

[Finansministeren.]

vægtafgiftsforslaget, kan man ikke sige noget generelt om, hvorledes den totale beskatning efter forslagene vil blive i forhold til den gældende beskatning for de forskellige arter af køretøjer. Dette vil afhænge af køretøjernes årskørsel, af benzinøkonomien og af lasteevnens størrelse i forhold til egenvægten. Nogle konkrete eksempler viser dog, at der under forudsætning af normal årskørsel vil blive tale om en mindre nedsettelse i den totale beskatning for almindelige personbiler og rutebiler, omtrent uændret beskatning af motorcykler og små vare- og lastbiler og en stigning på mellem 5 og 11 pct. for større lastbiler. For køretøjer med stor lastevne i forhold til egenvægten vil beskatningen ved omlægningen fra egenvægts- til bruttovægtsbeskatning i almindelighed øges, hvilket også har været formålet, idet disse køretøjer hidtil har betalt en forholdsmæssigt for lille afgift.

Forsåvidt angår dieseldrevne køretøjer, har motorafgiftskommissionen påpeget, at der fremtidig burde være et mere rimeligt forhold mellem beskatningen af benzindrevne og dieseldrevne køretøjer; efter den gældende lovgivning er der — selv efter de i foråret 1955 gennemførte forhøjelser af dieselafgiften — en meget betydelig ulighed i beskatningen af de to arter af køretøjer.

De gældende satser for dieselkøretøjer er for drosker m. v. 10 gange normal vægtafgift og for andre køretøjer $3\frac{1}{2}$ gang normal afgift.

Ved at tage udgangspunkt i de kørselslængder, som kommissionen har ment burde give balance i skattemæssig henseende mellem benzin- og dieselafgift, opnår man balance med en sats på omkring 3 gange normal afgift for lastbiler og rutebiler.

For drosker opnår man på grund af den mindre bruttovægt og den meget store årskørsel først skattemæssig balance mellem de to driftsformer ved at anvende en betydeligt større faktor. Det er foreslået at fastsætte afgiften til 15 gange normal vægtafgift.

De foreslåede satser for dieselkøretøjer medfører forhøjelser af den årlige afgift, hvorom jeg nærmere skal henviser til det i bemærkningerne anførte. Jeg skal dog understrege, at der trods forhøjelserne stadig

normalt vil være en vis skattemæssig begunstigelse forbundet med dieseldrift.

Som allerede nævnt skal den forhøjede afgift for de dieseldrevne køretøjer, der allerede er indregistreret, ifølge lovforslagets § 26 ikke træde i kraft straks i fuldt omfang, men gradvis over en periode på 5 år.

Vedrørende de enkelte bestemmelser i lovforslagene skal jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne. Der er dog et enkelt punkt i vægtafgiftsforslaget, som jeg gerne vil kommentere nærmere.

Det var i kommissionens lovudkast foreslået, at grænsen mellem helårsbetalende og kvartårsbetalende køretøjer skulle ligge ved en årlig afgift på 60 kr. Ved fastsættelsen af denne grænse må man naturligvis på den ene side tage hensyn til de motorkørende, som skal betale afgifterne, men heroverfor står på den anden side de omkostninger og det administrative besvær, der vil være forbundet med opkrævningen af forholdsvis små afgiftsbeløb i kvartårige rater.

Såfremt grænsen fastsættes ved 60 kr., vil der ske en så betydelig forøgelse af antallet af opkrævninger, at det vil blive overordentlig vanskeligt for de opkrævende myndigheder at klare opgaven. Allerede forvaltningskommissionen havde sin opmærksomhed henvendt på dette forhold. Administrationen har derfor fundet det nødvendigt, at grænsen mellem dem, der skal betale for hele året på een gang, og dem, der får lov til at betale i rater, fastsættes noget højere.

Den foreslåede grænse på 200 kr. finder jeg ikke urimelig overfor de motorkørende, og der opnås med denne grænse en betydelig administrativ fordel i forhold til kommissionens udkast.

Jeg skal i denne forbindelse oplyse, at administrationen arbejder med spørgsmålet om en forenkling af forretningsgangen ved indregistrering af motorkøretøjer og herunder også med vægtafgiftens opkrævning.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslagene til det høje folketings velvillige behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (*Lindberg*): Herved tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte forslag til lov om bestyrel-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

sen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Disse to love udgør i forening med de samtidig hermed af finansministeren fremsatte forslag til love om vægtafgift, omsætningsafgift og benzinafgift et lovkompleks, hvorved hele lovgivningen indenfor vejlovgivningens og motorbeskatningens område på een gang søges fornyet og bragt i overensstemmelse med det moderne samfunds trafikale og økonomiske udvikling.

Hvad angår forslaget til lov om bestyrelsen af de offentlige veje, har en fornyelse længe været påkrævet.

Af § 59 fremgår, at der ophæves ikke mindre end 7 bestemmelser, der hidrører fra enevældens tid. Den vigtigste og mest omfattende af de gældende love, loven om bestyrelsen af vejvæsenet, er fra 1867, et tidspunkt, da jernbanedriftens fremtrængen havde medført, at vejenes betydning for den gennemgående trafik mellem forskellige landsdele og egne var ved at svinde bort. Siden automobilismens gennembrud for alvor efter den første verdenskrig har det da heller ikke manglet på forsøg på at nyordne dette område. Først skabtes gennem motorafgiftsloven, der i hovedsagen blev til i 1927—32, et foreløbigt økonomisk grundlag for, at kommunerne kunne løse de mangedoblede opgaver på vejvæsenets område, men allerede straks efter, i 1933, blev det besluttet at underkaste revisionen af den øvrige vejlovgivning kommissionsbehandling. I 1942 nåede man frem til på rigsdagen at fremsætte en række lovforslag, der var udarbejdet på basis af flertalsindstillingen i en betænkning fra trafikministeriets vejudvalg af 1940, hvori de kommunale organisationer var repræsenteret, men disse forslag blev ikke færdigbehandlet inden den 29. august 1943.

Selvom både den daværende minister for offentlige arbejder, Gunnar Larsen, og et mindretal indenfor trafikministeriets vejudvalg af 1940 havde ønsket statsveje, kom lovforslaget af 1942 til at hvile på det kommunale selvstyre af vejvæsenet. Dog gav det ministeren noget udvidede beføjelser.

Det er i virkeligheden dette forslag, der nu genfindes i forslagens kapitel I om de administrative bestemmelser, og der er altså principielt ikke ændret i det grundlag, som

den daværende samlingsregering i sin tid nåede frem til. Dog er der foretaget visse modifikationer som følge af senere handlinger i forvaltningskommissionen m. m.

Efter forslaget er det ganske samme myndigheder som hidtil, der skal bestyre de offentlige veje, nemlig amtsrådene og sognerådene på landet og byrådene og kommunalbestyrelserne i byerne.

Med hensyn til klassificeringen af de offentlige veje foreslås visse ændringer i forhold til den hidtidige tilstand. Nu sondres mellem landeveje, biveje og bygader, medens forslagets § 3 inddeler de offentlige veje i hovedlandeveje, landeveje og biveje. Landevejene og bivejene inddeles igen efter deres betydning i forskellige klasser.

Forslagets gennemførelse betyder ikke i sig selv, at administrationen af forskellige vejstrækninger overføres fra en gruppe kommunale myndigheder til en anden. Der foreslås således ikke nogen ændring med hensyn til afgrænsningen mellem byrådenes og amtsrådenes administration af hovedfærdselsårerne, et spørgsmål, som har givet anledning til en del meningsudveksling, da bygrænsen og grænsen for den tætte bebyggelse jo ikke altid falder sammen. Der åbnes dog ved forslagets § 9 mulighed for, at en hovedlandevej eller landevej kan overgå fra en amtskommune til en bykommune eller omvendt. Der foreslås indført en ny kategori af landeveje, nemlig landeveje af 3. klasse, en kategori, som ikke fandtes i lovforslaget af 1942. Efter forslaget til tilskudsloven skal udgifterne til landeveje af 3. klasse ligesom udgifterne til andre amtsveje refunderes med 65 pct., men de resterende 35 pct. kan deles mellem amtet og sognekommunerne. Indførelsen af denne nye kategori af landeveje er overensstemmende med motorafgiftskommissionens forslag og står i forbindelse med, at et stort antal biveje — i 1942 talte man om 5 000 km — bør have landevejskarakter, medens man dog på grund af amtskommunernes begrænsede skattemæssige udskrivningsmuligheder er tvivlende overfor deres økonomiske evne til uden videre at overtage en forøgelse af en sådan størrelsesorden af det godt 8 000 km store landevejsnet.

I forslaget af 1942 var forudset oprettet et vejnævn, og dette er ligeledes foreslået af motorafgiftskommissionen. Der foreslås