

Ændringsforslagene nr. 6-20 samt 22 og 23

vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg skal hermed afbryde forhandlingen om forslag til lov om beskatningen af renteforsikringer m. v. Forhandlingen om lovforslaget som helhed vil foregå i et senere møde.

Der foretoges dernæst afstemning over ændringsforslagene til forslag til lov om særlig indkomstskat m. v.

Ændringsforslagene nr. 1-7
vedtoges uden afstemning.

Forslag til lov om særlig indkomstskat m. v. som helhed og forslag til lov om ændringer i lov om præmiering af opsparing som helhed sættes dernæst til forhandling under ét.

Udvalgets ordfører (Hans Knudsen): Efter de ændringer, der nu er foretaget i forslag til lov om særlig indkomstskat, kan jeg på hele udvalgets vegne indstille lovforslaget til vedtagelse; ligeledes kan jeg indstille lovforslaget om ændringer i lov om præmiering af opsparing til vedtagelse.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslag til lov om særlig indkomstskat m. v.
vedtoges enstemmigt med 141 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Forslag til lov om ændringer i lov om præmiering af opsparing
vedtoges med 134 stemmer mod 5; 7 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling findes i tidenden sp. 1794, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 825).

Der var stillet 18 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

Udvalgets ordfører (M. Larsen [Kolding]): På hele udvalgets vegne har jeg den glæde at kunne anbefale det høje ting at stemme for lovforslaget.

Udvalget har holdt i alt 20 møder, har haft flere samråd med finansministeren og ministeren for offentlige arbejder og modtaget henvendelser fra i alt 13 organisationer eller institutioner, fortrinsvis kommunale organisationer eller institutioner. Så godt som alle henvendelser er gået ud på en forhøjelse af refusionsprocenterne og ligeledes en forhøjelse af vejfondens tilskudsprocent eller med andre ord en tilbageføring af tilskudsprocenten fra vejfonden fra 80 pct. til 85 pct.

Under sagens behandling i udvalget og i samrådene med ministeren for offentlige arbejder er der stillet en del ændringsforslag, nogle af ministeren og tiltrådt af udvalget, andre af udvalget og tiltrådt af ministeren. Resultatet af de førte forhandlinger og af ændringsforslagene er blevet, at tilskudsprocenterne angående såvel den almindelige vejvedligeholdelse som vejfondsarbejderne er blevet ført tilbage til de satser, der var foreslået i motorafgiftskommissionens betænkning. Det vil sige, at de højtærede ministre er gået med til forhøjelser, der i forhold til det i lovforslaget oprindeligt foreslåede vil andrage ca. 10-12 mill. kr., der fordeler sig med ca. 8 mill. kr. til de egentlige sognekommuner, ca. 2 mill. kr. til købstæderne og $\frac{1}{4}$ mill. kr. til København og $\frac{1}{4}$ mill. kr. til Frederiksberg. Amtskommunernes tilskud er som allerede foreslået i lovforslaget ansat til 75 pct., og endelig kan købstadkommuner, gennem hvilke der føres hovedveje, få et tilskud, der for kommunens hovedlandeveje pr. kilometer udgør 75 pct. af den gennemsnitlige refusionsberettigende vejjudgift pr. kilometer for hele kommunens vejnet. End-

[M. Larsen (Kolding).]

videre er maksimumsgrænsen for administrationsudgifternes andel, der i lovforslaget var ansat til 8 pct., forhøjet til 9 pct.

Vejfondsbidraget forbliver 85 pct., som det har været hidtil, og til beskæftigelsesarbejder kan der ydes 60-75 pct. tilskud. Kommunerne kan til refusion fuldt ud anmelde grusningsudgifterne samt udgifterne til snekørsel og snerydning.

Jeg kunne nævne flere ændringer, men da der foreligger en enstemmig indstilling fra udvalget, skal jeg ikke opholde mig ved dem.

Lovens ikrafttræden er foreslået udsat til den 1. april 1959 i stedet for som oprindeligt foreslået 1958.

Endelig har udvalget i forbindelse med sin behandling af lovforslaget drøftet, hvorvidt der ved de foreslåede bestemmelser er taget tilstrækkeligt hensyn til den den 13. december 1956 vedtagne folketingsbeslutning angående reglerne for tilskud af vejfonden, hvori det udtales:

„at en undersøgelse af spørgsmålet om en revision af de gældende regler for vejfondens tilskud til vej- og gadearbejder med eventuelle tilsluttende nedrivninger af bygninger snarest bør optages med det for øje at tilvejebringe størst mulig sikkerhed for, at sådanne tilskud fra vejfonden også ud fra en samfundsmæssig vurdering altid har tilstrækkelig økonomisk begrundelse.“

Under de herom førte forhandlinger har man fra flere sider peget på det ønskelige i, at vejnævnet, forinden disse tilskud ydes af vejfonden, skal fremkomme med en erklæring om de pågældende arbejders ønskelighed, hvorved man har ment at kunne sikre en ordning, hvorefter de omhandlede vejfondstilskuds samfundsmæssige berettigelse vil blive underkastet en i saglig henseende betryggende vurdering.

Jeg skal hertil føje, at de konservative udvalgsmedlemmer har ønsket en anden løsning, men jeg går ud fra, at deres ordfører selv vil redegøre herfor.

Holmberg: I de to sidste folketingssamlinger har vi behandlet de såkaldte vejlove, først bestyrelsesloven og nu loven om tilskud

til offentlige veje; det er love, som begge har stor betydning både for amtskommuner og sognekommuner.

Jeg udtalte som ordfører for mit parti ved første behandling, at jeg ville håbe, der kunne opnås enighed om begge disse love, og det er nu lykkedes. Jeg vil benytte lejligheden til at takke den højtærede minister for imødekommenhed og forståelse over for vore krav. Det var motorafgiftskommissionens betænkning, der blev lagt til grund for disse lovforslag, men med hensyn til de tyndt befolkede egne var ministerens oprindelige tilskudslovforslag en forringelse. Det princip, at der skulle ydes refusion i forhold til antallet af indbyggere og antallet af vejkilometre, var opretholdt, men refusionsprocenterne var væsentligt nedsat. Det er nu lykkedes at nå til enighed om en forhøjelse for alle kommunegrupper, men det skal indrømmes, at sognekommuner med lange vejstrækninger får den største forhøjelse, og det var også dem, der trængte mest dertil.

Vi har også haft en indgående drøftelse, som den ærede ordfører for udvalget redegjorde for, af spørgsmålet om ministerens bemyndigelse til at råde over vejfondens midler, altså med hensyn til arbejder, der bliver sat i gang med vejfondstilskud. Diskussionen herom har sin baggrund i debatten om nedrivningen af Østifternes Kreditforenings bygning. Jeg vil indrømme, at det måske kan være svært at finde det rette organ, der skal træffe bestemmelse. Beløbets størrelse kan vi altid diskutere i tinget, og vi har både her i tinget og i finansudvalget drøftet forskellige muligheder med hensyn til fordelingen; men jeg vil gerne ganske åbent sige, at hverken folketinget som helhed eller finansudvalget efter min mening er de rette til at bestemme fordelingen. Jeg kan ikke se andet, end at det er en stor saglig vinding, at det nu fastslås, at der, forinden disse arbejder bliver sat i gang, skal indhentes en udtalelse fra vejnævnet. Man må ikke glemme, at vejnævnet er et overordentlig sagligt sammensat organ, og jeg mener bestemt, at det nok skal vise sig at være opgaven voksen.

Lad mig lige fremhæve, at vejnævnet naturligvis ikke skal kunne binde ministeren, men jeg mener, det er værdifuldt, at det

[Holmberg.]

skal høres, og jeg tror, at vi derved vil komme det rigtige nærmere.

Det må også betragtes som noget væsentligt, at tilskudsprocenten til vejfundsarbejder bliver 85 og ikke som oprindelig foreslået 80. Amtskommunernes tilskud var allerede i forslaget forhøjet til 75, og der må jo være en vis margen; en forskel på kun 5 pct. ville efter vor mening være for ringe, for de veje, hvortil der kan opnås tilskud fra vejfonden, er jo fortrinsvis veje, der kræver en særlig udbygning, og når der blot var en forskel på 5 pct., fra amtskommunernes 75 pct.-tilskud til vejfondstilskuddet på 80 pct., ville det let gå således, at amterne ville klare sig selv og nøjes med de 75 pct., og følgen vil så måske blive, at de veje, der virkelig trænger til at blive godt udbygget, knap nok ville blive udbygget, som de skulle, d. v. s. efter de forskrifter, der gælder for ydelse af særlige vejfondstilskud.

Alt taget i betragtning mener jeg, at det er en god lov, vi får her, både for amter og sognekommuner; og ved tredje behandling vil jeg på mit partis vegne anbefale at stemme for lovforslaget.

Asger Jensen: Som det allerede er sagt, er vi i udvalget stort set blevet enige om lovforslaget og om ændringsforslagene. Det er min opfattelse, at det, vi er nået frem til, er et godt grundlag for den videre udbygning, der skal finde sted af vort vejnet.

Lovforslaget med de ændringsforslag, vi er nået frem til, betyder en merudgift for staten i forhold til de nuværende tilstande; men da der ingen tvivl er om, at der skal ofres meget på vort vejnet fremover, tror jeg, det er rigtigt, hvad vi nu er nået frem til. Det betyder på de fleste områder en forøgelse af refusionen til amterne og kommunerne. Det skal dog siges, at København og Frederiksberg må regne med en nedgang i forhold til det, de hidtil har fået i tilskud; der er da også stillet nogle ændringsforslag, som vil give ikke alene København og Frederiksberg, men også nogle andre større byer nogle fordele, idet man nemlig forhøjer tilskudsprocenten til 75 for gennemgående hovedveje. Dermed vil både København og Frederiksberg og købstæderne blive noget mere rimeligt stillet, end de var efter ministerens oprindelige forslag.

Sogne- og amtskommunerne får bedre refusionsbestemmelser, men der har jo fra alle sider været enighed om, at det var rimeligt, at staten påtog sig en større del af udgifterne for amts- og sognekommunerne, end det hidtil var tilfældet.

Jeg kan udtale tilfredshed med § 9 i lovforslaget, som hjemler ret til, at der til større kommuner med koncessionerede omnibusruter kan ydes et særligt tilskud svarende til $\frac{3}{4}$ af den vægtafgift, der indbetales af visse motorkøretøjer. § 9, stk. 2, udgår, således at det klart fremgår, at det er til vejvæsenet, disse penge skal bruges, og de ikke, som oprindelig foreslået, skal kunne bruges til nedsættelse af billetprisen.

Der er dog et enkelt område, hvor vi fra konservativ side ikke mener at man er nået frem til det rigtige. Det er med hensyn til, hvorledes vejfonden skal administreres. Vi har i det mindste vore tvivl om, at man er nået frem til det, det høje ting i sin tid vedtog der skulle arbejdes hen imod, og jeg vil da spørge den højtærede økonomiminister, som i særlig grad rejste denne sag, om den højtærede minister er tilfreds med det, der nu opnås ved ændringsforslag nr. 7. Jeg synes i hvert fald ikke, det stemmer med de udtalelser, den højtærede minister tidligere har fremsat her i tinget. Jeg citerer i denne forbindelse fra Folketings-tidende 1956-57, sp. 555, en udtalelse, hvori den højtærede økonomiminister siger:

„Det, der bliver tale om, og som jeg er sikker på giver anledning til ændringer, er den nuværende tilstand: at ministeren for offentlige arbejder er suveræn på dette område. At bevillingsmyndigheden må have et vist indseende i det konkrete tilfælde, hvor det drejer sig om meget store millionbeløb, er jeg nogenlunde sikker på at vi til syvende og sidst enes om.“

Efter vor opfattelse har man ikke givet bevillingsmyndigheden nogen større indflydelse på, hvordan vejfondens midler administreres. Sådan set er den højtærede minister for offentlige arbejder fortsat suveræn. Der skal nok indhentes en udtalelse fra vejnævnet, men der foreligger ikke noget om, at ministeren skal rette sig efter udtalelsen. Vejnævnet er jo heller ikke nogen bevilgende myndighed. Derfor synes jeg ikke, man er nået frem til det, som var formålet, at den bevilgende myndighed

[Asger Jensen.]

skulle have større indflydelse på dette område. Vi har dog ikke stillet ændringsforslag på dette punkt. Til trods for at vi ikke mener, at udtalelsen om, hvad folkettinget forventede, er blevet efterkommet, har vi dog kunnet tiltræde ændringsforslaget under nr. 7.

Niels Andersen: Jeg skal kun ganske kort kommentere det foreliggende lovforslag. Der er jo opnået enighed i det udvalg, der har behandlet lovforslaget, således at de betragtninger, den ærede ordfører for udvalget fremførte, også gælder for retsforbundets vedkommende.

Der er for primærkommunernes vedkommende opnået enighed om en forhøjelse af refusionsprocenterne, således at disse fastsættes som i sin tid foreslået af motorafgiftskommissionen. Der er ligeledes opnået enighed om en forhøjelse af normalprocenten for almindelige vejfondstilskud fra 80 til 85 pct. Jeg vil kun understrege det heldige i, at vi fra alle partiers side er nået frem til at gennemføre et lovkompleks som det foreliggende i fuld enighed. Jeg tror, det er meget værdifuldt, at vi arbejder på grundlag af en lov, som der er fuldstændig politisk enighed om — særlig i betragtning af de mange millioner, som skal administreres efter denne lov.

Lynnerup Nielsen: Også jeg kan på mit partis vegne give tilslutning til de betragtninger, der er nedfældet i betænkningen, samt til de stillede ændringsforslag.

Der er efter vor mening sket en forbedring af lovforslaget på væsentlige punkter, hvoraf vi særlig har hæftet os ved tilskudsprocenternes størrelse og den fordeling, der skal finde sted kommunerne imellem. Om så de forskellige kommune-grupper finder, at den fordelingsordning, man her er nået frem til, på alle måder vil tilgodese alles interesser, er nok tvivlsomt, da det jo er sådan, at sognekommunerne får en noget større forbedring end de andre kommuner, og København og de øvrige hovedstadskommuner vel nok har fået det mindste stykke af kagen.

De væsentligste ændringer drejer sig om tilskuddenes størrelse. Bibeholdelsen af normalprocenten på 85, som har været gæl-

dende i en årrække, skulle gerne medføre, at kommunernes interesse for denne form for vejarbejde opretholdes, og at et nyttigt og påkrævet initiativ ikke hæmmes af økonomiske vanskeligheder ude i kommunerne. Også forhøjelsen af de i lovforslaget foreslåede refusions- og tilskudsprocenter, der nu helt følger de af motorafgiftskommissionen i sin tid foreslåede, må virke fremmende. Den ny ordning med kilometerlængde og indbyggerantal, hvorefter tilskuddene fremover skal fordeles, vil måske ikke give alle kommuner så store tilskud som hidtil, men de mere tyndt-befolkede kommuner med større vejstrækninger opnår som bekendt et tilskud af vejfondens midler, der rækker længere, og det må absolut også forekomme berettiget. Endelig må det vel også blive lettere for kommunerne at anlægge holdbare vej-budgetter.

Også vi har noteret os det lille plus, det må være, at maksimumsgrænsen for tilskud til dækning af de faktiske tekniske administrationsudgifter i kommuner, der er af en sådan størrelse, at de har et teknisk personale, forhøjes fra 8 til 9 pct. Mit parti hilser dette med tilfredshed.

Mit parti kan også tilslutte sig de øvrige ændringsforslag, der dels er stillet af ministeren og tiltrådt af udvalget, dels stillet af udvalget og tiltrådt af ministeren.

Endelig vil jeg gerne have lov til at påpege en enkelt ting, som nok kan volde nogle vanskeligheder, i hvert fald i nogle kommuner. Det drejer sig om, at man i en række kommuner indtil nu ved overtagelse af visse villaveje har opkrævet et lodsejerbidrag ved istandsættelsen og overtagelsen. Lovforslaget vil, således som det nu er udformet, efter mit skøn let komme til at virke uheldig, når en lods-ejer, der gennem en årrække har ydet sit bidrag til at få sin vej istandsat og overtaget af det offentlige, fremover måske må se andre lodsejere slippe helt uden en sådan ydelse. Som § 1, stk. 2, er udformet, vil kommunerne nemlig ikke have nogen særlig økonomisk interesse i overhovedet at pålægge lodsejerne noget bidrag fremover. Jeg tror ikke, jeg tager meget fejl, når jeg mener, at ingen kommune fremover vil pålægge lodsejerne bidrag, og det vil let komme til at virke uheldigt

[Lynnerup Nielsen.]

over for de lodsejere, der har ydet bidrag til at få vejene istandsat, men nu senere må se andre lodsejere helt slippe fri for en sådan byrde. Jeg tror, det vil vække uoverensstemmelser ude i en del kommuner, og vejbestyrelserne vil nok få vanskeligt ved at forklare lodsejerne den mærkelige ændring, der nu er sket på dette område.

Alle partier er som sagt enige om lovforslagets nuværende udformning, og jeg vil da udtale håbet om, at denne lovgivning både vil virke fremmende for en forbedring af vore veje ude i kommunerne og samtidig må medføre øget beskæftigelse.

Ministeren for offentlige arbejder (Lindberg): Det er jo rigtigt, som det blev fremhævet af det ærede medlem hr. Holmberg, at denne samling er den tredje, i hvilken vi behandler et lovforslag om tilskud til de offentlige veje. Jeg har derfor med stor glæde set, at udvalget har arbejdet sig frem, man kan vel sige, til fuldkommen enighed om de ændringsforslag, der er stillet, og om lovforslaget som helhed. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at takke alle udvalgets medlemmer for det meget store arbejde, som er gjort med det formål at få formuleret den helt rigtige lov om tilskud til de offentlige veje og få loven udformet på den mest hensigtsmæssige måde, således at man støtter vejbyggeriet og vedligeholdelsen af veje i amts- og bykommuner.

Det eneste punkt, hvor der kan siges at være en lille uoverensstemmelse, er med hensyn til det spørgsmål, som det ærede medlem hr. Asger Jensen omtalte. Man har jo fra det konservative folkepartis side stået lidt tvivlende over for, hvorvidt spørgsmålet om den fremtidige fordeling af vejfondens midler har fundet sin helt rigtige løsning. Hele denne sag har jo sit udspring i den diskussion, der blev ført her i tinget for ca. halvandet år siden om nedrivningen af Østifternes Kreditforenings bygning, og som endte med, at der blev vedtaget en henstilling til det udvalg, som her har afgivet betænkning, om at tage dette spørgsmål op til behandling. Jeg har tidligere erklæret over for dette

høje ting, at jeg anså den nuværende ordning for at være den mest hensigtsmæssige, den mest praktiske, men at jeg ikke havde noget som helst imod at drøfte, om vi kunne finde frem til en form, der var bedre, og det er jo det, man har bestræbt sig for i udvalget.

Det er klart, at der stadig væk kan være forskellige meninger om, hvorvidt man har fundet frem til det helt rigtige, eller man kunne have fundet en endnu bedre løsning. Jeg forstår på det ærede medlem hr. Asger Jensen, at man fra konservativ side mener, at der kunne være fundet en bedre form end den, der er foreslået i ændringsforslag nr. 7, som går ud på, at ministeren for offentlige arbejder skal høre vejnævnet, inden der gives tilskud fra vejfonden. Imidlertid var der jo i udvalget et meget stort flertal, bestående af de 4 øvrige i udvalget repræsenterede partier, som gik ind for den her foreslåede formulering, og så må vi affinde os med, at det konservative folkeparti ikke er helt tilfreds. Skal man bedømme tingene helt sagligt, tror jeg, vi har fundet frem til noget af det rigtige med denne bestemmelse om, at vejnævnet skal udtale sig, og selv om det er rigtigt, at ministeren ikke behøver at følge vejnævnet, gad jeg dog nok se, i hvor mange tilfælde en minister for offentlige arbejder vil gå imod vejnævnet, hvis dette udtaler sig imod at give tilskud til et bestemt vejarbejde. Jeg tror altså, man her har fundet frem til en form, som vil kunne holde i fremtiden.

I anledning af det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsens bemærkninger vil jeg gerne sige, at spørgsmålet om vejbidrag fra lodsejerne i anledning af, at kommuner overtager en privat vej, har været stærkt drøftet i udvalget, og jeg tror, at man også på det område har fundet frem til en rimelig og rigtig løsning.

Jeg har ikke flere bemærkninger at gøre ved denne lejlighed. Jeg er glad for, at det lykkes at få gennemført lovforslaget i denne samling. Jeg tror, at man ude omkring i amter og kommuner venter på disse nye refusionsregler, som jo vil betyde en væsentlig økonomisk hjælp til anlæg og vedligeholdelse af veje.

Økonomiministeren (Bertel Dahlgaard):

Det ærede medlem hr. Asger Jensen har under henvisning til tidligere udtalelser fra min side spurgt mig, om jeg er tilfreds med den ordning, der nu træffes: at vejnævnet, forinden disse tilskud ydes af vejfonden, skal fremkomme med en erklæring om de pågældende arbejders ønskelighed.

Jeg må måske lige knytte et par bemærkninger til dette spørgsmål. Jeg minder først om, at jeg jo rejste spørgsmålet ved fremsættelsen af det forslag til folketingsbeslutning angående Østifternes Kreditforenings bygning, som jeg fremsatte i forrige samling, idet jeg da udtalte:

„det radikale venstre forbeholder sig derfor at rejse spørgsmålet om en vis begrænsning i de bemyndigelser, der er givet trafikministeren på dette område, så at der nås frem til en for statens bevillingsmyndighed mere betryggende ordning.“
(Folketingstidende 1956-57, sp. 39).

Spørgsmålet blev meget grundigt behandlet i det udvalg; der blev nedsat vedrørende Østifternes Kreditforenings bygning. Under disse forhandlinger var der forskellige tanker fremme. Jeg erindrer — hvad andre medlemmer af udvalget sikkert også erindrer — at jeg ikke på noget tidspunkt stillede forslag om, at disse problemer skulle henvises til finansudvalget, men at jeg tværtimod stillede mig noget tvivlende over for, om finansudvalget var det rette forum på dette område.

Forhandlingerne sluttede jo med, at folketinget besluttede at udtale — hvis jeg må citere —

„at en undersøgelse af spørgsmålet om en revision af de gældende regler for vejfondens tilskud til vej- og gadearbejder med eventuelle tilsluttende nedrivninger af bygninger snarest bør optages med det for øje at tilvejebringe størst mulig sikkerhed for, at sådanne tilskud fra vejfonden også ud fra en samfundsmæssig vurdering altid har tilstrækkelig økonomisk begrundelse.“

Med andre ord, vi enedes om, at den

egentlige forhandling om problemet rettelig henhørte under det udvalg, der bestod med henblik på tilskud til offentlige veje, og det, der nu er sket, er altså, at man i dette udvalg har fundet frem til, at vejnævnet vil være det rette forum til at fremkomme med en udtalelse på dette område; og jeg må sige til det ærede medlem, at jeg finder det ganske fornuftigt herigennem at sikre, at disse problemer på det rette tidspunkt, inden afgørelse træffes, kommer frem i offentlighedens søgelys. Hertil må man så — med henblik på det udtryk, det ærede medlem brugte angående spørgsmålet om bevillingsmyndighedens stilling — føje, at hermed henhører disse spørgsmål under den til enhver tid siddende ministers parlamentariske ansvar. Der er ikke tvivl om, synes jeg, at der her er truffet en ordning, hvorved også bevillingsmyndigheden kan føle sig ganske tryk.

Asger Jensen: Jeg forstår, at den højtærede økonomiminister er tilfreds med det resultat, udvalgsflertallet er nået frem til, men det kan ikke betyde, at man dermed er nået frem til det, som det daværende ærede medlem hr. Bertel Dahlgaard i 1956 ønskede, nemlig at bevillingsmyndigheden må have et vist indseende i de konkrete tilfælde. Vi har jo heller ikke sagt, at vi var helt klar over, hvad der ville være den rigtige udvej, men vi har ment, at den rigtige udvej var, at bevillingsmyndigheden fik indflydelse derpå, og derfor har vi også i vor udtalelse i betænkningen peget på bl. a. finansudvalget eller et andet udvalg. Jeg kan også nævne, at vi i udvalget har stillet forslag om, at alle større arbejder skulle opføres på finansloven, således at den bevilgende myndighed, nemlig folketinget, var med til at afgøre de enkelte sager.

Derfor har vi været villige til at deltage i en sådan drøftelse for ikke alene at nå frem til det bedste, men også nå frem til det, folketinget vel har tænkt på med den erklæring, der blev citeret her fra talerstolen. Vi er altså ikke enige i, at bevillingsmyndigheden får mere indflydelse, end den hidtil

[Asger Jensen.]

har haft. Hvorvidt vejnævnet så kan give gode råd til ministeren eller ikke, skal fremtiden vise.

Hermed sluttede forhandlingen.

Ændringsforslagene nr. 1 og 2, § 1, således ændret, ændringsforslagene nr. 3 og 4, § 2, således ændret, §§ 3-6, ændringsforslagene nr. 5 og 6, § 7, således ændret, ændringsforslagene nr. 7, 8, 9 og 10, § 8, således ændret, ændringsforslag nr. 11, § 9, således ændret, ændringsforslag nr. 12, § 10, således ændret, ændringsforslagene nr. 13, 14 og 15, § 11, således ændret, ændringsforslag nr. 16, § 12, således ændret, § 13, ændringsforslag nr. 17, § 14, således ændret, ændringsforslag nr. 18 til det lovforslaget som bilag tilknyttede refusionsskema og refusionsskemaet, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Lovforslaget går herefter til fornyet udvalgsbehandling.

Den følgende sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

(Første behandling findes i tidenden sp. 1817, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 825).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Udvalgets ordfører (Retoft): Udvalget har i flere møder drøftet det lovforslag, som nu er til behandling, uden at man er nået til enighed, idet et mindretal ikke ønsker at medvirke til lovforslagets gennemførelse.

Udvalget har modtaget en henvendelse fra Kjøbenhavns Frihavns-Aktieselskab om fritagelse for benzinafgift for havnens egne

motorkøretøjer, der udelukkende anvendes inden for havnens område. Det nævnte andragende er forårsaget af, at politiet under henvisning til §§ 1 og 11 i færdselsloven af 24. maj 1955 stiller krav om indregistrering af havnens motorkøretøjer, hvorved disses hidtidige fritagelse for benzinafgift bortfalder. Udvalget finder andragendet rimeligt.

Finansministeren har under et samråd lovet at overveje spørgsmålet og at drøfte muligheden af at imødekomme frihavns-selskabets andragende med den højtærede justitsminister.

Der er ingen ændringsforslag stillet, og jeg kan på udvalgsflertallets vegne anbefale, at lovforslaget vedtages. Da finansministeren imidlertid ønsker at stille forslag om en ændring af ikrafttrædelsestidspunktet, anmoder jeg om, at vi kan få en kort udvalgsbehandling mellem anden og tredje behandling.

Holmberg: Det er ikke min hensigt på nærværende tidspunkt på grundlag af dette lille lovforslag at starte en større debat om motorbeskatningen, men jeg vil gerne sige, at debatten herom begynder at antage en mærkelig form.

For et par år siden fik vi forelagt det store komplekse fra motorkommissionen om en omlægning af hele beskatningsgrundlaget. Vi blev som bekendt ikke færdig, det blev kun til en første behandling, men der var enighed om, at der var mange ting, som trængte til ændringer. Siden er der ingenting sket, hvilket i og for sig er en tydelig tilsidesættelse af motorkommissionens betænkning.

Siden regeringsdannelsen har den højtærede finansminister ikke villet genfremsætte dette lovforslag — hvorfor kan vi naturligvis kun gætte os til — men motorfolkene er ikke tjent hermed. Sidste gang vi efterlyste en debat herom, sagde den højtærede minister, at der ville jo blive lejlighed til at drøfte det hele i forbindelse med det lille lovforslag om motorafgifterne og lovforslaget om tilskud til offentlige veje. Finansministeren ved, at denne mulighed ikke har været levnet os. Det lille lovforslag, vi her behandler, er der faktisk ingen penge i; det angår to formålsbestemte ønører, der har været opkrævet i lang tid. Formålene,