

en indirekte Besparelse for Motorejerne paa andre Omraader. Vi, som i de sidste Aar af Krigen og de første Aar efter Krigen kørte paa Vejene, fik at vide, hvad det kostede at køre paa Veje, som flere Steder i høj Grad mindede om Skyttegrave. Det kostede betydeligt af Benzins og Olie, det kostede, ikke at forglemme, ganske betydeligt af Gummi, det forårsagede stadige Reparationer, og Slutresultatet var, at Vognen blev opslidt meget tidligere, end den i Virkeligheden skulde have været det, saaledes at der ogsaa der ved en for tidlig Nyanskaffelse af en Vogn blev paaført Motorejerne en betydelig Udgift. Der er sikkert ingen, som har Kendskab til Motorkørsel, der vil benægte, at en god og vel vedligeholdt Vej for Motorejerne betyder en daglig Besparelse, som ikke er til at kimse ad. Naar man nu samtidig tager i Betragtning, at vore Veje ikke har været bygget til den Trafik, de nu er udsat for, og at Automobilisterne med Rette maa kræve, at Vejene sættes saaledes i Stand, at de kan befærdes, saa vil man forstaa, at det kommer til at koste mange Penge. Og naar den højtærede Trafikminister har fastsat 20 Mill. Kr., saa er dette Beløb ikke vilkaarligt valgt, men, som det fremgaar af Kommissionsbetænkningen, et Beløb, der har sit Grundlag i Amtenes Vejembdsmænds Udregninger. Jeg er for mit Vedkommende ikke i Stand til at bevise, om Summen er for stor eller for lille paa Grund af eventuelle forkerte Beregninger, og indtil andet foreligger, maa man derfor gaa ud fra, at Summen er nogenlunde rigtig. Vil man alligevel fra anden Side kræve, at denne Sum skal nedsættes, maa man samtidig gøre sig klart, at det vil betyde daarligere Veje, vil betyde, at Udbygning og Nybygning af Veje vil blive udskudt, og at det saa paa anden Maade vil betyde Udgifter for Motorejerne.

Ud fra disse Betragtninger vil jeg stille mig Side om Side med Motorfolkene, naar de kræver, at de Penge, der indbetales som Motorafgift, ogsaa bruges til Vejenes Forbedring og ikke til andre amt- eller sognekommunale Udgifter, det være sig til sociale Formaal af den ene eller den anden Art, eller til Nedsættelse af andre Afgifter. Naar jeg læser Lovforslagets § 11, tror jeg i denne Paragraf at kunne læse, at ogsaa den højtærede Trafikminister er enig med mig i denne Betragtning, og jeg vil mene, at Motorfolkene i denne Paragraf har en Sikkerhed, som ikke er uden Betydning. Jeg er derfor glad ved, at den højtærede Trafikminister har indsat denne Bestemmelse, som gaar ud paa, at „Enhver Købstad-

og Amtskommune, der faar Andel i Afgiften efter denne Lov, skal hvert Aar inden en af Ministeriet for offentlige Arbejder fastsat Frist tilstille dette Ministerium en Oversigt over Afgiftens Anvendelse.“ Og i Paragraffens andet Stykke staar der: „Tilsvarende Oversigter bliver af Sognekommunerne at indsende til vedkommende Amsråd inden en af dette fastsat Frist.“

I Lovforslaget om Motorkøretøjer m. m. § 10 har vi Beskatningens tredje Hovedpunkt, nemlig Fordelingen af Afgifterne. Herom skal jeg kun gøre nogle faa Bemærkninger, idet den højtærede Trafikminister i sin Fremsættelsestale har omtalt dette Punkt ret indgaaende. Den Fordeling, som er foreslaaet, er i Overensstemmelse med den, der blev foreslaaet af Kommissionens Flertal, i hvilket Flertal der var Repræsentanter for de forskellige kommunale Myndigheder, som skal have Andel i det Udbytte, Motorafgifterne giver. I det første Stykke af § 10, hvor Bestemmelserne om Fordelingen findes, hedder det: „Et Vejfond 1 pCt.“, og det vil jo udgøre 200 000 Kr. Men hvis denne Fond skal faa nogen Betydning for de Formaal, som den højtærede Minister selv har nævnt i sin Fremsættelsestale: Udbygning af visse Veje, Bygning af enkelte Broer og Indretning af Færgeforbindelser, vil jeg anse denne Sum for at være for lav, og jeg vil derfor spørge den højtærede Trafikminister, om han ikke kunde tænke sig, at man foretog den Ændring at kalde det en Vej- og Brofond og samtidig forhøje den ene Procent til 4 pCt. eller 5 pCt., eller hvad vi nu kunde blive enige om.

Hvis man skal undgaa at stille Ændringsforslag til § 13 i Lovforslaget om Motorkøretøjer m. m., hvori der staar, at Loven træder i Kraft den 1. April 1927, maa man fra anden Side modtage dette og de to andre Lovforslag med den samme Velvillie og Forstaaelse, som jeg paa mit Partis Vegne nu har givet Udtryk for.

**N. P. Nielsen:** Den mægtige Udvikling, der har været i Benyttelsen af Motorkøretøjer, forklarer, at de offentlige Myndigheder stadig er kommet bagefter. Hver Gang vi har behandlet Spørgsmaalet om Motorkøretøjer, har det bagefter vist sig, at de Foranstaltninger af forskellig Art, der har været truffet, ikke har været tilstrækkelige, og jeg har den Opfattelse, at dette ogsaa i nogen Grad er Tilfældet med det nu foreliggende Lovforslag. Det var først i 1910 man kom ind paa Spørgsmaalet om Afgifter paa dette Omraade. I 1909 konstateredes det ved en Optælling, at der var