

## [Finansministeren.]

Lovforslagene indeholder de ændringer til de gældende love om omsætningsafgift af motorkøretøjer og afgift af benzin, som blev vedtaget ved lov nr. 163 af 13. juni 1956, men disse nye bestemmelser fandtes for størstepartens vedkommende allerede i de tidligere fremsatte lovforslag.

Lovforslaget vedrørende omsætningsafgiften er — som det fremgår af bemærkningerne til forslaget — kun på et par enkelte punkter ændret i forhold til det tidligere fremsatte lovforslag. Der har over for folketingsudvalget, som i sidste samling arbejdede med motorafgiftsforslagene, og over for mig været fremsat henvendelser specielt vedrørende varevogne, der anvendes til personkørsel, altså varevogne med sorte nummerplader. Jeg har ikke ment på nuværende tidspunkt at ville foregribe noget ved at foretage en ændring i lovforslaget på dette område. For øvrigt har man også i administrationen fortsat arbejdet med disse spørgsmål.

I vægtafgiftsforslaget er der foretaget en lempelse i afgiftssatserne i forhold til de satser, der fandtes i forslaget fra februar måned. For benzindrevne køretøjers vedkommende er forslagets afgiftsskala helt i overensstemmelse med motorafgiftskommissionens skala. For dieselskøretøjer er der i lovforslaget foreslået en selvstændig afgiftsskala i stedet for som hidtil at lade disse køretøjers afgift fastsætte som et fast multiplum af afgiften for benzinkøretøjer. Ved denne fremgangsmåde har det været muligt ved fastsættelsen af dieselsatserne at tage hensyn til, at den gennemsnitlige årskørsel er varierende for de forskellige størrelsesgrupper af køretøjer. Forslagets satser betyder for alle dieselskøretøjer en lempelse i forhold til det tidligere lovforslag, for de tungere køretøjer endog en betydelig lempelse i afgiften. Dette er også tilfældet for de dieseldrevne drosker og hyrevogne. Jeg skal i øvrigt tillade mig at henvise til bemærkningerne i lovforslaget.

De lavere vægtafgiftssatser i det nu foreliggende lovforslag betyder imidlertid, at provenuet bliver noget mindre end forudsat i det tidligere lovforslag. Da det fortsat er regeringens opfattelse, at det samlede provenu af motorafgifterne må opretholdes, er det herefter ikke muligt at nedsætte benzin-

afgifterne så meget som foreslået i februar måned. I benzinafgiftsforslaget er benzinafgiften derfor foreslået til 52 øre pr. liter mod 51 øre pr. liter i det tidligere forslag og 56 øre pr. liter efter de gældende bestemmelser.

Der er således ved disse ændringer i lovforslagene vedrørende vægtafgift og benzinafgift sket en forskydning af byrdefordelingen på vægt- og benzinafgiften, og der er herved navnlig sket indrømmelser til dieselvognene, der for manges vedkommende allerede efter det tidligere forslag blev gunstigere stillet end benzinvognene. Afgiften af de helt tunge biler — og det er jo i dag praktisk talt udelukkende dieselbiler — er efter de nu foreslåede satser så lav, at al tale om, at de skulle betale mere end deres vejjudgifter, må forstumme. En yderligere sænkning vil være ensbetydende med en begunstigelse af de allertungeste vogne på bekostning af de middeltunge og lettere lastvogne. Jeg vil derfor ikke anse det for forsvarligt at gå ned under de nu foreslåede satser.

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 bestyrelsen af de offentlige veje og forslag til lov om tilskud til de offentlige veje*. Disse forslag svarer til to forslag, der af mig blev fremsat i folketinget i februar 1956.

Forslagene kom dengang til første behandling og blev henvist til et udvalg, der imidlertid ikke nåede at afslutte sit arbejde inden samlingens udløb. Drøftelsen i udvalget gav mig anledning til over for dette at fremsætte forskellige ændringsforslag, men da udvalget ikke har taget stilling til disse, og da den videre udvalgsbehandling vil kunne motivere yderligere ændringsforslag, har jeg af hensyn til forhandlingernes overskuelighed ment at burde genfremsætte lovforslagene enslydende med de tidligere fremsatte forslag. Dog er nogle trykfejl og ombyrtningsfejl rettet.

De to lovforslag indeholder længe tiltrængte regler til revision af de gældende love, og kommunerne ønsker denne revision fremmet, ikke mindst med hensyn til

**[Ministeren for offentlige arbejder.]**

reglerne om refusion af kommunernes vej-udgifter.

Da jeg ved min fremsættelse i sidste samling gjorde udførligt rede for lovforslagene, er det næppe påkrævet, at jeg nu på ny går i enkeltheder, og jeg vil derfor indskrænke mig til at henvise til mine bemærkninger ved fremsættelsen i forrige samling, Folketingstidende 1955-56, sp. 2574-2586.

Jeg tillader mig med disse bemærkninger at anbefale de to lovforslag til det høje folketing's hurtige og velvillige behandling.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Herved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om skibsregistrering* samt i forbindelse hermed *forslag til lov om ændringer i søloven*.

Forslagene er udarbejdet af den af handelsministeriet i 1952 nedsatte kommission til revision af den gældende lovgivning vedrørende skibes registrering. Af kommissionsbetænkningen, der blev afgivet i september 1955, og som med den højtærede formands tilladelse vil blive omdelt til tingets medlemmer, fremgår det, at der inden for kommissionen — bortset fra et enkelt mindre betydningsfuldt spørgsmål — har været fuld enighed om de udarbejdede lovudkast. Under hensyn hertil har jeg ment at burde søge kommissionens forslag lovfastet. De nu fremsatte lovforslag er i overensstemmelse med kommissionsudkastene, bortset fra visse formelle og redaktionelle rettelser og nogle enkelte mindre væsentlige ændringer, som er fremkommet under de forhandlinger, der efter betænkningens afgivelse er blevet ført med interesserede ministerier og organisationer. For disse ændringer er der gjort nærmere rede i bemærkningerne til lovforslagene.

Som det vil fremgå af kommissionsbetænkningen, har man med hensyn til skibsregistreringsloven valgt den fremgangsmåde at udarbejde en helt ny lovtekst, idet den gældende lovgivning på dette område, der stammer fra 1892, er meget uoverskuelig, ikke mindst som følge af de ændringer, loven gennem årene har været underkastet. Hertil kommer, at den gældende lov indeholder en del tekniske detaljer af større eller mindre betydning, som efter moderne

lovteknik retteligt hører hjemme i cirkulærer og bekendtgørelser.

Hvad skibsregistreringens offentligretlige side og selve registreringssystemet angår, indeholder lovforslaget ikke bestemmelser, der på afgørende måde bryder med den gældende ordning. Man har således foreslået den gældende registreringsordning opretholdt med bevarelse af distriktsregistreringskontorerne uden for København, omend med en noget forenklet forretningsgang. Også selve skibsregistreringen tænkes forenklet i teknisk henseende ved anvendelse af moderne former for registre og kartoteker og ved standardisering af dokumentformularer m. m.

Registreringsgrænsen foreslås fremdeles fastsat til 20 tons brutto, dog med den meget vigtige nydannelse, at der foreslås åbnet adgang til fakultativ registrering af skibe mellem 5 og 20 tons. Herved skabes der mulighed for, at panterrettigheder i sådanne mindre skibe, der hidtil har måttet tinglyses efter de for løssøre gældende regler, fremtidig kan opnå en bedre retsstilling gennem registrering. Man regner med, at denne adgang vil blive benyttet i betydelig udstrækning, navnlig for så vidt angår mindre fiskerfartøjer.

Skibe under 20 t skal ifølge lovforslaget ligesom hidtil optages i fartøjsfortegnelsen, der føres lokalt ved distriktskontorerne. Kommissionen har foreslået den forenkling i forhold til den gældende ordning, at lystfartøjer fremtidig ikke skal kunne optages i fartøjsfortegnelsen, idet man efter grundig undersøgelse af spørgsmålet er kommet til det resultat, at en sådan registrering — som heller ikke finder sted i Norge og Sverige — er unødvendig. Jeg skal med hensyn til begrundelsen for dette standpunkt henvise til kommissionsbetænkningen. Som det vil ses, har der på dette ene punkt ikke været fuld enighed inden for kommissionen, idet tolddepartementets repræsentant har ønsket, at registreringen af lystfartøjer opretholdes. Jeg har dog ment også her at burde følge den af kommissionens flertal foreslåede løsning.

De særlige regler om skibsnavne og om registrering af skorstensmærker og kontorflag, der blev gennemført ved en tillægslov i 1941, er indarbejdet i lovudkastet med den ændring, at registrering af skorstens-