

3) at forsøge at gøre Fordelingsgrundlaget endnu mere retfærdigt.

Til paa Grundlag af disse Synspunkter at udarbejde de nærmere Bestemmelser nedsattes et Underudvalg, bestaaende af de 4 Ordførere.

For at faa et fast Grundlag at arbejde paa ved Beregningen af Afgifterne udbad man sig en Fortegnelse over Antallet af indregistrerede Motorkøretøjer pr. 1. Marts 1927 og modtog, som det fremgaar af Bilag 7, en Fortegnelse, der oplyser om de enkelte Vogntyper og disses Vægt, og som viser, at der nævnte Dato fandtes 75 594 Motorvogne, 21, 191 Motorcykler, 162 Paa-hængsvogne.

Paa Grundlag af denne Fortegnelse stillede Underudvalget en Række Ændringsforslag til Lovforslagets § 6, Forslag, der i første Række tog Sigte paa at lette Vægtafgiften for Lastvognene samtidig med, at man gik bort fra Lovforslagets Bestemmelse om, at Vægtafgiften for disse Vogne foruden paa Grundlag af Egenvægten tillige skulde beregnes efter Middeltallet mellem Køretøjets Egenvægt og dets Vægt med højeste tilladte Belastning, idet man ikke fandt dette Beskatningsgrundlag helt rationelt. For hver Gang man stillede Ændringsforslag, blev der umiddelbart efter med velvillig Assistance fra Administrationen foretaget en Beregning, og efter en lang Række af saadanne Beregninger enedes man paa det Grundlag, der giver sig Udtryk i det af hele Udvalget stillede og af Ministeren tiltraadte Ændringsforslag Nr. 13 til § 6. — Det skal bemærkes, at naar man har foreslaaet en højere Skala end den i Lovforslaget foreslaaede, undtagen for saa vidt angaar Motorcykler, hvor Vægtafgiften er nedsat, idet man fandt denne for høj for disse Køretøjer, da har det sin Aarsag i Enigheden om at forlade Gummiafgiften, hvis Provenu man har fordelt dels paa Vægten og, som det fremgaar af Ændringsforslag Nr. 15 til § 8, dels paa Benzin. Udvalget har maattet tage Afstand fra Bestemmelsen om, at Køretøjer, der i Henhold til Politivet-tægtsbestemmelsen er godkendt som offentlige Drosker, kunde fritages for eller faa en

Lempelse i Vægtafgiften, idet man har ment, det kunde og med nogen Ret burde drage Konsekvenser med sig overfor andre lignende Køretøjer, og for dette har man ikke turdet tage Ansvar.

For at have et Overblik over, hvorledes den nye Afgiftsform vilde virke, har man samtidig med Beregningerne over Provenuet stadig suppleret disse med en Oversigt over Virkningen paa de almindelig brugte Vogmærker, idet man er gaaet ud fra en aarlig Kørselslængde af henholdsvis 10 000 km og 30 000 km for Personvogne og Rutevogne.

For at kunne tage Stilling til Fordelingsgrundlaget af det indkomne Provenu har Udvalget skaffet en Række Oplysninger til Supplering af de Oplysninger, der findes i Kommissionens Betænkning med Hensyn til Vejudgifterne og disses Fordeling ud over Landet. Man har saaledes i Bilag 4 en Redegørelse for de sognekommunale Vejudgifters Stigning i de sidste Aar og i Bilag 1 en Fortegnelse over Amtsraads-kredsens procentvise Udlodning til Sognekommunerne samt i Bilag 5 Opgørelse over, hvad de enkelte Amter har faaet i Aarene 1920—21 til 1925—26, og hvad Amterne vilde have faaet, hvis Afgiften udelukkende fordeltes efter deres Vejudgifter. Paa Grundlag af dette ret omfattende Materiale (jfr. Kommissionens Betænkning) har Udvalget ment at maatte stille Ændringsforslag Nr. 24 til § 10, hvorved man forhøjer Sognekommunernes Andel, nedsætter Amtskommunens og lader bortfalde det ekstraordinære Tilskud til enkelte Amter.

Man har, som anført, ønsket at gøre Beregningsgrundlaget af Uddelingen af Vejudgifterne saa retfærdigt som muligt og har i saa Henseende stillet Ændringsforslagene Nr. 25 og 26 til § 10, hvorved man yderligere har faaet dette simplificeret.

Ændringsforslag Nr. 2 til § 1 vedrører den nye Form af Motorkøretøjer, de saakaldte Trolley-Omnibusser, der benytter elektriske Luftledninger uden Skinneveje og derved indtager en Særstilling.

Man har indenfor Udvalget været paa det rene med, at man ikke, naar Afgiften betales forud i Modsætning til nu, hvor den