

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 134 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredje behandling af forslag til lov om ekspropriationer under ministeriet for offentlige arbejder.

(Anden behandling af lovforslaget (nr. 101) findes i tidenden sp. 3565).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Johan Asmussen: Ved første og anden behandling af dette lovforslag har jeg på mit partis vegne givet udtryk for dels nogle principielle betænkeligheder ved en efter vor mening noget for stor anvendelse af den slags bemyndigelser på ekspropriationsområdet, dels en speciel betænkelighed med hensyn til, at man i denne fremtidige standardlov har medtaget mulighed for ekspropriationer til anlæg for rutebiler, hvilket ikke var tilfældet i de årlige love.

Jeg bebudede ved anden behandling, at vi eventuelt ville stille ændringsforslag gående ud på, at denne bestemmelse om rutebilanlæg skulle udgå. Jeg er klar over, at udvalget ikke har fundet anledning til en yderligere overvejelse på dette punkt. Under disse omstændigheder vil vi frafalde at stille ændringsforslag. Vi fastholder dog de betænkeligheder, der er givet udtryk for, og kan af den grund, som jeg her har angivet, ikke stemme for lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 127 stemmer; 4 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 ændring af lov om forsorgen for åndssvage og andre særlig svagtbegavede. (Udskydelse af revisionen af bestemmelserne om sterilisation af åndssvage).

(Første behandling af lovforslaget (nr. 124) findes i tidenden sp. 3463).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets tekst og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Anden behandling af forslag til lov om midlertidigt tillæg til folke-, invalide- og enkepensionister samt om midlertidig forhøjelse af grænsen for hjælp til underhold.

(Første behandling af lovforslaget (nr. 146) findes i tidenden sp. 3571).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

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

Ingen bad om ordet.

Lovforslagets §§ 1-5 og dets overgang til tredje behandling
vedtoges uden afstemning.

Formanden: Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse imod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændringer i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

(Lovforslaget (nr. 155) findes i tillæg A. sp. 2187, fremsættelsen i tidenden sp. 3556).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Egon Jensen: Det foreliggende lovforslag har nøje tilknytning til de afgiftslovsforslag, som i øjeblikket er til behandling i et udvalg. Den højtærede finansminister har gjort opmærksom på, at der senere ville fremkomme forslag om yderligere afgiftsforhøjelser, så det foreliggende lovforslag kan ikke give anledning til nogen overraskelse.

Ved første behandling af den såkaldte buket gav mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Peter Nielsen, udtryk for vor stilling til dækningslovsforslagene og nødvendigheden heraf. Jeg skal ikke gentage disse bemærkninger.

Det er rigtigt, at omsætningsafgiften på biler er høj, men den er dog åbenbart ikke højere, end at der i 1964 kunne importeres over 108.000 personbiler, og importen er i stadig stærk stigning. Lad mig illustrere det med et par tal. Fra 1963 til 1964 steg importen af nævnte biler med 25.000 eller med omkring 30 pct. I januar måned i år er importen steget med yderligere ca. 1.000 i forhold til sidste år eller 20 pct.s forhøjelse af den i forvejen høje import i 1964. På 10 år har vi firdoblet vor bilpark. Det er nok et spørgsmål, om vi fortsat har råd til en så voldsom import som denne, der i 1964 androg 1.500 mill. kr.

Der er jo i disse dage ønske om besparelser, og det vil vel ikke mindst gå ud over vejudgifterne.

Der er vanen tro sket en voldsom hamstring af biler i disse dage, hvad man kun kan beklage. Det gavner ikke samfundet, og selv om den enkelte måske får en øjeblikkelig gevinst, er det lige utiltalende. Der er åbenbart mennesker, der har penge nok til at købe ind, når det gælder om at slippe fri for byrder, der skulle pålægges hele befolkningen. I sandhedens interesse skal det dog siges, at der foregår i disse dage handel, der ikke har hamstring som grundlag.

Jeg har bemærket mig Danmarks Automobilforhandlerforenings protest. Man plejer ellers altid fra den side at være temmelig vaks, når det drejer sig om at få biler ud ad døren, når der forestår en afgiftsforhøjelse, og har vel også været det i dette tilfælde. At loven skal have virkning fra tirsdag den 16. marts, har man været klar over fra den 12. marts om aftenen og måtte altså handle på disse vilkår. Bedre havde det selvfølgelig været, om afgifterne kunne være trådt i kraft omgående, således at vi havde undgået et for stærkt indkøb og hamstring.

Til lovforslagets enkelte punkter skal jeg ikke gøre mange bemærkninger. Det drejer sig om en forhøjelse på 11-12 pct. af det hidtidige afgiftsbeløb; det svarer i penge til omkring 600 kr. for de mindre biler og 2.000 kr. for mellemstørrelsen og de lidt større biler.

Jeg kan udtale min glæde over, at invaliderede får bedre mulighed for at købe større vogne, idet afgiftsfritagelsen for sådanne vogne kommer til at gælde biler af en størrelse på 500 cm³ mod nu 300 cm³. I særlige tilfælde kan man få afgiftsfritagelse for endnu større vogne. Ligeså er det et fremskridt, at vogne, der anvendes til kollektiv trafik og befordring af invaliderede, kan fritages for afgiften.

Biler med såkaldte papegøjeplader, for hvilke der betales halv omsætningsafgift, er ikke blevet færre i antal med årene. I 1964 blev der, så vidt jeg erindrer, importeret 11.000—12.000. Jeg forstår, at den højtærede finansminister nu ønsker en klar eller i hvert fald mere rimelig afgrænsning, så der stadig er tale om halv afgiftsfritagelse for egentlige varevogne med ret til persontransport, men at varevogne, som bortset fra blændede ruder har karakter af personbiler, ikke mere skal have fritagelse. Det kan der vel være nogen rimelighed i. Det drejer sig selvfølgelig om de fremtidige indregistreringer, således at det ikke får virkning for de biler, der for øjeblikket kører rundt. Hvis der bliver særlige vanskeligheder omkring dette spørgsmål, må vi selvsagt se på det i et udvalg. De øvrige punkter giver mig ikke anledning til bemærkninger på nuværende tidspunkt.

Der er her tale om et forslag, som har klart forbrugsbegrænsende sigte, og som har nøje sammenhæng med allerede frem-