vejformål, så mener vi, at de 125 mill. kr. på vægtafgiften må stå fast, og at regulering op eller ned må ske over benzinafgiften. Den vægtafgift, vi tænker os, er baseret på kommissionens skala og kommissionens progression og ikke på det, regeringen her foreslår. De dieseldrevne bilers afgifter må hvile på kommissionens dobbeltbeskatning og ikke på det fuldkomne urimelige, som regeringens forslag bygger på: en tredobbelt beskatning, men det skal jeg senere vende tilbage til.

Hvis vi tænker os en benzinafgift, der skal give 175 mill. kr., vil der med et anslået forbrug af benzin på 725 mill. l kræves en benzinafgift på 24 øre pr. l i modsætning til kommissionens forslag om 21 øre. Den vægtafgift, vi foreslår, vil betyde en forhøjelse fra de nuværende 115 mill. kr. til 125 mill. kr., altså 10 mill. kr. Det bliver på denne retningslinie, man vil

kunne finde mit parti i det kommende udvalgsarbejde.

Om lovforslaget om benzinafgift skal jeg ikke gøre mange bemærkninger. Jeg er tilhænger af, at de forskellige love nu indarbejdes i een lov, og den samme betragtning gælder de to andre lovforslag. Alle de rent tekniske foranstaltninger, som omtales i de forskellige paragraffer, kan vi se nærmere på i udvalget.

Jeg har imidlertid en del at sige om vægtafgiftsforslaget, idet jeg mener, at det er meget uheldigt i sin udformning og i sine praktiske virkninger. Der er for det første overgangen fra egenvægt til bruttovægt. Den kan jeg tiltræde med visse forbehold overfor enkelttilfælde, hvor jeg mener ordningen kommer til at virke forkert. Jeg indrømmer, at det er den mest rationelle baggrund, og den er i motorkommissionen da også tiltrådt af repræsentanterne for både person- og lastvognejernes organisationer. Jeg er også tilhænger af en vis progression. Investeringen i vort vejvæsen er bestemt af, hvor store og tunge vogne vejene skal kunne bære, og enhver bro vil også blive dyrere, jo tungere vogne der skal passere den. Jeg tør imidlertid nok sige, at lovforslagets skala og progression er langt mere vidtgående, end rimeligt er; det kan i visse enkelttilfælde virke fuldstændig ruinerende. Jeg kender en stor vognmandsforretning — det er en af de helt store — der sidste år efter de nugældende satser har måttet betale i vægtafgift for samtlige biler 312 600 kr. Hvis vi følger regeringens forslag, vil den samme vognmandsforretning med de samme biler komme til at svare 607 600 kr., en forhøjelse på lige ved 300 000 kr. Det går ikke, højtærede finansminister. Jeg er i hvert fald helt sikker på, at vi må have en ændret skala for blokvogne og sættevogne og ændrede satser i forholdet mellem selve vognene og påhængsvognene. Den foreslåede ordning vil virke ganske urimeligt. Jeg skal nævne et par eksempler.

For en sættevogn, der er dieseldreven, skal der med de nuværende satser betales 5 740 kr. i vægtafgift. Efter lovforslaget vil afgiften komme op på 18 225 kr., en merudgift på 12 485 kr. Det går ikke, højtærede finansminister. Jeg vil nævne et af de grelleste eksempler, en blokvogn, der

[From.]

trækkes af en hovedvogn. Det er sådan for øjeblikket, at kun hovedvognen er beskattet og ikke blokvognen. Efter de nugældende satser betales der for den vogn, jeg taler om, 4 515 kr. i årlig afgift, men ingenting for blokvognen. Men hør nu: efter regeringens forslag skal både hovedvognen og blokvognen beskattes, og dette køretøj får så en samlet beskatning på 42 807 kr. Det går ikke, højtærede finansminister.

Formanden: Jeg gør opmærksom på, at forretningsordenen ikke tillader direkte til-tale.

From: Jeg beklager meget. Jeg ved meget vel, at lovforslaget forudsætter, at sådanne blokvogne kan afmeldes, så de kun skal betale afgift i den tid, de er indmeldt til kørsel, men i dette bestemte tilfælde må vognen stå til rådighed i forretningen til service for kunderne og skal kunne bruges med kort varsel, hvis den skal opfylde sin mission; den er derfor indregistreret hele året. Den foreslåede form for afgift vil få sådanne virkninger i de enkelte tilfælde, at jeg i hvert fald, selvom jeg ikke må sige det til den højtærede finansminister, vil sige til offentligheden og i al almindelighed, at det går ikke, dette her.

Jeg skal dernæst fremsætte nogle betragtninger over det nye forhold mellem dieseldrevne og benzindrevne biler, der opstår efter den skala og den fordeling, som forslaget indeholder. Jeg skal erkende, at den nuværende fordeling er urimelig overfor de dieseldrevne biler, og vi er tilhængere af, at der sker en vis udjævning, men med den udformning, som regeringsforslaget har fået, vil de dieseldrevne biler faktisk udgå af den danske vognpark. Det vil venstre ikke være med til. Man må ikke glemme, at der rent nationaløkonomisk er en fordel ved dieseldrift, og det må der tages hensyn til ved beskatningen. Jeg kan oplyse, at dieseldrevne biler har et brændstofforbrug, der er 30—40 pct. mindre end de benzindrevne bilers, og at dieselolien er 3,5 øre billigere pr. liter. De dieseldrevne biler er nok noget dyrere i indkøb

og måske også noget dyrere i reparationer, men for mig er der slet ingen tvivl om, at det vil være en fordel for landet, om vi kan udvide antallet af de dieseldrevne biler. For hver 100 l benzin, vi indfører, kan vi nøjes med 60—70 l dieselolie, og den er tilmed disse 3,5 øre billigere pr. liter.

Vor stilling er derfor, at der må ske en forhøjelse af den nuværende afgift på dieseldrevne biler, men at den ikke bliver større, end at man fortsat animeres til at udvide antallet af dem. Jeg betragter regeringens forslag som en ren transportafgift, der ensidigt er lagt over på vejtransporten, og det vil betyde en sådan stigning i transportomkostningerne, at hverken vognmændene eller erhvervslivet kan være tjent med det.

Jeg skal så gå over til at omtale forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v. Vi mener, at denne afgift er et rent politisk anliggende, og at den i den nuværende import- og valutasituation desværre er en nødvendighed. Der er vel ingen ansvarlige, der på nuværende tidspunkt turde ophæve omsætningsafgiften og samtidig have fri import. Men den er virkelig høj, denne omsætningsafgift, den er endda meget høj. Lad mig nævne et par eksempler på, hvordan afgiften virker. En lille vogn som f. eks. en „Standard 10“ koster i dag på gaden 18 160 kr.; men i dette beløb indgår omsætningsafgiften og dollarpræmieringstillægget med 9 160 kr. Jeg kan som et kuricsum nævne, at cif-prisen i Københavns havn for denne vogn er 6 800 kr., hvortil kommer told og generalomkostninger; men denne vogn, hvis cif-pris er 6 800 kr., kommer altså op på 18 160 kr. Med en vogn i mellemklasse, f. eks. en „Opel Kaptajn“, er forholdet faktisk det samme. Den bliver belagt med en omsætningsafgift på 6 265 kr., med et dollarpræmieringstillæg på 6 320 kr., og denne vogn, hvis cif-pris er 7 900 kr., koster i dag på gaden 26 300 kr. Jeg skal til slut som eksempel på en af de store vogne nævne en „Customline“. For den andrager dollarpræmieringstillægget 9 008 kr., omsætningsafgiften 9 300 kr., og købesummen bliver ialt 37 017 kr. overfor en cif-pris på 11 203 kr.

Efter min opfattelse er omsætningsafgiften ved at blive så høj, at vi nok må til at se nærmere på den.

[From.]

Der er dog een ting i forslaget, som jeg gerne vil bringe den højtærede finansminister en tak for; jeg er næsten ked af, at jeg ikke må gøre det direkte. Det er en passus i lovforslagets § 8, stk. 1, hvor der i sidste punktum står:

„Til den afgiftspligtige værdi medregnes ikke afgiften i henhold til nærværende lov.“

Jeg takker virkelig meget for, at der ikke skal betales afgift af afgiften; det er da altid et fremskridt!

Af europæiske lande er der kun England, som har højere omsætningsafgift end vi. Danmark er en flot nr. 2, og det er mit partis indstilling, at denne omsætningsafgift ikke bør opretholdes een dag længere end højest nødvendigt. Som situationen er i dag, må vi som sagt erkende, at det er nødvendigt at opretholde den, men vi ønsker også her at fastholde vort principielle synspunkt, at alle motorafgifter bør gå til vejformål. Vi foreslår derfor, at man overvejer den tanke at placere omsætningsafgiftens provenu på statsregnskabet som en brofond, som staten skal forrente. Der er for mig ingen tvivl om, at selvom situationen i dag ikke tillader det, vil det før eller senere blive aktuelt med brobygning i Danmark, og vi mener altså, at omsætningsafgiftens provenu passende kunne danne grundstammen i finansieringen heraf.

I spørgsmålet om afgiftslettelser for invalider kan jeg følge lovforslaget. Det er rimeligt, at dette forhold nu kommer ind under faste rammer, og jeg tror også, forslaget bygger på det rigtige. Jeg vil dog gerne foreslå, at der også foretages en ændring af de bestående forhold med hensyn til invaliders aflæggelse af køreprøver. Det er urimeligt, at invalider må rejse helt til København for at aflægge denne køreprøve. Det er også urimeligt, at det skal foregå i en storby med en helt anden trafikintensitet end på de steder i landet, hvor man er vant til at færdes; vi foreslår derfor, at disse køreprøver fremtidig skal kunne aflægges i alle de byer, hvor der er et ortopedisk ambulatorium.

Som konklusion af det, jeg her har sagt, vil jeg gerne fremhæve som venstres synspunkt:

1) at alle motorafgifter går til vejformål og ikke må være større, end vejformålene måtte betinge, for tiden 300 mill. kr.,

2) at disse 300 mill. kr. til veje dækkes af en vægtafgift og en benzinafgift med 125 mill. kr. på vægtafgiften og 175 mill. kr. på benzinafgiften,

3) at vægtafgiften opkræves efter motor-kommissionens skala og progression med visse ændringer for enkelttilfælde,

4) at afgiften på dieslbiler fastsættes sådan, at den ud fra nationaløkonomiske hensyn animerer til at udvide antallet af disse,

5) at omsætningsafgiften opretholdes og afvikles, såsnart forholdene gør det muligt, og at provenuet placeres i statsregnskabet som en brofond, og

6) at der gives lempelser for invalider, og at de får lettere adgang til at aflægge deres køreprøver.

Det er de bemærkninger, jeg på mit partis vegne har at gøre til de fremsatte lovforslag. Vi vil i udvalget være med til at give lovforslagene en saglig behandling, men jeg kan straks sige, at forhandlingen må foregå på et helt andet grundlag end det, der her er foreslået.

Poul Claussen: Når man har skullet forsøge at arbejde sig ind i de tre foreliggende afgiftsforslag og har haft lejlighed til også at kigge i forslag til lov om tilskud til de offentlige veje, der omhandler bidrag til vejjudgifter, så melder sig — sådan er det i hvert fald gået mig — den opfattelse, at nu overtager den højtærede finansminister forsørgerens rolle overfor den højtærede minister for offentlige arbejder, ganske som det er tilfældet i visse familier, hvor det patriarkalske forhold endnu er i højsædet. Den højtærede finansminister erhverver efter forslagene midlerne, afleverer et forbrugsbudget, måske endda et noget karrigt årsbudget, og disponerer derefter selv over hele resten. Det er i og for sig efter de bedste mønstre, og manøvren er heller ikke uden en vis elegance, men betyder på dette område en nyskabelse, som jeg er sikker på vil blive mødt med modstand — vi har jo allerede hørt det fra den ærede foregående taler (From) — ikke blot af doktrinære grunde, men efter min mening endog i høj grad af

[Poul Clausen.]

årsager, der udspringer af det praktiske liv.

Hvad angår forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v., er berettigelsen af at opretholde denne omsætningsafgift jo genstand for tvivl. Den betyder, som alle afgifter naturligvis, en fordyrelse, men det er givet, at den i højere grad end de andre afgifter har karakter af at virke udadtil — kan man måske sige — idet den har en vis valutarisk betydning og derfor vel også i den nærmeste fremtid en vis berettigelse.

Der har i motorkommissionen fra visse sider været modstand mod dens opretholdelse, en modstand, som mit parti udmærket godt forstår, men vi er ikke i øjeblikket i stand til at stille forslag om dens øjeblikkelige afskaffelse eller blot tænke denne tanke færdig.

Afgiftssatserne er stort set uændrede. Der er en nedsættelse for turistbiler, som vil betyde et mindre provenu. Der er ligeledes, såvidt jeg kan se, en nedsættelse på det, man kalder lillebiler. De to ting tilsammen vil betyde en nedsættelse på 1½ mill. kr. eller deromkring.

Ved omsætningsafgiftens beregning af brugte køretøjer er der, såvidt jeg kan se, tale om en lempelse i forhold til det eksisterende. Fremstilling for toldvæsenet skulle ikke længere være nødvendig, når det pågældende bedømmelsesnævn har haft lejlighed til at besigtige disse køretøjer. Endelig rummer lovforslaget om omsætningsafgift en indrømmelse — vistnok den eneste — til mindretallet i motorkommissionen, idet flertallets forslag om en 20 pct.s afgift på campingvogne er opgivet.

Derimod opretholdes, såvidt jeg kan se, en bestemmelse om, at til standardprisen på køretøjer lægges prisen for ekstra udstyr, således at man altså også skal betale afgift af ekstra udstyr. Det kan dreje sig om radio og om varmeapparater, som man så må vente med at påmontere, indtil afgiften er betalt og bilen til disposition. Jeg har ladet mig fortælle, at i visse tilfælde må disse former for ekstra udstyr ligefrem pilles ud først, for at man ikke skal komme til at betale omsætningsafgift af dem, og derefter påmonteres igen —

en dårlig ordning, som jeg ikke synes vi skal opretholde.

Lovforslaget betyder en udvidelse af de muligheder, som invaliderede i dag har for at slippe for omsætningsafgift; og jeg vil gerne benytte lejligheden til at sige, at jeg tror, det er en god nyskabelse, at man lader afgørelsen af disse sager overfor invaliderne overgå til invalideforsikringsrettens domæne.

Lovforslaget om vægtafgiften er uden tvivl det, som byder på de største problemer, og jeg kan ikke tilsige den højtærede minister en forhandling om dette lovforslag uden den tilføjelse, at der må meget alvorlige ændringer og mange ændringer til, før mit parti kan tænkes at ville støtte det.

Afgiftsskalaen bygger — hedder det i bemærkningerne til lovforslaget — på kommissionsudkastet med enkelte tilføjelser. Ja, jeg må have lov til at sige: navnlig tilføjelser. Rigtige lempelser findes kun på et par enkelte områder; vogne af en vægt på 5—6 t får en besparelse på 2 kr. pr. 100 kg, hvilket svarer til en lempelse på 100—120 kr. årlig; til gengæld får vogne af en vægt, der ligger over 7 t, kærligheden at føle på en efter min mening alt andet end lempelig måde. Man må lade den højtærede finansminister, at de tilføjelser, der er foretaget i forholdet til kommissionens udkast, er valgt med virkelig smag, idet forhøjelserne finder sted indenfor de vægtklasser, hvor de, om jeg så må sige, klodser noget. Hertil kommer, at selve skalatallene også er presset i vejret.

Overgangen til beregning af vægtafgiften af bruttovægten i stedet for af egenvægten gør det vanskeligt — på det foreliggende grundlag næsten umuligt — at jævnføre de foreslåede afgifter med de nugældende, men jeg går ud fra, at oplysninger herom vil kunne fremskaffes under den kommende udvalgsbehandling.

Det er blevet oplyst overfor mig, at afgiften for visse store dieseldrevne lastvogne vil udgøre et beløb af ca. 50 øre pr. kort kilometer, svarende til ca. 60 pct. af den øjeblikkelige totale kørselsindtægt, og er det tilfældet — hvad jeg ikke tvivler på — så tør jeg nok sige, man er i færd med at hugge hovedet af hønen, der lægger guldæggen.

[Poul Clausen.]

I denne forbindelse vil jeg tilføje, at det faktisk forekommer mig urimeligt at benytte et køretøjs højeste tilladte totalvægt som udgangspunkt for afgiftsberegningen. Selvom argumentationen herfor hviler på teorien om, at det forøgede vejslid er proportionalt med bruttovægten — hvilket iøvrigt næppe holder stik — kan det dog ikke antages, at samtlige vare- og lastvogne kører med toplæs i hele deres trafiktid.

I det hele taget er spørgsmålet om afgiften af de dieseldrevne køretøjer blevet det virkelig kritiske punkt, om jeg så må sige. Hvad angår afgiften af visse dieseldrevne busser, der kører i byerne, bl. a. i København, og er blevet ganske dominerende blandt byernes kollektive trafikmidler, vil det nye lovforslag få en overordentlig indgribende virkning. For Københavns vedkommende og dermed også for Frederiksberg og flere andre af hovedstadens omegnskommuner vil de økonomiske virkninger blive meget følelige. Man har beregnet, at vægtafgiften efter forslaget for disse bussers vedkommende bliver forhøjet med tilsammen 3 mill. kr. årlig, svarende til en takstforhøjelse på 9—10 øre pr. billet.

Det må synes urimeligt i dette øjeblik at belaste den kollektive trafik i storbyerne med nye store afgifter af denne størrelsesorden, der nødvendiggør meget store takstforhøjelser. Disse betragtninger er i kommissionen gjort gældende af Københavns kommunes eneste repræsentant, og det synes, som om der i trafikministeriets forslag til lov om tilskud til de offentlige veje er taget et vist hensyn til disse bemærkninger, idet der i dette lovforslags § 9 er optaget en bestemmelse om refusion på visse vilkår til kommunen af $\frac{3}{4}$ af den vægtafgift, som er indbetalt af køretøjer anvendt til omnibuskørsel i fast rute.

At vilkårene bl. a. er, at tilskuddet skal anvendes til udgifter til de veje, som trafikeres af sådanne busser, kunne man formentlig affinde sig med. På samme måde med et andet vilkår, nemlig at refusionen ydes til de pågældende kommuner, der kan lade refusionen gå videre til den pågældende koncessionsindehaver på betingelse af, at taksterne fastsættes under

hensyn til denne refusion. Men hele nytten af denne indrømmelse kan forekomme i højeste grad problematisk i betragtning af ordlyden af samme lovforslags § 2, stk. 4, hvori det fastsættes, at der i de vejudgifter, som vedkommende kommune ellers kan anvende til refusion, skal fradrages de beløb, på grundlag af hvilke der af eller igennem offentlige myndigheder ydes særlige tilskud til vejarbejder. Det vil altså sige, at staten giver med den ene hånd og tager lige så meget med den anden. Skal dette forstås efter sin ordlyd, vil størrelsen af denne refusion blive reduceret væsentligt og for Københavns vedkommende blive omtrent halveret, og merudgiften vil således på grund af vægtafgiften blive ensbetydende med en takstforhøjelse for omnibusbilletter på 4—5 øre.

I det hele taget er denne næsten revolutionerende ændring i de bestående forhold på vægtafgiftsområdet af en sådan karakter, at det efter mit partis opfattelse må medføre meget indgående analyser af lovforslagets enkeltheder og af muligheden af den praktiske tillem্পning af dem.

Inden jeg forlader dette spørgsmål om vægtafgiften, vil jeg gerne stille et spørgsmål til den højtærede minister.

I næstsidste afsnit af ministerens skriftlige fremsættelse anføres, at der arbejdes med en forenkling af forretningsgangen, bl. a. vedrørende opkrævningen af vægtafgiften. I kommissionsbetænkningen er der udkastet den tanke, at opkrævningen af vægtafgiften burde overtages af toldvæsenet. Jeg vil advare imod at gå den vej — og jeg vil gerne spørge den højtærede finansminister, om det er meningen — idet jeg frygter, at det vil betyde det modsatte af en forenkling. Det er ikke alt gammelt, der er dårligt, og ikke alt nyt, der er godt, og jeg er bange for, at en sådan ændring vil kunne levere bevis herfor. Efter min opfattelse bør opkrævningen af vægtafgiften vedblivende sortere under ministeriet for offentlige arbejder.

I forslaget om afgift af benzin er størrelsen af den foreslåede afgift for mig overraskende. Forslaget herom er ensbetydende med, at ministeren fuldstændig har negligeret den tanke, der lå til grund for kommissionsforslaget, om paritet mellem de

[Poul Clausen.]

to afgiftsformer, vægtafgift på den ene side og benzinafgift på den anden side. Såfremt ministeren havde fundet anledning til at markere, at den femøre, som man nu dropper, måtte anses for identisk med den, som i 1933 røvedes fra statskassen af motorafgifterne, og samtidig havde tilkendegivet, at de 15 øre af den resterende afgift, der hidtil har været betegnet som midlertidig i henhold til loven af marts 1955, var og blev midlertidig, kunne der måske have været et udgangspunkt for en forhandling om dette punkt. Men det er jo det modsatte, der er tilfældet, idet loven af 1955 foreslås ophævet, og hermed er altså midlertidighedens saga på dette område ude — hvis den højtærede minister får magt, som han har agt.

Med det forslag til benzinafgift, som den højtærede minister har fremsat, har han i allerhøjeste grad forfulgt rent fiskale formål. Jeg kan ikke se andet, end at når man i den grad løsriver denne afgiftsform fra dens oprindelige formål, hensynet til vejudgifter, er det svært at se noget som helst fornuftigt formål med at fritage jernbaner, flyvemaskiner og motorbåde o. s. v. for en sådan afgift. Skal benzin være et almindeligt afgiftsobjekt, bør alle, der anvender benzin, svare en sådan afgift — og ikke alene de benzindrevne motorkøretøjer.

Dette forslag indgår nu i de samlede overvejelser, og jeg har endnu kun en enkelt bemærkning at gøre. Man har opbygget de to af disse tre forslag således, at man har villet gøre en indrømmelse udover de allerede eksisterende til invaliders økonomiske forhold, og jeg ville ikke have fundet det urimeligt, hvis man også her havde haft en bestemmelse om, at invalider under visse omstændigheder kunne komme i betragtning med hensyn til en godtgørelse af udgifterne til den benzin, de måtte bruge til deres køretøjer.

De tre lovforslag, taget under eet, anviser efter beregninger et samlet provenu på 640 mill. kr. — ca. 108 mill. kr. for om-

sætningsafgiften, ca. 162 mill. kr. for vægtafgiften og ca. 370 mill. kr. for benzinafgiften. I motorkommissionens betænkning I. del, bemærkes det side 21, at det er den almindelige opfattelse i kommissionen,

„at afgifterne til vejformål bør opkræves med et beløb, der svarer til de vejudgifter, motorkørslen giver anledning til, og iøvrigt fordeles efter samme princip på de enkelte motorkøretøjskategorier, idet man mener, at en eventuel højere eller lavere beskatning vil have trafikpolitiske konsekvenser.“

Dette sidste er udlagt således, at man nu mener, at lavere udgifter vil stille motortrafikken gunstigt i konkurrencen, og højere udgifter vil stille den ugunstigt.

Mit parti deler den opfattelse, som her er kommet til udtryk, og mener dertil, at de fremsatte forslag slet ikke rummer det balancepunkt for afgifterne, der betyder, at de motorkørende får en fair konkurrencechance. Vi anerkender den idé, at motorkørslen bør betale afgifter til veje og dertil hørende trafikale behov — dette udtryk gerne taget i allervideste forstand — men vi mener, at motorkørslen iøvrigt bør være fri for tiltale.

Motortransport er som helhed ikke en luksusforeteelse. Den er erkendt som en mere og mere fremtrædende faktor i vort transportvæsen. De økonomiske byrder, man pålægger denne form for trafik, vil nødvendigvis blive overvæltet på forbrugerne, hvilket forhåbentlig ingen kan være i tvivl om. Dertil kommer, at man ved sådanne drastiske ændringer, som forslagene og især forslaget om vægtafgift indeholder, skaber sandsynlighed for, jeg vil hellere sige, måske endda skaber nødvendighed for, at man på basis af dette nye, man bliver stillet overfor, fremkalder investeringer med, hvad jeg vil kalde et øjebliksbetonet sigt, som ikke svarer regning i det lange løb, og tillige — og det er endnu mere væsentligt — angriber man en stor del af de allerede foretagne investeringer på en uventet måde, investeringer, der er foretaget

[Poul Clausen.]

under de bestående forhold, og som under de nye forhold vil blive kompromitteret og ikke længere vil kunne svare regning.

Det forekommer os, at en nyordning på dette område — dette vigtige område — må have udsigt til at blive af varig karakter, men dette krav opfyldes efter vor opfattelse overhovedet ikke af det nu foreslåede. En overvejelse af problemerne vil mit parti imidlertid ikke undslå sig for.

Skytte: De forslag, vi her behandler, fremkommer efter et årelangt kommissionsarbejde, hvor man har gennemarbejdet de områder, forslagene drejer sig om. Jeg tror næsten, jeg tør sige, at landets motorkørende, offentligheden i det hele taget, vil synes, at det er et noget magert resultat, der er kommet efter et så grundigt arbejde som det, der er udført i kommissionen.

Der er jo ingen tvivl om, at forslagene gennemført, som de foreligger, vil betyde øgede byrder for landets erhvervsliv, vil betyde en anselig prisstigning og et øget omkostningsniveau, og det er vel ikke netop det, man havde ventet i den øjeblikkelige situation. Det kan jo ikke siges at være kommissionens skyld, thi den højtærede finansminister følger kun kommissionens forslag i princippet, i opbygningen, om jeg må sige det sådan. Kommissionen foreslår en forøgelse af vægtafgiften og en nedsættelse af benzinafgiften, medens omsætningsafgiften skulle omlægges noget, men ellers give det samme. På det sidste område er der megen samstemighed mellem kommissionens forslag og ministerens forslag, men på de andre områder er der en væsentlig forskel mellem ministerens forslag og det, der var kommissionens endelige forslag. Kommissionen foreslår en benzinafgift på 21 øre pr. liter, ministeren foreslår 51 øre. Kommissionen en dertil svarende vægtafgift, således at de to afgifter beregnedes at ville indbringe ca. samme beløb. Nu foreslår ministeren foruden de 51 øre i benzinafgift den samme vægtafgift, som kommissionen har foreslået, endda en højere vægtafgift, idet skalaen efter ministerens forslag er mere progressivt stigende, end den er efter kommissionens forslag. Kommissionen mente, at der hvert år vil være brug for et sted mellem 300 og 400 mill. kr.,

medens ministeren ønsker opkrævet 640 mill. kr. Enhver kan se, at der er så stor forskel på ministerens og kommissionens forslag, at man ikke med rette kan sige, at de to forslag er sammenfaldende, i hvert fald slet ikke i deres økonomiske virkninger.

Mit partis principielle stilling til motorafgifterne er, at de beløb, der kommer ind herigennem, skal bruges til vedligeholdelse og forbedring af landets vejnet. Vi kan derfor ikke tiltræde forslaget om, at afgiften skal gå i statskassen. Vi ønsker afgiften samlet i vejfonden for derved at tilkendegive, at selvom beløbene ikke i de enkelte år bruges til vejformål, vil afgifterne i det lange løb komme vejene tilgode. Jeg vil gerne tilføje, at mit parti synes, det er rigtigt, at de motorkørende, der bruger landets veje, også betaler det slid, de forårsager, og de nyanlæg, der er nødvendige. Med den udvikling, vi er inde i, vil der være brug for mange penge til vejformål; men der vil også være mange motorkørende til at betale, og ud fra det princip, at motorpengene skal bruges til vejene, er afgifterne afgjort sat for højt. Jeg vil også tilføje, at jeg tror, de motorkørende er interesseret i, at pengene bruges til landets veje, og at vejnettet er så godt som muligt, så jeg tror, dette for de motorkørende såvel som for samfundet som helhed er en god forretning. Når en kommission efter årelangt arbejde og med den sagkyndige bistand, der rådes over, foreslår afgifterne omlagt, så at benzinen belægges med mindre afgift og vægtafgiften til gengæld forhøjes, må der være tungtvejende grunde herfor.

Det ærede medlem hr. From var inde på, at han kunne tiltræde princippet, idet han dog tilføjede, at hans parti ønskede dette princip ændret derhen, at benzinafgiften alligevel burde indbringe noget mere end vægtafgiften. Når vi ser på de praktiske virkninger af omlægningen, kan jeg ikke se, at det er rigtigt at foretage en omlægning som foreslået, ikke engang i den udstrækning, som det ærede medlem hr. From synes at gå ind for.

Jeg skal nævne et par eksempler for at illustrere, hvorledes omlægningen virker. Jeg kan nævne vognmænd, der kører i den lokale trafik; vi kender allesammen deres virkeområde, de betjener egnens befolkning, kører mælk, grise, og hvad andet

[Skytte.]

der nu er at køre rundt med, de kører ikke så forskrækkelig langt om året, men mange af dem har f. eks. en 5 t bil, og for en sådan bil vil afgiften efter det forslag, der her foreligger, blive forøget ganske betydeligt. Det synes jeg ikke er rigtigt; hvis vi ser på virkningen af omlægningen, er det muligt, at de store vogne, der kører tilstrækkelig langt — i hvert fald ifølge kommissionsforslaget — får en kompensation, men efter det foreliggende forslag er der overhovedet ikke tale om noget sådant.

Disse vogne, som har været omtalt et par gange i dag, vil ifølge forslaget i mange tilfælde få deres afgift tredoblet. Det forekommer mig at være udover al rimelighed at foreslå noget sådant. Det er en urimelig byrde at lægge på erhvervet, for forhøjelsen skal jo, hvis ikke vognmændene skal gå fallit, hvad vel ingen stiler efter, lægges over på fragterne, som skal betales af landmænd, købmænd og håndværkere. Det bliver en fordyrelse af driftsomkostningerne, der, som jeg sagde til at begynde med, vil påvirke priserne i opadgående retning. Dette vil være meget uheldigt ikke mindst i den nuværende situation.

Det radikale venstre har gang på gang gennem årene haft lejlighed til her i tinget i modsætning til i hvert tilfælde partiet venstre, de konservative og socialdemokratiet at stemme imod en forhøjelse af vægtafgiften, og når vi har gjort det, har det været i forvisning om, at denne forhøjelse ville ramme mange kategorier af de motorkørende urimelig hårdt og derfor virke meningsløs.

I spørgsmålet vægtafgift kontra benzinafgift forekommer det mig at kommissionen ikke helt har været i stand til at bedømme, i hvilken udstrækning de tunge vogne slider på vejene i forhold til, hvad der bliver slidt på vejene i al almindelighed, og derfor tror jeg ganske afgjort, det er et af de spørgsmål, vi må se meget nøje på i udvalget, og jeg vil gerne allerede her tilkendegive, at der må ske en ændring på dette punkt, så at omlægningen ikke gennemføres i det omfang, der er foreslået.

Jeg må derfor forbeholde mig min stilling til dette spørgsmål; det er mig ikke helt klart, hvorfor en tung bil, der bruges lidt, skal belægges med en sådan afgift, medens

en lettere vogn, der kører meget, skal slippe forholdsvis billigere.

Nu nævnte jeg lastbiler og dieselvogne, men der kunne også være tale om personvogne. Der kan være en mening i denne omlægning, hvis den skyldes ønsket om af valutamæssige grunde at omlægge forbruget fra tunge til lette vogne, men hertil virker i forvejen omsætningsafgiften, der jo er progressiv, og også benzinafgiften virker stærkt i denne retning på grund af de tunge vognes forholdsvis store benzinforbrug. Hvad angår nye vogne, kan afgifts-omlægningen måske forsvares, thi man kan jo sige, at en mand, der vil have en ny vogn, selv bestemmer, i hvilken vægtklasse den nye vogn skal være; men der er rundt om blandt landets bilejere en hel del med ældre, tunge vogne, og jeg tror godt, jeg tør sige, at de kun kører forholdsvis lidt på vejene. De findes hos husmænd, gårdmænd, mindre handlende og håndværkere, og de bruges i bedriften, til og fra arbejdspladsen eller til betjening af kunderne. De, der kender disse typer af vogne, vil sikkert give mig ret, når jeg siger, at med begrebet luksus har de lidet eller intet at gøre. Men eet sted skal de gamle biler ende, og når de er havnet, hvor de er, er det fordi de pågældende ikke er kvalificeret til at få indkøbstilladelse og ikke har råd til at købe bil på dollarbasis. Endelig gør disse biler god fyldest med den beskedne brug, der gøres af dem.

Det synes ubilligt at straffe disse bilejere ved at gennemføre en fordobling af vægtafgiften. Derfor er det, vi må se nærmere på forholdet og tilstræbe en ændring her. Vi må også se nærmere på fordelingen mellem de forskellige vogne, mellem diesel- og benzinbiler, mellem lastvogne, varevogne og personvogne. Det er altsammen spørgsmål, der grundigt bør belyses i det kommende udvalg, og vor endelige stillingtagen vil selvfølgelig afhænge af de eksempler, der fremkommer, og de virkninger, de viser sig at være udtryk for.

Mit parti vil selvfølgelig medvirke til en grundig og saglig udvalgsbehandling af hele spørgsmålet, men jeg mener, det lige så godt kan siges klart, at regeringen gør klogt i at regne med, at disse forslag ikke bliver til lov, medmindre der gennemføres en gennemgribende ændring med en

[Skytte.]

væsentlig nedsættelse af afgifterne og ændringer også på andre områder.

Fuglsang: De lovforslag, som er til behandling i dag, betegner, hvad der også har skinnet igennem de foregående ordføreres taler, noget mere end en almindelig ajourføring af motorskatterne. De betegner den principielle ændring, at de midler, som disse afgifter indbringer, nu også officielt skal indgå i statskassen som et led i regeringens almindelige økonomiske politik. Dette træder i stedet for, at de, som det nu i en årrække har været tilfældet, formelt blev opkrævet til vej- og broformål, så at sige var de motorkørendes betaling for at færdes på vore veje og deres bidrag til opretholdelsen af vort vejvæsen, mens de reelt er blevet brugt til helt andre ting.

Set fra et moralsk synspunkt betegner dette naturligvis et fremskridt. Det kan sikkert for menigmand være lidt svært at få den hidtidige fremgangsmåde til at stemme med det gamle ord, at lov er lov, og lov skal holdes, og det kan heller ikke virke opbyggende for den almindelige moralske respekt for statens og samfundets værdier, at de ansvarlige her i landet tilsyneladende ser så stort på levereglen om, at en mand er en mand og et ord et ord, selvom disse ord er nedfældet i lovparagraffer.

Spørgsmålet bliver selvfølgelig derefter det, om man finder det rimeligt, at disse motorafgifter nedsættes til det beløb, der faktisk bruges til vejformål, eller rettere, hvad der er brug for til vejformål, eller om man, som det er tilfældet her, finder det rimeligt at ændre skatten til reelt at blive en almindelig trafikskat med en sådans virkninger både for motorkørende og for forbrugere. En nedskæring, som motorkommissionen foreslår, er der ingenlunde tale om i disse forslag. Den højtærede finansminister forudser jo et uforandret provenu på 640 mill. kr. overfor et reelt forbrug til de lovbestemte formål på 200 mill. kr.

Lad mig sige med det samme for mit partis vedkommende, at vi foretrækker at lade motorskatterne fortsat være det, de hidtil formelt har været, altså afgifter beregnet til dækning af vejudgifter, og at

deres provenu følgerlig tilpasses herefter, hvilket vil sige en nedskæring af det hidtidige provenu. Det betyder selvfølgelig ikke, at vi ikke mener, at der vil blive brug for adskilligt flere midler til vejarbejder, end der bruges i øjeblikket, og som har været brugt i de nærmest foregående år. Jeg tør næsten formode, at vi senere på dagen og også fremover under udvalgsbehandlingen om fordelingen af midlerne vil blive vidne til ikke så lidt tovtrækning om pengenes fordeling, men alt taget i betragtning er dette et udtryk for, at kommunerne har brug for flere penge, end de får i øjeblikket, til at holde deres vejnet i orden og bringe det på højde med tiden, teknikken og den stigende motortrafiks krav. Endelig spiller også beskæftigelsesmæssige hensyn en rolle, og i hvert fald for mig at se er der en skærende modsætning mellem vejenes tilstand i mange landkommuner og det antal arbejdsløse, der færdes sammesteds. Men nok om det. Jeg har mine tvivl om, at man vil tage hensyn til det.

Det foreslås, at midlerne til vejarbejder fremtidig skal bestemmes på de årlige finanslove, og det kan være godt nok, men det siges samtidig, at både opkrævningen af motorafgifterne og finansieringen af vejudgifterne skal indpasses i regeringens almindelige økonomiske politik; men regeringens almindelige økonomiske politik, det er forbrugsnedskæring, det er begrænsning af anlægsarbejder, det er standsning af beskæftigelsesarbejder i de bedste sommer måneder; og man kan derfor forudse, at motorafgifterne og deres anvendelse vil blive administreret i overensstemmelse hermed.

Man ser det på provenuets størrelse. Kommissionen havde tænkt sig, at disse afgifter skulle indbringe 250—300 mill. kr. om året, hvilket efter kommissionens mening skulle opnås ved nedsættelse af benzinafgiften fra den nugældende afgift på 56 øre pr. l til 21 øre pr. l, men den bliver altså kun nedsat til 51 øre pr. l. Samtidig skulle vægtafgiften forhøjes tilsvarende, men den bliver forhøjet således, at den kommer til at give 55 mill. kr. mere end efter de nugældende satser, og det samlede provenu anslås som nævnt derfor til 640 mill. kr., hvortil man så retfærdigvis må føje de beløb, dollarpræmieringen indbrin-

[Fuglsang.]

ger, og som i skatteåret 1954—55 udgjorde 129 mill. kr.

Når vi taler om denne lavere benzinafgift, er der en, ganske vist mindre væsentlig, men, forekommer det mig, ret typisk ting, nemlig den motivering, der gives i bemærkningerne til lovforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer. Der tales om, at vægtafgiftsprovenuet i den første 5-årige periode efter lovens ikrafttræden vil blive ialt 38 mill. kr. mindre, hvortil kommer en årlig mindreindtægt fra bybusserne på 3 mill. kr., og at det er af disse grunde, man i stedet for at nedsætte benzinafgiften fra 56 øre til 21 øre vil nøjes med at nedsætte den til 51 øre pr. l. Ja, men for det første kunne vi godt bruge den berømte vejfondsmilliard til dækning af disse forholdsvist mindre beløb. Dernæst er der vel ingen sammenligning mellem disse 38 mill. kr. og det, man i virkeligheden opnår ved at nedsætte benzinafgiften meget, meget mindre end oprindeligt foreslået.

Man kan selvfølgelig anse motorkørsel i almindelighed for luksus og beskatte den som sådan, og jeg vil tro, at det er med dette argument, regeringen bygger et vist moralsk forsvar for disse afgifter op. Der finder selvfølgelig også luksuskørsel sted, og jeg har ikke spor imod, at der må betales for den; men i disse lovforslag er det ikke først og fremmest luksuskørslen, man er ude efter, nej, det, man sigter imod, er at gøre disse skatter til et led i regeringens almindelige forbrugsbegrænsende politik, og deres forbrugsbegrænsende virkninger slår ikke mindst igennem i de voldsomme forhøjelser af vægtafgifterne.

Man kunne måske nok forsvare en forhøjelse af vægtafgifterne, så længe disse blev opkrævet under hensyn til vejsliddet og blev brugt til forbedring af vejene, men det forekommer mig ikke at være tilfældet i dette lovforslag, ifølge hvilket vægtafgifterne skal indgå i statskassen og derved får karakter af en almindelig trafikskat, en trafikskat, som ganske naturligt vil blive væltet over på varerne og dermed på forbrugerne. Det fremgår af de stigende afgifter på de store lastbiler; det fremgår ikke mindre tydeligt af de store afgifter, som rutebiler og busser vil komme til at betale, og som ganske automatisk må følges af

stigende billetpriser. Selvfølgelig kan man hævde, at de stigende vægtafgifter på lastbilerne ikke altid behøver at slå helt igennem med hensyn til varepriserne; men erfaringerne viser, at de vil komme til at gøre det, og at de vil få lov til at gøre det. Rent bortset herfra vil disse afgifter komme til at ramme mange lastbilejere urimeligt og hårdt. Jeg tænker ikke mindst på de lastbilejere rundt omkring i landkommunerne, som ofte efter licitation har afsluttet en kontrakt om at besørge en eller anden bestemt trafik, og hvis indtægter i hvert fald i nogen grad fremover er bundet af kontrakten. Således som loven om vægtafgift er affattet, vil den også friste, ja, man kan næsten sige tvinge lastbilejerne til at bruge deres vogne endnu hårdere til skade både for den almindelige trafik og for de chauffører, som kører med dem.

Når disse principielle ting er sagt, vil jeg gerne indrømme, at der i lovforslagene findes tekniske og administrative fremskridt, som vi ser velvilligt på. Det gælder lettelserne med hensyn til omsætnings-skatten, som vi iøvrigt ingen særlige indvendinger har imod. Vi ser også med sympati på den ny ordning for invalidekøretøjer, men bortset herfra vil vi med megen spænding afvente, hvorledes disse satserser ud, når til sin tid udvalget har taget stilling til lovforslagene og eventuelt foreslået ændringer i dem.

Tholstrup: Det er helt interessant her i dag at erfare, at de synspunkter, som retsforbundet har gjort gældende vedrørende automobilkørsel, nu i stærkere grad end før er ved at vinde indpas i de andre partier, og jeg er glad for de foregående 4 ærede ordføreres afstandtagen fra disse lovforslag. Retsforbundet har altid ment, at vejanlæg var en offentlig opgave i modsætning til de hundreder af andre objekter, hvor staten tvinger sig selv ind og skubber det private initiativ ud. For at tage de mest nærliggende: vi anser det ikke for en statsopgave at varetage kørslen på disse veje; det gøres langt dygtigere, bedre og billigere ved hjælp af det private initiativ.

Det er vor opfattelse, at gode vejanlæg er en sådan berigelse for samfundet, at det genspejler sig i en jordværdistigning, der følger i vejanlæggenes spor, endda så stærkt

[Tholstrup.]

i takt hermed, at alle vejanlæg med lethed kan bestrides, hvis man inddriver denne værdi. Hvis man vil undersøge jordværdistigningen i forbindelse med vejanlæg nærmere, viser det sig, at jordværdistigningen ofte er mange gange højere end udgiften til vejanlæggene. Denne sandhed har imidlertid ikke haft let ved at vinde indpas i folks bevidsthed, og de, der igennem tiderne har haft fordel af denne stigning, har gjort, hvad de kunne for at hindre samfundet i at få sin retmæssige andel i den.

Da nye vejanlæg imidlertid presser på og forbedringen af vejene er så stort et samfundsmæssigt gode, at disse anlæg og forbedringer ikke kan vente, til folk bliver klogere, anser vi det ikke for urimeligt at lade dem, der bruger vejene mest, betale mest hertil, og det er det, denne lovgivning giver mulighed for. Den villighed, der har været fra motorfolkens side til at betale for at få bedre veje, er imidlertid i en uhyggelig grad blevet misbrugt af staten, som tankeløst på denne måde lægger hindringer i vejen for, at en af de største rigdomskilder kan flyde frit. Dette misbrug vil blive bekæmpet til det sidste.

Ser vi på udviklingen i de forskellige lande, vil vi hurtigt opdage, at dér, hvor afstandene fra havn til havn har været mindst, har levestandarden været størst. Således har Danmark igennem mange år været et af de lande, der havde den højeste levestandard, fordi det var let at transportere varerne fra det ene sted til det andet. Den billigste varetransport er transporten til søs, når det drejer sig om længere afstande; men den billigste transport til lands foregår i dag med biler, når afstandene ikke er ret store. Det er derfor ikke tilfældigt, at Vesteuropa gennem hundreder af år havde den højeste levestandard i verden. Det er heller ikke tilfældigt, at det var Romerriget med de lange kyststrækninger og de mange øer og senere England, der dominerede, medens fastlande, såsom Tyskland, først senere kom med, da jernbanenettet efterhånden voksede og gav transportmuligheder for produkterne længere inde i landet.

Amerika var til at begynde med et fattigt land. Det var kun langs kysterne, folk havde slået sig ned. Først da de store jernbaner blev anlagt, kom der mere fart i

udviklingen, og den omstændighed, at jord var til at få gratis, kaldte folk til. Men først da Henry Ford satte Amerika på hjul, begyndte dette lands storhedsperiode. Det er takket være denne omstændighed, som gjorde rigdommene i det indre af landet tilgængelige, at Amerika i dag er førende, hvad levestandard angår. Men Amerika har heller ikke lagt hindringer i vejen for den frie, naturlige udvikling.

Motorkørsel og veje hører sammen. Lægger man hindringer i vejen for motorkørslen, hemmer man også udbygningen af vejnettet, og levestandarden stagnerer. Bedst ses det i Indien. Dette store kontinent er meget fattigt på veje, og regeringen dér beskatter også motorfolkene højt med den virkning, at udviklingen kun går meget langsomt frem, og at levestandarden er uhyre lav, set i forhold til De Forenede Stater. Indien har lige så gode betingelser som De Forenede Stater for at blive et rigt land, hvis blot rigdommene bliver tilgængelige og lette at transportere. Afstanden mellem produktets fremstillingspris og dets salgspris er for stor. Det er også det, som er tilfældet her; hvis vi har højere afgifter, får bonden og fabrikanten mindre for deres produkter, medens forbrugerne må betale mere; hvis vi sætter afgifterne ned og gør transporten lettere, får bonden og fabrikanten højere priser, og køberne betaler lavere priser.

Sverige var i mange år langt bagefter Danmark, hvad levestandard angår, fordi afstandene var større; de indre dele af landet var ikke let tilgængelige. Den svenske motorpolitik, som ikke lægger væsentlige hindringer i vejen, har hovedæren for den store stigning, der har fundet sted i den svenske levestandard, hvor nu hver femte ny bil købes af en arbejder, og hvor brugte biler med en langt større procentdel går samme vej.

Skal vi igen erobre førerstillingen, hvad levestandard angår, må staten tage hånd om midlerne: frigør motorkørslen for alle skatter, der ikke kommer vejene tilgode, sæt vejbyggeriet en tak i vejret, at vi ikke ligger bagefter, men hellere foran kravet om bedre veje. Bedre veje giver også mere sikker transport og færre færdselsulykker, og det er langt billigere at bygge vejene i tide end at komme bagefter, hvor man da under-

[Tholstrup.]

tiden skal nedrive hele husrækker for at få plads.

Det er midlerne til denne vejbygning, som disse tre lovforslag omhandler, og som vi først skal tale om i dag. De tre lovforslag går i det væsentlige ud på at bibeholde de bestående afgifter, medens kommissionens forslag gik ud på at tilvejebringe et mere rimeligt forhold mellem vejafgifter og benzinafgifter, således at det blev dem, der sled mest på vejene, som kom til at betale mest dertil; dette princip kan vi tiltræde. Men ovenfor de foreliggende lovforslag må vi slå fast — hvad vi forøvrigt også har udtalt i motorkommissionens betænkning på side 31 — at der ikke bør opkræves større beløb end strengt nødvendigt til dækning af årets udgifter, og som følge heraf bør man straks ophæve omsætningsafgiften ved køb af nye motorkøretøjer. Jeg har dog ikke noget imod, at man i stedet for straks at ophæve omsætningskatterne tager fat på at afvikle dem f. eks. over to år, hvad jeg tidligere har fremsat lovforslag om.

Under alle omstændigheder bør omsætningsafgiften bort, således at det bliver lettere for enhver at erhverve sig et motorkøretøj. Jeg har sagt det før, at vi har ikke demokrati, før enhver, også arbejderne, har mulighed for at købe et automobil, hvis de foretrækker dette fremfor andre livsgoder eller nydelsesmidler.

Et automobil kan være langt nyttigere end mange af de højt skattede, for ikke at sige højt beskattede, varer, som man med større ret kan kalde luksus. Det er ikke luksus for en arbejder at blive i stand til at komme hurtigere og lettere til og fra sit arbejde, lettere at kunne vælge sin arbejdsplads, fordi afstand og beliggenhed ikke længere er afgørende, og lettere at vælge en boplads, måske ude under mere sunde vilkår, i friere omgivelser. I storbyerne er drømmen om eget hus på egen jord lettere at opfylde, når man har en bil til sin rådighed, hvor lille eller hvor billig den end er. I Amerika har over halvdelen af arbejderne eget hus, og alle har egen bil.

§ 1 i forslaget om omsætningsafgift indleder med at bestemme, at der skal svares en afgift til statskassen. Det er jo det nye ved denne lov. Nu går afgiften i vejfonden, og dette bør ikke ændres.

Jeg er meget glad for, at ministeren har ophævet den administrative urimelighed, at der skulle betales omsætningsafgift af campingvogne; disse sled ikke på vejene og blev heller ikke brugt til transport af gods eller personer, men kom alligevel i den forkerte kategori — med det resultat, at afgiften virkede fuldkommen prohibitivt.

Jeg er også tilfreds med, at man i § 5 ligestiller lillebilerne med droskevognene, men stk. 3 i denne paragraf mener jeg bør ændres. Der står nemlig, at „det er en betingelse for at opnå afgiftsnedsættelse, at vognmandskørsel er den pågældendes hovederhverv.“ Det kan let give anledning til fortolkningsvanskeligheder. I mange mindre byer og landsbyer er det ikke ualmindeligt, at f. eks. smeden samtidig er vognmand, og det er da ikke utænkeligt, at hans kørsel lørdag—søndag og om aftenene giver ham lige så stor en indtægt som smedearbejdet i dagens løb. Det er jo ikke alle landsbyer, der er så store, at de giver fuld beskæftigelse til både en smed og en vognmand, og hvis han tjener nogenlunde lige meget på begge dele, kan det blive vanskeligt at bedømme, hvilket af de to der er hovederhvervet. Det må være nok, at vognen bruges hovedsagelig til hyrekørsel, således at det ikke bliver mandens hovederhverv, men vognens hovedformål, der bliver afgørende. Og her behøver man jo ikke at nøjes med at dele efter 50 pct.s reglen; man kan godt ansætte en helt anden procent for benyttelse af vognen til hyrekørsel, f. eks. 75 eller 80 pct., men der kan ikke være rimelighed i, at de små vognmænd og smede på landet skal betale højere omsætningskat end de vognmænd i byerne, der har fuld beskæftigelse med at køre hyrekørsel.

Jeg er tilfreds med § 21, som giver invalider afgiftsfritagelse, men i bemærkningerne til § 21 henvises til kommissionsbetænkningen, side 15, og heri står, at invalidevogne ikke må koste mere end 12 000 kr. Mon ikke dette beløb er sat for lavt? Det kan jo tænkes, at det drejer sig om en stor og kraftig mand, der vel har dårlige, men måske lange ben og derfor har brug for en større vogn. Jeg synes, det er en smålighed at blande sig i spørgsmålet om vognens størrelse, og i hvert fald bør man gå højere op.

Men omsætningskatterne ønsker jeg som

[Tholstrup.]

sagt bort af de førnævnte grunde, og jeg skal i denne forbindelse tillade mig at henlede de ærede medlemmers opmærksomhed på side 10 i betænkningens II. del, som omtaler omsætningsafgiften i de forskellige lande. Det fremgår heraf, at Danmark har de højeste omsætningsafgifter; vi ligger på linie med England — men det afhænger dog af, hvilken størrelse vogn man benytter — medens Sverige slet ingen omsætningsafgift har og vort andet naboland, Tyskland, kun har en afgift svarende til $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{8}$ af vor omsætningsafgift. Selv lande som Frankrig og Belgien, der altid har haft store omsætningsskatter, ligger kun på $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ af vore omsætningsafgifter.

Jeg skal dernæst gøre et par bemærkninger vedrørende forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. De nye vægtafgifter svarer, selvom de er forhøjet, nogenlunde til kommissionsforslaget. Det nye er først og fremmest, at man går væk fra egenvægten som grundlag og over til bruttovægten; det er et fremskridt. Før var det sådan, at lastvogne, som skulle køre grus og sten, og som var forsynet med tippelad, måtte betale en betydeligt højere afgift end en vogn uden tippelad, fordi den vejede mere, medens det dog må være den samlede vægt på vejen, det, der giver trykket på vejen, der må være det afgørende. Det ville altså sige, at mange vogne, der er udstyret med særligt lad, kom til at betale mere i skat, samtidig med at den godsmængde, de kan transportere, gik ned, altså det blev dyrere at transportere gods på disse vogne end på vogne, der ikke i den grad er specielt indrettede.

Dette imødegår man ved denne nye afgiftsform, men jeg havde hellere set, at man havde fulgt kommissionsforslaget og ikke havde benyttet lejligheden til en forhøjelse af de satser, kommissionen er kommet til. Det er jo alligevel ganske anelige beløb, vægtafgiften kommer op på, og helt galt er det, at man nu i § 2 foreslår en tredobling af vægtafgiften for dieseldrevne vogne. Man vil herved komme op på helt urimelig høje tal, tal, som har skabt den største forfærdelse blandt de vognmænd, der bruger disse køretøjer, og tal, der iøvrigt illustrerer, hvor dyrt

det efterhånden fra samfundets side er blevet gjort, og hvilke hindringer der lægges i vejen for transport af varer og personer. Her er vi overbevist om at finansministeren må trække i land og gå tilbage til den oprindelige ordning med en eengangsfordobling af satserne. Medens kommissionsforslagets eengangsfordobling sætter satsen op fra 100 til 200 for dieseldrevne vogne, så stiger satsen efter regeringens forslag fra 120 til 360.

Betydningen af denne afgift blev belyst bl. a. af det ærede medlem hr. From, som nævnte en stigning på 12 000 kr. for en af de største lastvogne. Disse tal vil for den mellemstore vogn, der kører mælk til København, betyde en forhøjelse på omkring 50 øre pr. mælkespand, altså 1 øre pr. 1 mælk.

Jeg har før sagt, at benzinskattebetalerne betyder henvend 1 000 kr. pr. lejlighed. Hvis det foreliggende lovforslag vedtages, må man, da man i særlig grad vil lægge en betydelig stigning på netop de køretøjer, som transporterer grus, sten, mørtel o. s. v., formodentlig regne med en forhøjelse på yderligere 500 kr., måske op til 1 000 kr., pr. lejlighed ved byggeri, der kræver mange byggematerialer.

Afgiftens tredobling er af prohibitiv karakter og vil kunne ruinere mange vognmænd; samtidig er det nationaløkonomisk forkert at hindre fuld udnyttelse af dieselsystemets fordele. Dette system er stærkt brændstofbesparende og derfor også stærkt valuta-besparende — det ærede medlem hr. From talte om, at forholdet nogenlunde er to til tre, og det er også rigtigt. Der er altså den fordel, at selve brændstoffet er 2 til 3 øre, altså 10 pct., billigere pr. l og har måske 30 pct. større udnyttelsesgrad. Derfor bør man ikke lægge hindringer i vejen for en udnyttelse af de fordele, som dette system har. Det vil nationaløkonomisk være en fordel, at man så frit som muligt kan vælge mellem det ene og det andet brændstof.

I § 7 tales der om, at køretøjer, der har en vægtafgift på 200—320 kr., kan få opkrævet denne kvartalsvis i stedet for een gang om året forud; men vi bliver nødt til at indsætte et nyt stykke vedrørende de meget store vognes vægtafgift, således at man f. eks. kan få opkrævet disse beløb månedsvis. Det vil også give vognmændene

[Tholstrup.]

mulighed for at deponere nummerpladerne i frostperioder som den, vi netop oplever i disse dage, hvor vognene måske må stå stille både to og tre måneder på grund af særlig hård vinter og derfor ikke kan give indtægt. Den månedsvise betaling vil give mulighed for besparelser. Det er jo lovens hovedformål at fordele afgifterne på dem, der slider mest på vejene; men en vogn, der står stille, slider ikke på vejene. Man burde derfor sige, at f. eks. afgifter på over 1 200 kr. om året — eller i hvert fald dem, der kommer over 2 400 kr. om året — kan betales månedsvis. Administrativt bliver det ikke så voldsomt, idet antallet af store dieselvogne er forholdsvis ringe.

Jeg er tilfreds med § 15, som meddelede afgiftsfritagelse for invalider. Vi skal være glade for, at mange af vore invalider selv tjener deres brød og ikke ligger samfundet til byrde; men netop for at kunne gøre dette skal det være muligt for dem at transportere sig selv til arbejdspladsen.

Jeg er også tilfreds med § 19, som imødekommer ønsket om afgiftsfritagelse for vogne, der kører udenfor landets grænser i visse perioder og der betaler vejskat.

§ 26, som indfører lettelser for dieseldrevne vogne i en overgangstid på 5 år, mener jeg bør ændres, så overgangstiden bliver f. eks. 7 år, på grund af disse kostbare køretøjers lange levetid. Meningen med paragraffen er jo den, at dieseldrevne køretøjer, der ikke kører de meget lange afstande, og som ikke vil kunne betale sig i forhold til benzinkørsel, når de højere afgifter kommer, skal kunne udskiftes med rimeligt varsel. Det vil stadig være en fordel at køre med dieslbiler på det høje kilometertal — selvom denne fordel er ved at blive tvivlsom — men det vil ikke kunne betale sig med dieslkørsel på det lille kilometertal. Derfor vil jeg henstille til den højtærede finansminister at overveje en lempelse som her foreslået, men samtidig gør jeg opmærksom på et andet forhold. Den vognmand, der over-

vejer at gå over til dieselvogn, vil altså komme til at betale fuld vægtafgift, medens der for de dieselvogne, som er købt i fjor, kun skal betales en nedsat afgift. Jeg mener, at vi måske også må indføre den højere vægtafgift for nye dieselvogne etapevis for ikke at skabe et uretfærdigt konkurrencemoment.

Endelig er der lovforslaget om afgift af benzin. Også dette indleder med, at afgiften svares til statskassen, hvad jeg selvfølgelig også må protestere imod, ligesom jeg må protestere imod beløbet. Med en afgift på det halve, altså 25 øre i stedet for 51 øre, vil der indgå 180 mill. kr., som sammen med det, der bliver tilbage af de 170 mill. kr., som kommer fra vægtafgiften, rigeligt vil dække det øjeblikkelige behov til vejformål, selvom en ændring af regeringens forslag til noget i retning af kommissionsforslaget skulle nedbringe de 170 mill. kr. med måske 25—35 mill. kr. Behovet til vejformål vil naturligvis stige år for år, men det samme gælder såvel vægtafgifter som benzinafgifter, efterhånden som motorkørslen udvides — og mon ikke det nogenlunde vil stige i takt med disse afgifter?

I § 2 står der, at afgiften for benzin skal beregnes efter udkørsel af benzinen; jeg går ud fra, at dette er en imødekomen af det krav, jeg stillede, om at man gik væk fra at forlange afgiften berigtiget ved tankskibes udlosning, således at der også skulle betales afgift af svind, og således at benzinselskaberne ikke alene skulle forsikre benzinen og anlægget, men også den påhvilende skat. Jeg opfatter det altså således, at man er gået væk fra den tidligere ordning og over til beskatning, når tankbilerne kører ud af frihavnsområdet. Den tidligere ordning har kostet landet mellem en halv og en hel million kroner i fremmed valuta, og jeg går ud fra, at det er det, der har fået ministeren til at ændre denne paragraf. Jeg går ud fra, at jeg har opfattet det rigtigt; er det forkert, vil jeg i alt fald gerne korrigeres.

I §§ 5, 6 og 7 tales der om afgiftsfri benzin.

[Tholstrup.]

til forskellige formål, bl. a. skibsfart og flyvemaskiner. Kunne man ikke, når man nu har foretaget denne kæmpeinvestering til farvning af benzin, gå så vidt, at man straks gav fiskerbåds- og motorbådsejere ret til at bruge farvet benzin; så ville man slippe for en hel masse kontoriusseri, i hvert fald så længe man opretholder den efter min mening — jeg kommer måske her i konflikt med det ærede medlem hr. From — tåbelige ordning med den farvede benzin. Måske også invalider kunne få ret til at bruge farvet benzin til deres køretøjer.

Jeg skal ganske kort trække linierne op. Vort parti tilsiger støtte til forslagene hovedprincip, så langt de følger kommissionens forslag: at vejafgifterne betales af dem, der slider mest på vejene. Vi ønsker omsætnings-skatte hurtigst muligt afviklet, benzinskatten halveret og vægtafgiften reduceret i overensstemmelse med kommissionens udkast, navnlig hvad angår dieslbiler, således at de samlede afgifter kommer til at stå i forhold til de nødvendige udgifter. Vi er imod, at man, forsåvidt angår vægtafgiften, går videre end til det af kommissionen foreslåede, og vi ønsker gerne nogle lempelser og rettelser på enkelte områder. Men sidst og ikke mindst er vi imod, at de indkomne midler går i statskassen. Vi ønsker vejfonden opretholdt, ikke som hidtil fiktivt, men som en realitet, jfr. mit lovforslag om ændring i lov om afgift af motorkøretøjer m. v. Følger man den tanke, vil der også blive mere mening i professor Philips særudtalelse i motorbetænkningens I. del, side 28—29, samt i bemærkningerne til § 1 i lovforslaget om vægtafgift af motor-køretøjer.

Finansministeren (Kampmann): Jeg vil begynde med at takke for den smukke karakteristik, der er givet af mig under denne forhandling. Det ærede medlem hr. From sagde, at jeg var dristig. Havde han sagt dumstristig, var jeg naturligvis blevet ked af det, men han sagde bare dristig, og det takker jeg for. Den ærede ordfører for det kommunistiske parti sagde, at der lå en god moralsk tankegang bag lovforslagene, og det takker jeg også for. Jeg skal dog ikke derfor udtale, at de, der ikke kan

slutte sig til forslagene, er umoralske. At de nærer visse illusioner, skal jeg komme ind på om lidt.

Jeg skal ikke gå i detaljer med hensyn til de enkelte paragraffer. Det var hovedsagelig det ærede medlem hr. Tholstrup, der begyndte at fortolke nogle af paragrafferne, jeg kan med det samme sige: på en måde, der ikke holder stik — det kan vi senere tale om.

Jeg skal først gøre et par bemærkninger om motiverne til en motorbeskatning. Man har her stået og diskuteret, om motorbeskatningen skulle betragtes som en luksusbeskatning, eller om det ikke snarere var sådan, at den hviler meget tungt på befolkningen, på nødvendigt forbrug og nødvendige omkostninger. Det synes jeg i og for sig ikke der er grund til at diskutere så meget, for det er simpelthen således, at en del af motorbeskatningen rammer luksusforbrug, og en anden del kan sammenlignes med andre indirekte afgifter. Jeg tror ikke, der er grund til at stille to opfattelser overfor hinanden her.

At regeringen eller mit parti skulle være særlig interesseret i at hindre en fornuftig motorisering her i landet, vil jeg gerne vise tilbage. Jeg tror, at vi herhjemme akkurat som i andre lande efterhånden vil få flere og flere motorkøretøjer og flere og flere kvaler med disse motorkøretøjer. Derfor kan det vel være ganske fornuftigt at sørge for, at tilvæksten i motorkøretøjernes antal foregår så nogenlunde roligt.

Der er så fremført, særlig af det ærede medlem hr. Tholstrup og det ærede medlem hr. Poul Claussen, det argument, at motorbeskatningen skulle virke ruinerende for vognmændene; det er særlig i forbindelse med beskatningen af dieselmotorkøretøjer, man mener at regeringsforslaget skulle have denne specielle hensigt. Samtidig argumenterer man med, at den betyder forøgede omkostninger. Hvordan hænger dette sammen? Hvis det betyder forøgede omkostninger, når man skal bygge en lejlighed, som det ærede medlem hr. Tholstrup sagde, vil det sige, at vognmanden har taget højere takster ved transporten af materialerne, men så kan han da ikke blive ruineret. Jeg synes, man skal nøjes med at indtage et af standpunkterne, enten at det

[Finansministeren.]

vil ruinere vognmanden, eller at det vil give forøgede omkostninger. Jeg tror, at det fortrinsvis bliver det sidste.

Jeg skal så vende mig til diskussionen om, hvor stort et beløb man skal opkræve i afgifter. I øjeblikket opkræves der 640 mill. kr., og jeg har foreslået, at vi fremtidig skal opkræve det samme. Her synes jeg nok at de ærede ordførere for de konservative og venstre, der, såvidt jeg kunne forstå, stiller forslag, om, at vi skal opkræve mindre, skulle tage sig lidt i agt. Betyder dette, at de ærede ordførere går ind for en økonomisk politik i dag, hvorefter vi skulle kunne nøjes med et mindre beløb? Hvis det ikke betyder dette, hvor vil de ærede ordførere så få de penge fra, som de vil nedsætte motorafgifterne med? Det vil jeg gerne have er klart svar på.

Det ærede medlem hr. Skytte mente, at der var en væsentlig afstand mellem motor-kommissionens betænkning, der regnede med en udskrivning på omkring 400 mill. kr., og de 640 mill. kr., som her er tale om. Ja, men hvad ville det ærede medlem mon have sagt til mig, hvis jeg i dag havde fremsat et forslag, hvorefter der skulle opkræves 400 mill. kr., når vi får 640 mill. kr. i øjeblikket? Mon det ærede medlem og andre ærede medlemmer her i salen ikke ville have spurgt: Er denne finansminister gået helt fra koncepterne? Mener han, at vi i den nuværende økonomiske situation kan nedsætte motorafgifterne med 250 mill. kr.? Iøvrigt ved det ærede medlem godt, at en væsentlig del af forskellen skyldes forhøjelsen af benzinafgiften med 15 øre sidste forår. Det ærede medlem synes, vi skulle tale rent ud. Jeg behøver da heller ikke at lægge skjul på, hvis det ærede medlem har glemt det, at hans parti var med til denne forhøjelse. Det er ikke en kritik fra min side. Jeg var meget taknemlig for, at man gik med til det; jeg synes endog, det var uhyre fornuftigt, men det kan da ikke være tankegangen, at vi nu knap et år efter skulle komme med forslag om, at det nu skal falde væk, at nu kan vi nøjes med 400 mill. kr.

Jeg vender mig igen til ordførerne for de konservative og venstre og spørger, om den tankegang, der ligger bag kravet om nedsættelsen, hvorefter der ikke skal opkræves mere, end der bruges til vejformål,

er en ny tankegang hos de ærede ordførere eller en opfattelse, man har haft i mange år. Hvis det sidste er tilfældet, hvorfor opkrævede den borgerlige regering da 400 mill. kr. mere i motorafgifter end det, der blev brugt til vejformål? Hvad er i det hele taget meningen med at fremstille det, som om det særlig er denne regering, der opkræver flere penge i motorafgifter, end der bruges til vejformål? Det er, for at sige det jævnt og ligetil, en god gammel praksis her i tinget, der har været anvendt af samtlige regeringer efter den anden verdenskrig og måske også nogle år i mellemkrigstiden, og som bl. a. medførte den gode ting, at man under den anden verdenskrig var i stand til at afholde en del vejudgifter, selvom man ikke havde indtægter ved motorafgifter. Jeg vil derfor gerne anbefale, at vi diskuterer dette problem ikke som et politisk, men som et sagligt problem. Jeg vil gerne have lov til at spørge: Mener de ærede medlemmer, at man hvert år skal opkræve nøjagtigt det, der skal bruges til vejudgifter, altså regulere motorafgifterne efter de nødvendige årlige vejudgifter, eller mener de, at man skal foretage en udjævning over en årrække?

Såvidt jeg forstod det ærede medlem hr. Skytte, var det den sidstnævnte tankegang, han gav udtryk for, når han sagde, at vi skulle beholde en vejfond for derigennem ligesom at give udtryk for, at på længere sigt skulle motorafgifterne anvendes til vejformål. Men jeg tror, at de ærede medlemmer skal passe lidt på, for hvis vi nu vedtager, at de penge, der kommer ind i motorafgifter, skal gå ind i en vejfond, så kan jeg ikke se, at man kan optræde på den måde, man har gjort fra borgerlig side, og som jeg nu har gjort: ikke at bruge pengene til vejformål. Så ville man optræde umoralsk. Derfor skal altså de ærede ordførere for venstre og konservative være meget sikre i deres sag med hensyn til, at man ikke fremover bør opkræve penge over motorafgifterne og bruge dem til andre formål, før man går til at fastslå som 100 pct. givet, at disse beløb kun skal anvendes til vejformål. Jeg tror ikke, man kan lave om på denne lovgivning og fastslå det gamle, i praksis gennemhullede princip, og jeg advarer altså her.

Her bliver jeg nødt til at komme med et par bemærkninger om vejudgifterne, selvom

[Finansministeren.]

de vedrører de to lovforslag, der skal behandles efter disse tre lovforslag. Jeg håber, jeg har formandens tilladelse hertil, idet jeg mener, det har så nær sammenhæng med motorafgifterne, særlig på grund af det standpunkt, som fremhæves af venstre og de konservative. Efter mit skøn må vi afholde vejudgifter i det omfang, det er teknisk nødvendigt, i det omfang, trafikken efterhånden kræver, for at skabe den fornødne færdselssikkerhed. At der kan forekomme udsving med hensyn til, hvor meget der skal anvendes de enkelte år, ved vi alle, men der er visse minimumsudgifter, som det er nødvendigt at afholde år for år. Men derudover må vi alt under hensyn til den samlede samfundsøkonomi se, hvor meget vi kan anvende, altså udover det nødvendige. Jeg synes, det er en helt naturlig betragtningsmåde, og jeg kan ærlig talt ikke forstå, at man ikke skulle kunne tale sig tilrette om dette. Jeg kunne forstå, hvis de ærede medlemmer kom og sagde til mig som finansminister: Er det meningen, at disse penge skal gå ind i statskassen, og at der ikke skal gives det, der er rimeligt og nødvendigt til vejene? Men det er der jo ikke tale om. Jeg er klar over, at det er noget, der skal diskuteres ved behandlingen af de to næste lovforslag, men vi må på en fornuftig måde kunne blive enige om, hvad der er nødvendigt og rimeligt at give til vejene, at give kommunerne deres andel o. s. v. Hvorfor skal man så lave denne stærke sammenkædning af vejudgifter og motorafgifter? Jeg må indrømme blankt, at jeg forstår det ikke, men det kan være, at de ærede medlemmer kan argumentere bedre i anden omgang, end jeg synes de gjorde det i første omgang.

Jeg skal så sige lidt om de tre lovforslag. Der er hævdet, at der var stærk uenighed. Men hvis vi nu tænker det nøjere igennem, er uenigheden så så stor?

Tager vi først omsætningsafgiften, så var der nærmest almindelig tilslutning hertil. Jeg hørte godt, at det ærede medlem hr. From mente, at vi kun skulle have den i den højde, så længe den var nødvendig, men jeg tror også, det ærede medlem mente, at den var nødvendig i hvert fald lidt fremover. Det ærede medlem hr. Poul Claussen var

vel i og for sig også enig med mig i, at vi ikke kan nedsætte omsætningsafgiften, og det vil altså sige, at der er almindelig tilslutning til det lovforslag om omsætningsafgift, jeg har fremsat.

Tager vi så benzinafgiften, er der diskussion om beløbet. Jeg har nok hørt, at det har bevæget sig mellem 51 øre og, jeg tror, det ærede medlem hr. From nævnte 24 øre, men nu skal vi høre, om nogle af de ærede medlemmer tør foreslå, at benzinafgiften skal nedsættes fra 51 øre til 24 øre. Jeg tænker ikke på det ærede medlem hr. Tholstrup; jeg er klar over, at han tør foreslå meget. Men hvor stor benzinafgiften skal være, afhænger af det provenu, man regner med for vægtafgiften, og det er her, den største uenighed er kommet for dagen under diskussionen. Der har stort set været tilslutning til, at vi gik over til bruttovægten som grundlag for beregningen af afgiften, men der har været nogen diskussion om progressionen. Jeg har sagt, den er tillempet, og den kan naturligvis tillempes på flere måder. Det tror jeg ikke kommer til at volde så store kvaler.

Så har der været megen diskussion om forholdet mellem benzinbiler og dieselvogne. Det er gjort til et stort nummer allerede i pressen før debatten og igen her i dag. Og hvad er det så, dette spørgsmål drejer sig om? Det er simpelthen det, at dieselvogne ikke betaler benzinafgift, og derfor skal man prøve at finde ud af, hvor meget mere de skal betale i vægtafgift for at komme til at betale et beløb, der nogenlunde svarer til den benzinafgift, som de benzindrevne vogne, der kører samme antal kilometer om året, betaler. Det kan da ikke være så svært. Jeg har foreslået, at vægtafgiften af dieseldrevne vogne bliver det tredobbelte af den almindelige vægtafgift. Nu mener man altså, at det er en urimelig, en meget stærk forhøjelse, der helt vil ruinere dem, der kører med dieseldrevne vogne.

Det ærede medlem hr. Tholstrup finder en fordobling rimelig. Ja, men er det så så stort et problem? En fordobling er jo også en forhøjelse i forhold til det nugældende, i hvert fald for de store vogne. Jeg har foreslået en tredobling, og det ærede medlem hr. Tholstrup, som er kendt for, at han

[Finansministeren.]

ikke ønsker at pålægge motorkørslen større afgifter end nødvendigt, foreslår en fordobling. Lad os så se på tallene og finde ud af, om man skal sige fordobling (Tholstrup: Det er kommissionsforslaget!) . . . Ja, men det kan da også være meget godt; det ærede medlem må ikke være ked af at være i overensstemmelse med kommissionen. Er uoverensstemmelsen så så stor? Man kan regne det ud i forhold til kørselslængde o. lign. Jeg er villig til at gå ind i en forhandling herom, men jeg må have lov til at pege på — hvad der ofte glemmes i den offentlige debat — at vi har været klar over, at en pludselig forhøjelse kunne ramme hårdt. En aftrappingsordning over 5 år ville afbøde dette, men vi kan naturligvis også tale om, hvorvidt denne ordning er rimelig, eller den skal laves anderledes.

Til det ærede medlem hr. Poul Claussen vil jeg gerne sige, at de beregninger, der er foretaget i hovedstaden over belastningen dér, som følge af de foreslåede bestemmelser udviser for høje tal, men det skal jeg redegøre for i udvalget. Det kan være svært at finde ud af, hvad nye bestemmelser vil bevirke, så jeg siger det ikke for at kritisere, men vi kan få præcis de tal frem, det drejer sig om. Mon det så ikke skulle være muligt at nå til et resultat? Når det er sket, ja, så må der reguleres på benzinafgiften i forhold hertil.

Der har iøvrigt under drøftelsen her været fremdraget mange eksempler med skrækindjagende tal. Det ærede medlem hr. From nævnte en sættevogn, hvis afgift formentlig ville stige fra 5 000—6 000 kr. til 18 000 kr. Vi kan kun nå til 8 000—9 000 kr.; det viser, hvor forsigtig man skal være med eksempler. Jeg kan naturligvis ikke på stående fod afgøre, om den ene eller den anden udregning er rigtig, men jeg tror, at man ganske lidenskabsløst skal se at få disse tal frem i det udvalgsarbejde, der skal foregå. Så tror jeg også mulighederne for at tale sig tilrette om denne lovgivning vil være betydeligt større, end man skulle tro efter det, der er kommet til udtryk i de ærede ordføreres taler.

From: Jeg har en enkelt bemærkning at gøre til det ærede medlem hr. Skytte, som sagde, at der var noget i den ret-

ningslinie, jeg på mit partis vegne trak op, som han ikke kunne tiltræde. Jeg fik ikke rigtig fat på, hvad det drejede sig om, men det kunne interessere mig at høre, idet jeg stort set var enig med det ærede medlem i det, han opstillede som sit partis syn. Jeg kan ikke tilbageholde den bemærkning, at det ærede medlem benyttede lejligheden til at slå sig for brystet og pege på, at hans parti gentagne gange havde stemt mod forhøjelse af vægtafgiften. Kan hælde, det er rigtigt, men må jeg minde det ærede medlem om, at så sent som sidste forår stemte han og hans parti for en forhøjelse af benzinafgiften på ikke mindre end 15 øre med den udtrykkelige forudsætning, at disse penge gik uden om vejfonden og ind i statskassen. Det havde været mere rimeligt også at tage dette med, hvis man ville give det rigtige billede af det radikale venstres stilling.

Den højtærede finansminister spørger mig, om det, når jeg nu på mit partis vegne indtager den stilling overfor motorafgifterne, jeg i dag har givet udtryk for, er en ganske ny tanke, der er opstået, og om den ikke er i strid med mit partis tidligere stilling. Jeg kan godt sige, at det i høj grad er motorfondens stadige og store vækst, der begynder at forurolige mig. Det er det, der gør, at jeg mener, vi må til at tage konsekvent på tingene og også omsætte vore principper i konkrete forslag. Fonden er efterhånden blevet meget stor og vil, hvis udviklingen fortsætter, blive af en sådan størrelse, at jeg i hvert fald ikke mener, vi kan fastholde det nuværende princip; ud fra denne betragtning er det, at både mit parti og jeg er gået ind for motor-kommissionens forslag.

Nu spørger den højtærede finansminister, om vi virkelig tør tage ansvaret for det, vi her har foreslået. Ja, det tør vi, og jeg vil endvidere gerne føje til, at det ikke bare er mig og mit parti, der foreslår det og vil tage ansvaret. Nej, det er motor-kommissionen, der gør det. Det er alle motorkommissionens medlemmer — og finansministeriets embedsmænd er endda repræsenteret i denne kommission — så jeg synes selv, jeg har den bedste rygdækning, når jeg stiller dette forslag; selvom der

[From.]

er tale om visse ændringer i forhold til kommissionsforslaget, er det dog stort set det, vi bygger på.

Endelig spørger den højtærede minister, hvor jeg vil tage pengene fra. Det er ikke min hovedpine. Jeg kan kun sige, at jeg finder det urimeligt, at man opkræver transportafgifter og lader dem gå ind i statskassen og anvendes til ganske almindelige finansielle formål. Jeg finder det urimeligt, at man opkræver transportafgifter og anvender dem til dækning af DSBs eller Det kongelige Teaters under-skud eller til tilskud til aftenskoleunder-visning, og hvad ved jeg. Jeg kan anbefale den højtærede finansminister, hvis han spørger, hvor pengene skal tages fra, at gå tilskudslovgivningen igennem. Der tror jeg han hurtigt vil kunne finde et og andet område, hvor pengene kan tages.

Jeg skal derefter vende mig til det spørgsmål, den højtærede finansminister stillede mig om, hvorvidt man kan opkræve afgifter til vejene således, at provenuet virkelig kommer til at svare til de vejformål, der skal tilgodeses. Det tør jeg ikke sige, men også her har kommissionen stillet et vist program op, og med de tal, jeg har nævnt, føler jeg mig i hvert fald fuldkommen sikker på, at der vil være en sikkerhedsmargin, og at pengene slår til. Det princip vil jeg såmænd gerne fastholde, det mener jeg ikke skal volde vanskeligheder.

Vi tiltræder nødvendigheden af omsætningsafgiften, men vil gerne gå ind for en aftrapning af den, såsnart det kan lade sig gøre.

Nedsættelsen af benzinafgiften har jeg omtalt, også den er anerkendt af motor-kommissionen.

Med hensyn til vægtafgiften for diesel-vognene er der en væsensforskel mellem finansministerens opfattelse og vor, idet ministeren ikke alene foreslår en tredobling mod motorkommissionens fordobling af afgif-terne, men tilmed vil indføre en langt stærkere progression og også en forhøjelse i selve skalaen på op imod 20 pct. Her ligger den store forskel i vor opfattelse og ministerens opfattelse.

Også jeg kan tilsige forslagene saglig behandling, der ikke skal være politisk bestemt, men jeg gør det helt klart, at på

det grundlag, som regeringen nu har opstillet, kan vi ikke give vor tilslutning.

Poul Claussen: Den højtærede finansminister stillede spørgsmål og uddelte advarsler. Ministeren sagde, at vi skulle være forsigtige med at indtage det standpunkt, vi faktisk har indtaget, og spurgte os, hvorfra vi ville skaffe kompensation for den nedsættelse af motorafgifterne, som jeg berørte i min tale. Ministeren ville også gerne vide, om vort standpunkt var af ny dato, eller om vi havde haft det længe, også medens der var en borgerlig regering. Jeg kan slutte mig til det ærede medlem hr. Frøms udtalelser. I de sidste år er overskuddet — om jeg så må sige — af disse afgifter blevet større og større og virker efterhånden foruroligende. Den højtærede finansministers forhøjelse af benzinafgiften på 15 øre i fjor har bidraget væsentligt til, at vi er kommet i tanker om, at denne udvikling ikke bør fortsætte. Om vor opfattelse er af ældre eller yngre dato, turde måske i nogen grad være underordnet.

Spørgsmålet om, hvorfra vi vil skaffe kompensation, vil jeg ikke besvare med at nævne, hvilke skatteobjekter der i dette øjeblik ville egne sig. Det fundamentale i denne henseende er den betragtning, som jeg også var inde på i mit første indlæg, og som gik ud på følgende: vil man, som det nu sker, i så høj grad, som det er tilfældet, benytte benzinen som et rent fiskalt objekt, så må al benzin belægges med denne afgift; det skal ikke blot være den benzin, der anvendes af motorkøretøjer på landevejene. I hvert fald, når man i den grad går væk fra det oprindelige formål: at binde benzinafgiften til vejvedligeholdelse o. lign., men inddrager benzinen som et egentligt skatteobjekt, kan jeg ikke se, der er nogen fornuftig grund til at gøre undtagelser.

Mit parti kan acceptere en opretholdelse af omsætningsafgiften og tænker ikke på at gå imod den, hvilket også fremgik af det, jeg før sagde. Det, vi vender os imod, er den stærkt indgribende forandring i vægtafgiften og den højtærede ministers meget stærke læggen vægt på, at benzinafgiften for hovedparten bliver en ren og skær fiskalafgift.

Skytte: Det ærede medlem hr. From var ikke klar over, hvori uenigheden mellem ham og mig bestod. Mine bemærkninger i første omgang skulle forsåvidt ikke lade tvivl tilbage om, at jeg ikke er enig med det ærede medlem hr. From, heller ikke med motorkommissionen, om den omlægning af afgifterne, som foreslås. Jeg savner stadig en klar bevisførelse for, at det er rigtigt at gå fra benzinafgift til øget vægtafgift, men det er et spørgsmål, der nærmere kan undersøges i udvalget. Vi må se meget nøje på, hvordan det vil virke for de enkelte køretøjer i de forskellige grupper, og derefter vil jeg tage stilling til dette spørgsmål. Umiddelbart forekommer det mig, at der er mange urimeligheder forbundet med en bestemmelse, hvorefter den mand, der kører lidt med en stor vogn, skal betale forholdsvis mere end den mand, der kører meget med en mindre vogn. Jeg ville næsten tro, at slidet på vejene bliver større i det sidste tilfælde. Men det er noget af det, der nærmere kan undersøges.

Den højtærede finansminister og det ærede medlem hr. From var inde på, at vi har stemt for den sidste 15 øres forhøjelse af benzinafgiften. Det har jeg aldrig villet fragå; men det har fra vor side aldrig været tænkt som en evighedsforanstaltning, det vil jeg dog gerne sige til den højtærede finansminister, der vel har det som andre finansministre, at de betragter midlertidige afgifter som noget stedsevarende. Det har vi fra vor side imidlertid ikke tænkt os den skulle være. Jeg nævnte i mit første indlæg det rent faktiske, at partiet venstre har stemt for en fordobling af vægtafgiften, mens vi har stemt imod. Nu hævder det ærede medlem hr. From, at jeg slog mig for brystet, men i det ærede medlem hr. Froms egne udtalelser i første omgang var der en hel del slåen sig for brystet, så jeg fandt det meget godt at holde fortiden op for det ærede medlem, men når vi sådan skiftes til at forhøje afgifterne, bliver det måske undertiden til for meget.

Det radikale venstre mener fortsat, at motorafgifterne skal gå til vejformål, men jeg vil gerne bekræfte den højtærede finansministers opfattelse, som jo er den rigtige, at vort standpunkt er, at vi ikke år for år behøver at bruge nøjagtig det beløb, der kommer ind. Jeg tror iøvrigt også, det vil

være meget upraktisk med en sådan ordning, som for mig at se ville være ret vanskelig at administrere. En udligning, der tager hensyn dels til landets hele økonomiske situation, dels til behovet for nyanlæg, synes jeg er rimelig. Almindelige vedligeholdelsesarbejder kan det ikke gå an at udskyde, og den nødtørftige udbygning af vejene vil det være nødvendigt at gennemføre, både for at kunne klare trafikken og af hensyn til færdselssikkerheden. De penge må skaffes hvert år, men hvis der derudover sker opsparring i kraft af, at der kommer for mange penge ind gennem motorafgifterne, ser jeg ikke noget galt deri, forudsat at pengene senere bruges til finansiering af broer eller lignende store nyanlæg.

Jeg tilsiger en saglig forhandling om de tre lovforslag i udvalget. Det er muligt, vi kan tale os tilrette; det skal jeg ikke på nuværende tidspunkt sige noget om, men blot understrege, hvad jeg sagde i første omgang, at skal mit parti være med, må der foretages en omlægning af denne beskatning, på visse områder en nedsættelse i forhold til det, der her er foreslået. Det er stadig vort standpunkt.

Tholstrup: Den højtærede finansminister sagde, at man måtte tage enten det ene standpunkt: at hævde, at vognmændene ville blive ruineret, eller det andet standpunkt: at hævde, at omkostningerne ville stige. Men det er jo ikke alle, der er i stand til at sætte priserne i vejret for transport; der er konkurrencen fra skibsfarten og fra DSB at tage hensyn til, og vi ved jo, at DSB får et tilskud til sin drift, medens motor kørslen beskattes stærkt. Det er klart, at efter en så indgribende skatteforhøjelse vil der finde omlægninger sted, og enkelte må høre op; det er vel dem, som offentligt har sagt, at de vil blive ruineret, hvis disse skatter gennemføres; det er folk, der føler, at de vil have vanskeligt ved at lægge om. Det vil altså sige, at vi får både-og: vi får ruinerede vognmænd og stigende omkostninger.

Hvad angår lovforslaget om afgift af benzin, har jeg altså i min omtale af § 2, stk. 1, opfattet ordet „frihavnen“ forkert. I lovforslaget er „frihavnen“ stavet med lille f, og det kunne nok berettiget mig til at betragte ordet som betegnelse for noget

[Tholstrup.]

generelt, nemlig dækkende frilager i almindelighed. Jeg beklager meget, at man ikke har benyttet lejligheden til at ændre den bestående regel. Det var ganske let at ændre denne bestemmelse til, at benzinafgiften skal berigtiges, når benzinen udleveres til frakørsel fra lager. Det er ganske urimeligt — og også dumt — at berigtige afgiften, når skibet losses; det er langt lettere at berigtige den ved udkørslen. Der er alligevel kontrol; der står toldembedsmændene og kontrollerer, hvad der køres ud. Det vil være ganske nemt at rette dette og spare det beløb på mellem en halv og en hel million kroner, som går til udenlandske forsikringsselskaber, fordi man forsikrer benzinen to gange. Hvis et benzinlager her skulle brænde, vil statskassen altså kræve afgift både af den brændte benzin og af den benzin, der indføres til erstatning for den brændte benzin; det er det, der er urimeligt, og som bør ændres. Det er ganske meningsløst at påtvinge benzinselskaberne en forsikringspræmie, som går ud af landet, på mellem en halv og en hel million kroner, og som de faktisk ikke får noget som helst for. Det er et spil i et lotteri, hvor der er meget ringe chance for at vinde.

Den højtærede finansminister havde den opfattelse, at jeg gerne ville være med til en fordobling, men ikke til en tredobling. Ja, men der er større forskel, end ordene „fordobling“ og „tredobling“ siger; jeg er jo også gået imod forhøjelsen af grundlaget. Efter kommissionsbetænkningen skal en lastbil, der kører på benzin, for hver gang, den før betalte 100 kr., nu betale 200 kr.; hvis den kører med dieselolie, er der ikke tale om 100 kr., men om 120 kr., og dieselbilen vil komme til at betale 360 kr. i stedet for 200 kr. — det er ikke 300 kr. i stedet for 200 kr., men 360 kr. i stedet for 200 kr. Hvis kommissionens forslag gennemføres, vil det stadig være billigere ved nogenlunde normal, fornuftig kørsel at køre med dieselolie end at køre med benzin. Det vil det også i nogen grad være, hvis regeringens forslag gennemføres, men forskellen bliver så lille, at det ikke frister til investering. En normal lastvogn på 5—6 t med dieselmotor koster måske 6 000 kr. mere i valutaudgift, men besparelsen i valutaudgift ved at bruge olie i stedet for benzin

andraget måske 2 000 kr. om året i de 10 år, vognen kører. Derfor må man efter min mening ikke lægge hindringer i vejen for en fornuftig udnyttelse af dieselsystemet.

Vor tilslutning til en fordobling af vægtafgiften var et led i en samlet plan om at nedsætte benzinafgiften til 21 øre; i regeringens forslag tales der om 51 øre. Alle disse tal, som vi har måttet fiske frem, burde den højtærede finansminister med sin stab af dygtige embedsmænd have lagt på folketingets bord, så at hvert enkelt medlem af de tørre tal kunne se, hvordan virkningerne ville blive, dels efter lovforslaget, dels efter kommissionsforslaget, i sammenligning med de nuværende afgifter; så var vi måske sluppet for en hel del diskussion, og det ville have været sundt, om man havde givet en ærlig og redelig fremstilling.

Den højtærede finansminister railerede over, at de borgerlige partier havde skiftet indstilling. Det er nu ikke så forfærdelig mærkeligt. Jeg sagde allerede for et par år siden her i tinget, at det ikke ville vare så forfærdelig længe, før befolkningens indstilling genspejlede sig her i salen. Det er et generationsskifte, der er ved at finde sted. Måske ikke så meget blandt folkets repræsentanter som blandt deres vælgere. Der er ingen tvivl om, at der er sket et sindelagsskifte, navnlig siden den sidste afgiftsforhøjelse, som det radikale venstre gik med til i marts måned i fjor. Nu er der gået et forår og en sommer og det meste af en vinter, og i denne sommer har de radikale haft lejlighed til at gå ud og høre fuglenes sang og lære at forstå fuglenes sprog. Det er det, der er ved at skinne igennem herinde, og jeg kan love den højtærede minister, at han vil ikke blive sidende som socialdemokratisk minister, hvis ikke han følger sit parti, som ligeledes er på vej til at skifte indstilling. Man hører således unge socialdemokrater stå op og kræve adgang til at køre i bil, som deres kammerater i andre lande har adgang til det. Jeg nævnte Sverige og Amerika, men vi ser også, at arbejderne i Frankrig, Italien og Tyskland — lande, som står under os i levestandard — i stor udstrækning er begyndt at køre i egen bil. Tror man, at danske socialdemokrater kan blive ved at få stemmer fra danske arbejdere, hvis de ikke følger med tiden? Nej, de bliver skam

[Tholstrup.]

nødt til det, og derfor kan vi ganske roligt regne med, at det, kommissionen har foreslået, bliver lov, om ikke i denne omgang, så dog inden der er gået 5—6 år.

Finansministeren (Kampmann): Jeg forstår ikke, at det ærede medlem hr. Tholstrup bliver ved med at snakke om, at jeg skulle have noget som helst imod, at folk kører i bil, at arbejderne skal have lov til at køre i motorkøretøj. Hvor har det ærede medlem det fra? Naturligvis må de det — på ganske samme vilkår som andre. Jeg forstår ikke den argumentation. Men selvfølgelig må man tilpasse sit kørselsbehov efter sine økonomiske evner. Vi har da også udvirket, at der er større økonomiske muligheder i dag, end der har været før — men jeg skal iøvrigt ikke spilde mere tid på det ærede medlem.

Det ærede medlem hr. From søgte begrundelsen for sit standpunkt, at pengene ubeskåret skulle gå ind i vejfonden, i motorkommissionens betænkning. Det ærede medlem kunne ikke lide sådan at stå alene, han ville gerne have hele motorkommissionen bag sig. Men det har det ærede medlem ikke; det ved det ærede medlem godt. Netop med henblik på dette spørgsmål er der særudtalelser. Jeg skal citere for det ærede medlem — det står i motorafgiftskommissionens betænkning I. del, side 28:

„Bang, Palle Christensen, Gersmann, Juul-Olsen, Korst, Nørregaard og Philip ønsker at fremhæve, at både opkrævningen af motorafgifter og finansieringen af vejgiffter bør indpasses som led i statens almindelige økonomiske politik. De anser det imidlertid for at være en praktisk foranstaltning, at provenuet af de i betænkningens II. del foreslåede benzin- og vægtafgifter indgår i vejfonden og derfra fordeles, hvorimod de mener, at omsætningsafgiften efter hele sin karakter bør indgå i statskassen.“

Hvad mener det ærede medlem om det standpunkt?

Der er, indrømmer jeg, eet medlem af kommissionen, professor Philip — som iøvrigt har tiltrådt ovenstående udtalelse — der giver udtryk for, at han er af den principielle opfattelse,

„at motorafgifterne og de offentlige udgifter til vejformål i vore dage spiller så stor en rolle, at det ikke er forsvarligt at udskille dem fra de øvrige offentlige finanser på den måde, som kommissionens flertal ønsker det.“

Hans synspunkt falder iøvrigt nogenlunde sammen med det, som jeg har foreslået. Jeg kan anbefale det ærede medlem hr. Skytte at studere dette nærmere. (*Skytte:* Det har jeg gjort!). Ja, det har jo ikke hjulpet meget — at dømme efter det, det ærede medlem gav udtryk for her fra talerstolen; men det kan jo være, det hjælper efterhånden.

I kommissionen hjalp det ikke på det ærede medlem hr. From, idet han trods en lang og fornuftig redegørelse af professor Philip, hvori denne motiverer sit standpunkt, udtaler, at den såkaldte benzinfemøre må overføres fra statskassen til vejfonden. Det ærede medlem hr. From mente altså dengang, at vejfonden skulle gøres endnu større. Men nu kommer han med det ærede medlem hr. Poul Claussen og — forstår jeg — også med det ærede medlem hr. Skytte i hånden og siger, at fordi vejfonden er steget så stærkt, er de blevet bekymrede; derfor må de foreslå, at alle de penge, der indgår, skal gå til vejformål, og samtidig foreslår de en nedsettelse af motorafgifterne.

Jeg har derefter spurgt de ærede medlemmer, om dette er et nyt standpunkt. Jeg forstod, at det ærede medlem hr. From for at lægge afstand mellem sit standpunkt og det, der skete under den borgerlige regering, nærmest gav udtryk for, at det var et nyt standpunkt, medens det ærede medlem hr. Poul Claussen mente, at det var underordnet, hvornår man havde indtaget det nye standpunkt. Det er imidlertid ikke helt underordnet. Det, jeg spørger de ærede

[Finansministeren.]

medlemmer om, er: Hvor vil de så få de penge fra? Det ærede medlem hr. From siger, at det er ikke hans hovedpine — jeg kan jo udtrykke håbet om, at det heller ikke skal blive det!

Det ærede medlem mente, at man kunne gå tingene igennem og finde nogle tilskud, der kunne ophæves — det drejer sig jo blot om 240 mill. kr., ikke! Et eller andet sted måtte man kunne spare dem. Jeg synes, dette er en endnu tyndere argumentation end den, man plejer at høre fra partiet venstre; det plejer at gøre sig mere umage, når det gælder om at påvise, hvor pengene kan spares. Det er imidlertid for mig noget meget væsentligt, for det vil vise, hvad det er, vi skal vælge imellem. Er det børnetilskuddene, man vil have væk? — må jeg ikke spørge om det. Det er jo nemlig flere gange fremhævet af partiet venstre, at det ikke synes, man skal have en ordning med børnetilskud. Der kunne der måske spares betydelige beløb. Er det partiet venstres mening, at vi skal ophæve børnetilskuddene for at kunne nedsætte motorafgifterne? Det var rart at få en kommentar hertil.

Det ærede medlem hr. Poul Claussen havde heller ikke meget at have sin sympati for nedsættelsen af motorafgiften i, men det ærede medlem mente dog, at skulle man ind på den tankegang, jeg var inde på, skulle alle betale benzinafgift. Må jeg forstå det som et forslag fra det ærede medlems side? (*Poul Claussen*: Nej!). Men hvorfor står det ærede medlem så og siger det? (*Poul Claussen*: Ja, hvis man skulle ind på tanken!). Det kunne ellers være uhyre interessant at få noget nærmere at vide om dette. Det ærede medlem var forsigtig; han nævnte motorbåde og flyvemaskiner, men han glemte landbruget. (*Poul Claussen*: Ikke med vilje!). Nå!

Jeg vil gerne have lov endnu en gang at understrege, at jeg er villig til at forhandle om den samlede skatteudskrivning, men jeg mener ikke, at den økonomiske situation er inde til at give lempelser, og derfor må vi stadig fastholde såvel under denne debat som under fremtidige debatter, at kommer man og stiller befolkningen betydelige skattelettelser i udsigt — og det er det, der er tale om her; der er tale om et

beløb på ¼ milliard kr. — så må man prøve at tænke sig lidt om, selvom der er risiko for at få hovedpine, og fortælle, hvor man skal få pengene fra.

(Kort bemærkning).

From: Jeg vil gerne sige til den højtærede finansminister, at mit parti har ingen lod og del i hverken den 15 øres forhøjelse af benzinafgiften eller den såkaldte krisefemøre.

Finansministeren spørger stadig, hvor vi vil tage pengene fra. Jeg gentager: det er ikke vor hovedpine; det er ikke os, der har skaffet staten alle disse udgifter. Ministeren har vel også en slags overskud på sit regnskab, og jeg mener ikke, der vil blive underskud på regnskabet, selvom vi nedsætter motorafgifterne. Hvis der er tale om pengeudpumpning, mener jeg ikke, man helt kan se bort fra, at det, ministeren gør for øjeblikket, er at trække afgifter fra borgerne ind i statskassen og pumpe pengene ud igen til andre formål. Der er vi ikke enige. I hvert fald vil vi gerne fastholde vort standpunkt; vi vil holde os til den retningslinie, jeg her har angivet.

Finansministeren (Kampmann): Jeg tror ikke, at det ærede medlem rigtig har indtryk af, at dette spørgsmål virkelig kan volde nogen hovedpine. Mener det ærede medlem, at vi ved at nedsætte afgifterne med 250 mill. kr. ikke ville forøge det, det ærede medlem kalder pengeudpumpningen? Det ville dog betyde, at borgerne — og det er vel også det ærede medlems hensigt — får de 250 mill. kr. mere at disponere over. Mener det ærede medlem, at den økonomiske situation er til dette? Det ærede medlem siger, at venstre ikke har stemt for den 15 øres forhøjelse af benzinafgiften. Det er rigtigt; der var kun eet medlem af partiet venstre, der tog det standpunkt at indrømme, at situationen ikke var inde til at lempe beskatningen. Jeg synes, at de andre medlemmer af venstre skulle lytte lidt mere til dette medlem.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Kai Jensen: Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning *vedtoges* dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om bestyrelsen af de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1325, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den sidste sag på dagsordenen, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 1305, fremsættelsen i tidenden sp. 2574).

Lovforslagene sættes til forhandling.

Kai Jensen: Den udvikling, der er sket på det trafikale område, hvad angår last- og personbiler, har medført, at vejnettets beskaffenhed ikke som tidligere er et lokalt problem, men et problem, der har almen interesse langt udover de kommuner og amter, hvori vejene er beliggende. Det er også af den grund naturligt, at interessen for vejenes beskaffenhed er større og mere udbredt end nogensinde før. Derfor må det være rimeligt, at samfundet som sådant får en større indflydelse på dette område. Imidlertid har de forsøg, der blev gjort i forhenværende trafikminister Gunnar Larsens tid på at oprette egentlige statsveje, ikke kunnet gennemføres, fordi politikere og kommunale repræsentanter har ønsket at bevare det kommunale selvstyre også på vejvæsenets område. Det har dog i visse tilfælde kunnet pålægges kommunerne at udføre anlægs- og vedligeholdelsesarbejder ved visse vigtige veje.

Som sagt lykkedes det ikke dengang at gennemføre en lovgivning efter disse retningslinier, og det må derfor hilses med glæde, at man nu i det foreliggende lovforslag, der grunder sig på kommissionsbetænkningen og på forhandlinger, ført med

de kommunale organisationer, herunder amsrådsforeningerne og De samvirkende Sognerådsforeninger, er nået frem til at kunne foreslå en ordning nogenlunde efter de samme retningslinier.

I det forslag til lov, der skal afløse den gamle vejbestyrelseslov fra 1867 og andre ældre love, fastsættes nye rammer for vejenes bestyrelse, idet dog de kommunale myndigheder bevares som vejbestyrelser, og endvidere nedsættes der et vejnævn, der vel nærmest må betragtes som et bindeled imellem vejbestyrelserne og ministeriet.

Foruden fastlæggelsen af styrelsesformen foretages der en inddeling af de offentlige veje i forhold til deres trafikale betydning med mulighed for en omklassificering, for så vidt udviklingen kræver dette, og dermed mulighed for at ændre bestående urimeligheder — noget, som har betydelig økonomisk interesse for de lokale myndigheder.

Vejbygningsarbejdet har gennem årene haft store vanskeligheder, idet de gældende regler om ekspropriation til vejanlæg, fastsættelse af byggelinier m. v. har været indeholdt i en række forskellige og tildels gamle love. Nu vil man samle det hele i denne lovgivning, således at der fremover skulle blive større ensartethed på disse områder. Endvidere foreslås der regler om overkørsler og overgange, hvorved man søger at overvinde de vanskelige spørgsmål ved randbebyggelser og ved vigtige færdselsårer. Lovforslaget indeholder en klar hjemmel til at anlægge façadeløse veje, hvilket ganske vist adskillige kommuner allerede på nuværende tidspunkt i nogen grad har praktiseret, men vel nok med en lidt tvivlsom hjemmel.

Videre indeholder lovforslaget et afsnit om byggelinier, der tilsigter en modernisering af byggelinie-loven, idet byggeliniepålæg i fremtiden også kan gives udenfor områder, der er byplanlagt.

Endelig foreslås der bestemmelser om parkeringsafgifter, der gør det muligt for kommunalbestyrelser at opkræve afgift, hvor det måtte anses for nødvendigt.

Lovforslaget indeholder også bestemmelser om foranstaltninger ved glat føre, altså grusning. Dog ser jeg med tilfredshed, at der ikke er pålagt kommunalbestyrelserne nogen pligt til at foretage grusning.

Jeg kan på mit partis vegne takke den