

Arne Larsen: Vi er vist nu kommet til dagens politiske højdepunkt, hvilket også fremgår af det store fremmøde i det høje ting på nuværende tidspunkt. Her fremsætter regeringen et virkelig selvstændigt og epokegørende reformforslag — et lovforslag, som den tidligere regering hverken har lod eller del i: et forslag om museumsbaner. Mærkeligt nok er det ikke omtalt i åbningstalen; men der kan jo henad vejen dog komme nogle gode og lyse ideer fra regeringens side.

Socialistisk folkeparti har intet principielt at indvende mod museumsbaner; det kan sikkert for mange mennesker være både interessant og fornøjeligt i deres fritid at beskæftige sig med veterantog, og vi vil ikke lægge hindringer i vejen for en sådan livsudfoldelse. Den kan for mange mennesker have en stor betydning, ligesom det selvfølgelig af turistmæssige og rekreative grunde kan være rart med sådanne udflygtsbaner. På den anden side er det selvfølgelig rigtigt, at disse museumstog bør underkastes et vist tilsyn, og at der må sikres en i alle henseender forsvarlig drift på disse baner, og det er det, lovforslaget tilsigter. Vi har intet at indvende imod lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for den særdeles gode modtagelse, lovforslaget har fået.

Det er en pudsigt sag i den forstand, at man kan spørge sig selv — og det har jeg da også måttet spørge om — om det virkelig var nødvendigt at gå denne vej for at klare et problem, som jeg i og for sig har indtryk af — det har også vist sig under drøftelsen her — at alle var enige om bare skulle ordnes på en eller anden måde. Men det, der er begrundelsen for lovforslaget, og som dermed også ligger bag ved bestemmelsen om, at det er kommunerne, der skal have tilladelsen, er, at selv om det jo sådan set ikke er noget større problem, må man stadig væk erkende, at hvad enten det hedder museumsbane eller veteranbane eller en anden slags jernbane, gælder det nu engang om på skinner, som det så strengt hedder, at køre over offentlig vej. Det må derfor erkendes, at der er et trafikalt hensyn, og at der også kan ske ulykker med en museumsbane. Jeg vil altså ikke helt være med til sammenligningen med rutschebanerne,

som jeg ikke uden videre, selv om vi nærmer os juletiden, ville finde det rimeligt at betragte som trafikale problemer i forhold til offentlig vej.

Jeg skal i øvrigt ikke gå i detaljer. Det eneste af det, der er sagt her, der virkelig kan være grund til at overveje, må være det spørgsmål, om man helt entydigt skal lade ejerforholdet ligge på kommunale hænder. Det har været vores opfattelse, og det kan der godt gives begrundelser for. Der er jo to muligheder: enten kan man inden for denne form for ejerforhold respektere det fredningsmæssige og andet, for det er jo et spørgsmål om, hvem der ejer selve banelinjen og sporene, eller også må man finde en eller anden ventil, så man kan tilgodese noget af det, der er gjort opmærksom på. Det vil jeg gerne være med til at drøfte i udvalget.

Jeg ved, at der er interesse i at få en relativt hurtig afklaring af disse ting, og derfor takker jeg for tilsagnet om, at det skal være en hurtig udvalgsbehandling. Også det vil jeg gerne medvirke til.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 70) findes i tillæg A. sp. 1629, fremsættelsen i tidenden sp. 1577).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Horn: Vor gruppe kan tiltræde det lovforslag, der her er fremsat. Det er en logisk følge af regeringens beslutning om indførelse af fastprissystemet, således som dette er fastlagt i cirkulæret fra juni måned. Det er ganske naturligt, at der skaffes lovhjæmel

[Horn.]

til, at dette også kommer til at gælde de kommunale veje. Når kommunerne til disse henter betydelige tilskud fra statskassen; er det rimeligt, at dette område undergives den almindelige regel i bygge- og anlægssektoren.

Jeg lagde mærke til, at ministeren i fremsættelsestalen gav udtryk for, at der ikke har været nogen drøftelse her i tinget af fastprissystemet. Jeg ved ikke, om det var en opfordring til, at vi skulle have det. Vi har ikke noget ønske om at få en principdrøftelse af det, for vi accepterer i og for sig, at det kan være udmærket at gøre dette forsøg for at se, om man derigennem opnår billigere priser. Det kunne der være et og andet som talte for. Jeg har af diskussionen i sommer i pressen og organisationerne imellem bemærket, at der er kredse, som står regeringen ret nær, der ikke uden videre accepterer systemet, men vel har affundet sig med det. Den almindelige betragtning er, at det kan skabe visse vanskeligheder navnlig for de mindre virksomheder. Hvis man nu forudsætter, at det giver lavere priser, bliver det aldrig til at dokumentere eller finde ud af, om det er dette system, der har ført til de lavere priser, eller om det er den almindelige afdæmpning i bygge- og anlægssektoren, som har presset priserne ned.

Umiddelbart lyder det sandsynligt, at der skulle være en vej frem her. Jeg mener også, at der er ret store firmaer i projekteringsbranchen, som allerede mener, at der er penge at hente på dette felt, og det er rimeligt, at det også kommer til at gælde for vejsektoren. Der er inden for vejsektoren som inden for bygge- og anlægssektoren i almindelighed områder, hvor der kan være visse vanskeligheder med at praktisere det; men jeg har forstået på cirkulæret og på ministerens fremsættelsestale og bemærkningerne til lovforslaget, at de vanskeligheder, der eventuelt kan blive, kan man tale sig til rette om.

Vi kan anbefale lovforslaget til vedtagelse og håbe, at der ikke er nogen, der kommer til skade ved det. Vi kunne nok være lidt ængstelige for den mindre håndværker, som kan have vanskeligt ved at skaffe kapital nok til at stå i forskud med den finansiering, der må forudsættes, når han skal købe materialer for at kunne holde sin pris. Han

kan også have flere vanskeligheder end den større virksomhed med at klare tidsfristen, hvis der opstår forhold, der ikke er taget særligt hensyn til i cirkulæret. Han vil vel også have vanskeligt ved helt at være på linje med de store firmaer, når han skal lave den endelige kalkulation.

I øvrigt må kalkulationen efter dette system bygge på meget minutiøse projekteringer og beskrivelser. Jeg forstår da også på ministerens fremsættelsestale, at det er en vigtig forudsætning for hele systemet, at der virkelig bliver gjort et stort arbejde ud af detaljprojektering og beskrivelse. Hvad det betyder i praksis, har vi ikke noget bedre eksempel på end Limfjordstunnelen, hvor man nu kan overse, hvordan det er gået. Så vidt jeg har forstået, er her tale om en særdeles fin forprojektering, og alle tidsfrister og beløb osv. har holdt fint. Alene heri ligger, at der er penge at tjene ved det her foreslåede system, og vi kan anbefale det.

Kjærgaard: Det her foreliggende lovforslag om faste priser og tidsfrister for vejarbejde, der overdrages entreprenører, må siges at være rigtigt i sit sigte, for kan der med en sådan bestemmelse opnås et mere sikkert overblik over pengebehovet og hermed en mere holdbar budgetlægning, er noget jo vundet. Såfremt sådanne aftaler bliver almindelige, vil det sandsynligvis også medvirke til, at vi får en stabilere prisudvikling.

I de senere årtier har vi oplevet, at man ved hjælp af en bedre teknik og nyere og mere effektive vejbygningsmaskiner er i stand til enten at bygge flere kilometer vej eller veje af en betydelig bedre kvalitet pr. beskæftiget end tidligere. Gennemføres dette lovforslag, ligger der utvivlsomt også heri et stærkt incitament til yderligere at forbedre og udbygge dette apparat, hvilket for så vidt ville være meget ønskeligt, idet de krav, fremtiden stiller til vore veje med hensyn til kapacitet og bæreevne, er meget store. Vi må f. eks. forudse, at ønsket om tilladelse til at køre med vogne med et større akseltryk ikke i længden kan sidde overhørig.

Der er dog en række særlige forhold ved vejbygning, der må give anledning til i det kommende udvalg at analysere virkningerne af lovforslaget. En aftale om kontrakt om

[Kjærgaard.]

udførelse af et stykke vejarbejde til en helt fast pris betinger, at alle usikkerhedsfaktorer må fjernes, og det vil betyde, at projekt og konditioner skal være særdeles gennemarbejdede. Der må opgives helt nøjagtige mængdeberegninger og afstande for henholdsvis jordmængder og flytninger samt for materialeforbrug, og det må forud fastslås, hvor store udskiftninger af det, vejteknikerne kalder blød bund, der skal foretages; selv de omhyggeligste undersøgelser kan ikke altid afsløre nødvendigheden heraf. Skal arbejdet foregå i en bygade eller i bebyggede områder, skal det fastslås, hvilke hensyn der skal tages til eksisterende anlæg — jeg tænker her på kloak, vand, fjernvarme, kabler osv. — og der skal også etableres indkørsler til ejendommene, alt sammen noget, man bedst og rigtigst kan gennemføre under arbejdets gang.

Alt i alt må det sikkert påregnes, at der ved indgåelse af aftaler fortsat må regnes med enhedspriser i betydeligt omfang. Skal der udarbejdes projekter, hvori alle forhold skal tages i betragtning, vil det kræve en betydelig større indsats af kvalificerede teknikere hos kommunerne, og disse teknikere er allerede i dag en mangelvare ude i kommunerne. Hermed vil følge betydelig større projekteringsomkostninger og et betydeligt tidtab. Loven bør ikke få den virkning, at kommunerne i større omfang end tidligere foretrækker at udføre arbejdet ved egen foranstaltning.

Vejteknikerne har en tommelfingerregel, der siger, at for hver øre, arbejdslønnen stiger i timen, øges udgiften til et stykke vejarbejde med én promille. Den afdæmpede stigningstakt, vi nu kan glæde os over her i landet, giver anledning til at antage, at entreprenørerne næppe vil eller måske har behov for at beregne sig noget større tillæg for denne risiko.

Det konservative folkeparti ser med stor velvilje på lovforslaget og ønsker det held under det videre arbejde her i folketinget.

Holmberg: Det foreliggende lovforslag giver mig ikke anledning til ret mange bemærkninger, i alle tilfælde ikke her ved første behandling. Det er måske en naturlig videreførelse af bestemmelserne om de så-

kaldte faste priser og faste tidsfrister ved statslige bygge- og anlægsarbejder.

Men når det er sagt, vil jeg ikke undlade at gøre opmærksom på, at det slet ikke er så enkelt endda for de mange små kommuner, som endnu ingen kommuneingeniør har. De har i vid udstrækning ladet arbejdet udføre efter regning, som man siger, og jeg er helt overbevist om, at det i de allerfleste tilfælde egentlig har virket meget godt. Denne mulighed bliver nu kun tilbage ved reparationsarbejder og måske vedligeholdelsesarbejde. At det så vil være meget, meget vanskeligt at skelne mellem reparation og vedligeholdelse, er ganske åbenbart; men det er vel også derfor, vi kan læse, at ministeren skal have mulighed for at dispensere.

Jeg vil dog nævne en anden mulighed. Vi har jo flere klasser af veje, og måske kunne det for de mindre befærdede veje være amtsvejinspektøren, der kunne give dispensation i sondringen mellem reparation og vedligeholdelse og eventuelt tillade reparation og vedligeholdelse, der ikke skal indgå i det såkaldte fastprissystem. Jeg kunne også spørge, om der ved de ændringer, som mange gange opstår under arbejdets udførelse, fordi bygherren ønsker dem, også bliver tale om fast pris.

Jeg mener altså, der er en hel del, der afgjort egner sig til udvalgsbehandling, hvad jeg vil foreslå. I princippet kan jeg tiltræde lovforslaget, men der er visse ting, vi skal se lidt nærmere på.

Lindegård Rasmussen: Jeg skal på det radikale venstres vegne om det foreliggende lovforslag kun sige, at det må være en naturlig konsekvens af, at vi har en fastprisordning, der er udstrakt til områder, som er så nært beslægtet med de områder, lovforslaget tilsigter at inddrage under systemet, at også disse områder medtages.

Det skal måske lige understreges, at det i denne omgang kun drejer sig om vejarbejder, kommunerne lader udføre ved entreprenører, og at der på grund af vanskelighederne ved at sondre mellem almindeligt vedligehold og egentlige forbedringsarbejder er en meget fornuftig dispensationsbestemmelse indsat i lovforslaget.

Det radikale venstre kan anbefale lovforslaget.

Arne Larsen: Den 1. oktober i år er der i henhold til boligministeriets cirkulære af 21. juni gennemført faste priser og faste tidsfrister for arbejder og leverancer inden for statslig og statsstøttet bygge- og anlægsvirksomhed. Disse regler er det hensigten at gennemføre på alle områder — også på områder, hvor der gives en eller anden form for statsstøtte, f. eks. refusion af vejjudgifter i henhold til lov om tilskud til offentlige veje.

Der er vist næppe, endnu da, ført bevis for, at disse regler, der som sagt kun har virket i meget kort tid, vil betyde en billig-gørelse af offentlige arbejder. Måske vil de, måske ikke. Men da det ad cirkulæremæssig vej er gennemført på en række andre områder inden for den offentlige anlægsvirksomhed, vil socialistisk folkeparti ikke modsætte sig dette lovforslags gennemførelse.

En anden ting, som mit parti har fremført ved flere lejligheder, er, at når det drejer sig om bygge- og anlægsvirksomhed, også inden for vejsektoren, var det måske på sin plads, at både staten og kommunerne langt kraftigere kom ind i selve anlægsvirksomheden. Hvis der oprettedes såvel statslige som måske amtskommunale entreprenørføretagender af langt større format, end vi kender til det nu, kunne det godt ske, at bestemmelserne om faste priser og faste tidsfrister var mere eller mindre overflødige.

I forbindelse med lovforslaget vil jeg gerne spørge ministeren, om han agter snarest at revidere loven om tilskud til offentlige veje med henblik på refusionsbestemmelserne. Vi mener i mit parti, at de bør omarbejdes og gøres mere hensigtsmæssige, således at staten får langt mere hånd i hanken med vejjudgifterne i hele vejsektoren, ikke alene hovedlandeveje og motorveje, men også amts- og biveje.

Med disse få bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget.

Ministeren for offentlige arbejder (Guldberg): Jeg vil gerne takke for tilslutningen. Rent formelt ligger det sådan, at det, vi her drøfter, for så vidt ikke er, om man skal bruge fastprisordningen og fasttidsordningen eller ej, idet det jo er ganske klart, at dette for statens arbejders vedkommende var et administrativt spørgsmål, som rege-

ringen måtte afgøre, og som regeringen har afgjort. Ansvar for at indføre dette princip på det område, hvor det nu er regeringens ansvar, må vi selvfølgelig stå ved. Det, det drejer sig om her, er, om man skal blive stående ved reglen gældende for statsarbejder med de undtagelser, der også må gælde på statsarbejdernes område, eller om man skal udvide det til også at omfatte andre offentlige områder — først og fremmest dem, hvor staten som her i virkeligheden betaler en væsentlig del af udgifterne. Jeg kan nævne, at statens andel i vejjudgifterne igennem refusionerne er på 1.500 mill. kr. om året; det er et tal, der viser, at det ikke er et område, man sådan kan forbigå uden at interessere sig for det.

Jeg takker for tilslutningen fra alle sider til det princip, at når fastprisordningen nu på regeringens ansvar er gældende for statsarbejderne, må det også være rimeligt og naturligt at indføre en tilsvarende ordning på det kommunale område. Naturligvis er der forskel på størrelsen, men når man på dette område taler om 1.500 mill. kr. årligt i vejjudgifter for staten, er det ikke bare småarbejder, det kan dreje sig om. Det er klart, at fastprisordningens betydning ligger på de store, gennemarbejdede og gennemprojekterede arbejder, der kommer i licitation; det er her, den har sin værdi og interesse.

Da det nu er første gang, der er lejlighed til i folketinget at komme ind på fastprisordningen, og da ordførerne har berørt den, vil jeg gerne gøre et par rent principielle betragtninger gældende om den.

For det første vil jeg advare imod at gøre det til en meget principiel og opsigtsvækkende måde at udføre licitationsarbejder på. Det er heller ikke gjort af ordførerne, men det er i hvert fald kommet frem i den offentlige debat. Realiteten er jo den, at det er den normale, der i og for sig altid har været gældende, og som egentlig er grundlaget for hele licitationsordningen og for „Almindelige betingelser for arbejder og leverancer“, som kort og enkelt siger, at den, der bestiller et stykke arbejde gennem tilbud, ved at vælge mellem forskellige tilbud og acceptere ét kan få at vide, hvornår det stykke arbejde er færdigt, og hvad det kommer til at koste.

Det har været det faste og normale

[Ministeren for offentlige arbejder.]

princip, men som følge af de unormale forhold inden for dette område og vanskelighederne ved at overse tingene er det efterhånden ved forbehold gledet ud, så det var blevet en sjældenhed, og således at entrepris kontraktens karakter faktisk var ændret. Det har vist sig, som visse af ordførerne har været inde på, at der i kraft af denne ændring nok er sket en udvikling i retning af, at man på adskillige områder har iværksat arbejder, også efter licitation, uden at det tilstrækkelige grundlag har været til stede. Dette er efter vor opfattelse — det var altså også årsagen til regeringens beslutning — set fra begge sider af forhandlingsbordet en utilfredsstillende ting, og det skulle man altså også gerne komme af med.

Med hensyn til betænelighederne over for de små projekter, de små arbejder, vil jeg gerne sige, at i det øjeblik et arbejde er af et sådant omfang, at det virkelig bør projekteres og udbydes i licitation, så tror jeg ikke, at betænelighederne har meget på sig. Men jeg erkender, at der er områder, hvor arbejder er af en sådan størrelsesorden og en sådan karakter, at de egentlig slet ikke skulle være entrepris arbejder, men hvor de offentlige myndigheder mere eller mindre er bundet til at tage arbejder ind som entrepris arbejder, uden at de egentlig egner sig til det, idet de egentlig burde være regningsarbejder. Det er bl. a. det, hr. Holmberg var inde på flere steder. Herom vil jeg gerne sige, at det er jeg fuldt klar over, og heri ligger også, at i det omfang man på grund af andre synspunkter i offentlig forvaltning møder med entrepris arbejder, der måske egentlig burde have været regningsarbejder, og disse kommer ind efter denne lovs tankegang til mulig dispensation, da er jeg ikke i tvivl om, hvordan jeg bør behandle sådanne dispensationsansøgninger, fordi det er klart, at disse sager egentlig falder uden for principet.

Endelig en enkelt bemærkning til hr. Horn, der var inde på noget, som jeg også gerne vil benytte lejligheden til at svare på. Jeg tror nok, det er den helt almindelige opfattelse, som hr. Horn gav udtryk for med hensyn til de mindre virksomheder, derunder også fagdelingen. Nu spiller denne

måske ikke så stor en rolle på vejbygningsområdet, men det er samme problem. Det er klart, at man kan anlægge det synspunkt, at fastprisordningen måske giver de mindre virksomheder nogle vanskeligheder på grund af nødvendigheden af bedre forberedelse og måske også visse finansieringsproblemer m. m. Jeg vil gerne sige, at selv om mange også fra teknisk sagkyndig side har anlagt dette synspunkt, så er det i hvert fald ikke min personlige opfattelse. Jeg har den modsatte opfattelse, at mangelen på fasthed og sikkerhed i det kontraktlige grundlag, netop mangelen på sikkerhed med hensyn til tidsfrister og aftaler, har været en overordentlig hård belastning for de enkelte små virksomheder, som aldrig kan påtage sig det samlede arbejde som helhed, og som altid er et led i et samarbejde med andre. I virkeligheden er der sket en vældig begrænsning i disse små, ofte dygtige virksomheders mulighed for at deltage, fordi forudsætningen er, at de andre deltagere også er bundet tidsmæssigt og kontraktmæssigt. Den nye ordning giver i hvert fald ikke lutter ulemper, selv om man jo altid ser ulemperne først. Jeg er ikke sikker på, at synspunktet med hensyn til de mindre virksomheder er rigtigt. Jeg har i virkeligheden den overbevisning, at man med den gamle ordning snarere måtte opleve efterhånden at se mange af de små selvstændige virksomheder blive kvalt, fordi de ikke havde mulighed for at gå ind i et samarbejde med andre med sikkerhed for, at de ikke alene selv holdt deres aftaler, men også at de andre gjorde det. Det vil jeg gerne lægge med ind i den bedømmelse. Jeg håber, at det skal vise sig at være rigtigt, for formålmæssigt tror jeg man er enig.

Jeg takker altså for tilslutning og god behandling og skal give tilsagn om, at vi kan drøfte disse afgrænsningsproblemer og de spørgsmål, der kan være, nærmere i det påtænkte udvalgsarbejde.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Anden næstformand (Hanne Budtz): Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlem-

[Anden næstformand.]

mer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring af lov om erhvervsskattens afløsning i visse kommuner m. v.

Valgt blev: *Juul-Madsen, Asger Jensen, Støhr Johansen, Langkilde, A. Chr. Andersen, Enggaard, Holger Hansen, Niels Helveg Petersen, Arthur Jacobsen, Helge von Rosen, Børge Schmidt, Grünbaum, Ove Hansen, Erhard Jakobsen, Egon Jensen, Peter Nielsen og Uhrskov.*

Anden næstformand (Hanne Budtz): Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af dags dato meddeler finansministeren, at han ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om afgift af chokolade- og sukkervarer m. m.

og

forslag til lov om ændring af lov om sømandsskat. (Ændringer som følge af kildeskattens ikrafttræden).

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Finansministeren (Poul Møller): Jeg skal tillade mig for det høje ting skriftligt at fremsætte *forslag til lov om afgift af chokolade- og sukkervarer m. m.*

Forslaget går ud på at gennemføre en ændring af den gældende beskatning af chokolade- og sukkervarer fra at være en kombineret værdi- og vægtafgift til at blive en ren vægtafgift. En sådan omlægning vil være en videreførelse af den omlægning, der blev gennemført i 1955, hvor afgiften blev ændret fra en ren værdibeskatning til en kombineret værdi- og vægtbeskatning.

Som begrundelse for nu at gå helt bort fra at anvende værdien som grundlag for afgiftsberegningen kan anføres, at det med de ændringer i handelsleddenes struktur, som er foregået og stadig foregår, er blevet mere og mere vanskeligt at sikre en no-

genlunde ligelig beskatning af ensartede varer. Hertil kommer, at en beskatning på grundlag af varernes vægt vil være langt enklere end den nuværende og gribe mindre ind i prisdannelsen, bl. a. fordi bestemmelserne i den gældende lov om prislister og om mindstebeskatningspriser vil kunne bortfalde. Omlægningen, som imødekommer ønsker fremsat fra chokolade- og sukkervarebranchen, vil medføre væsentlige arbejdsbesparelser for de afgiftspligtige virksomheder og ligeledes for toldvæsenet.

Der er foreslået en afgiftssats på 6 kr. pr. kg, hvilket er lidt lavere end den gennemsnitlige afgiftsbelastning pr. kg efter den gældende lov. Der må påregnes et provenutab på ca. 13 mill. kr. årligt. Provenuet efter den gældende afgiftslov er anslået til at ville udgøre 290 mill. kr. i finansåret 1969-70.

Den foreslåede afgiftsomlægning vil medføre en nedsættelse af afgiften for chokoladevarer. Eksempelvis kan jeg nævne, at en plade chokolade med en detailpris på 1 kr. 10 øre vil få en afgiftsnedsættelse på 12 øre, hvilket svarer til ca. 3 kr. 50 øre pr. kg. Omvendt vil sukkervarer stige i afgift. For en typisk bolsjevarer vil en pose med 90 g med en detailpris på 1 kr. 10 øre stige 16 øre i afgift, svarende til ca. 1 kr. 80 øre pr. kg.

Den lempeligere beskatning af chokoladevarerne må anses for ønskelig. Den høje beskatning af chokolade her i landet har virket begrænsende på forbruget. Det forhold, at der må påregnes stigninger i chokoladepriserne som følge af stedfundne pristigninger for kakaobønner, kan give vanskeligheder for chokoladebranchen, og værdiafgiften vil forøge sådanne vanskeligheder.

Også for råstofafgiftens vedkommende er afgiftssatserne foreslået ændret fra en kombineret værdi- og vægtafgift til en ren vægtafgift. Råstofafgiften, der skal betales ved indførslen af bl. a. mandler og nødder, når den foretages af andre end chokolade- og marcipanfabrikkerne, tilsigter at forhindre, at den produktion af afgiftspligtige varer (f. eks. marcipan), som naturligt sker i de registrerede fremstillingsvirksomheder, som følge af uligheder i beskatningen overgår til virksomheder, der fremstiller afgiftsfri varer (f. eks. kager), hvori indgår afgiftspligtige bestanddele. Over for dette hensyn