

jeg forstod, at han billigede Grundlaget i sin Helhed, og at der var en saadan Forhandlingsvillighed til Stede, saa der er Udsigt til at naa et Resultat. Derimod forstod jeg knapt saa godt den ærede radikale Ordfører, det ærede Medlem Hr. Steen, som jo stillede sig ret kritisk overfor alt i Lovforslaget. Jeg forstod neppe altid, hvor han vilde hen. Han sagde om mig, at jeg i mit Forslag om Benzin-Afgiften havde taget for meget Hensyn til, hvad der siges, idet jeg i Stedet for den svenske Afgift paa 5 Ø. pr. Liter Benzin havde foreslaaet 6 Ø. Jeg har det Indtryk, at det ærede Medlem Hr. Steen har taget vel meget Hensyn til, hvad der skrives rundt omkring, i hvert Tilfælde har der om den Kongstanke, han fremførte med Hensyn til Vejlaan, som saa senere skulde betales gennem en Afgift, været skrevet ikke saa ganske lidt, og jeg ser ogsaa, at der nu i Aften er omdelt noget i den Retning til ærede Medlemmer.

Jeg maa mene, at for at naa til at paa-ligne efter et rationelt og rigtigt Princip maa Grundlaget være dette, at Størrelsen af, hvad der paaalignes de enkelte Køretøjer, i saa høj Grad som muligt maa rette sig baade efter Køretøjets Benyttelsesgrad og efter den Paavirkning, som det paagældende Køretøj udøver paa de Veje, det passerer, og det er under Hensyn hertil, at Forslaget er udformet saaledes, at der er lagt en Afgift baade paa Benzinen og paa Gummien — Benzinforbruget og Gummiliddet er afhængigt af Køretøjets Benyttelsesgrad — samt en Afgift paa Vægten, thi den Paavirkning, som Vejen faar, er i højeste Grad afhængig af den Vægt, som Køretøjet har. Jeg har, som det fremgaar af Forslaget, foreslaaet Afgiften fordelt med ca. 40 pCt. paa Benzinen, ca. 40 pCt. paa Vægten og ca. 20 pCt. paa Gummien.

Jeg forstod, at der egentlig fra alle Sider var Tilfredshed med Benzinafgiften, kun med Undtagelse af den ærede socialdemokratiske Ordfører, der stillede sig noget tvivlende derved. Det er jo lignende Betæneligheder, der har fundet Udtryk i Udvalgsbetænkningen, og jeg maa sige, at hvis jeg var blevet ved at være Medlem af Udvalget og skulde have været med til at underskrive Betænkningen, vilde jeg vel ogsaa paa det Tidspunkt have underskrevet netop den Betænkning, som Flertallet har afgivet. Der er imidlertid kommet forskellige Oplysninger frem, siden denne Betænkning blev udformet, som har gjort, at jeg mente, det var rigtigt at faa belyst, hvorledes Forholdene var i Sverige, og derfor blev et Udvalg sendt til Sverige.

Jeg tror, der kan være nogen Grund til at mene, at der er taget vel alvorligt paa de Udtalelser, der er kommet fra den polytekniske Lærestalts Professorer; jeg tror, man godt kan se lidt mere optimistisk derpaa, end man har gjort i Betænkningen. Jeg har i min Forelæggelsestale motiveret, hvorfor jeg har stillet dette Forslag om Benzin-afgiften, og jeg kan holde mig til disse Udtalelser, men jeg forstaar jo godt, at man kan være betænkelig derved. Jeg sagde ogsaa, at jeg selv havde været betænkelig derved, men jeg tror alligevel, det er forsvarligt at gaa dertil, og efter de ærede Ordføreres Udtalelser i Dag maa jeg ogsaa mene, at denne Benzinafgift vil være gennemførlig.

Der var ogsaa Enighed om, at man maatte have Vægtafgiften, og det er jo ogsaa nødvendigt, hvis man vil holde fast ved det Formaal med Afgiften, at den skal være af en saadan Art, at Merudgiften paa Grund af det paagældende Køretøjs Paavirkning paa Vejene afspejles deri. Jeg mener, at selve Princippet om en Vægtafgift er rationelt og rigtigt, og Vægtafgiften har jo ogsaa været anvendt i den sidste Lov for alle Køretøjer. Vi har altid haft en Vægtafgift for alle Køretøjer, og en saadan Afgift anvendes ogsaa overalt og endog som eneste Afgiftsgrundlag i et Land, hvor der er lovbegrænset Hastighed for Køretøjerne.

Det ærede Medlem Hr. Ulrich var stærkt imod den progressive Skala. Jeg mener, at en saadan progressiv Skala er rationel, og jeg støtter mig her ikke alene til egne Overvejelser, til, hvad der staar i Kommissionsbetænkningen, og til, hvad der i det hele taget er praktiseret, men ogsaa paa Autoriteter som amerikanske Vejingeniører. Paa den sidst afholdte Vejkongres har Chefingeniøren for det amerikanske Vejvæsen, der altsaa er den, der har Hovedtilsynet dermed, udtrykkeligt udtalt, at det var rationelt at have en progressiv Skala for Vægtafgiften, thi jo tungere en Lastvogn er, des stærkere maa ogsaa Vejens Underlag være, des stærkere maa Vejen udbygges for overhovedet at kunne taale den Belastning, som de tunge Vogne udøver paa den; Udgifterne til de Vejforbedringer, der udkræves paa Grund af det Slid, de tunge Vogne bevirker, er forholdsvis større end de, der er paakrævet paa Grund af de lettere Vognes Slid. Denne Chefingeniør gør, som sagt, udtrykkeligt opmærksom herpaa, og ærede Medlemmer vil kunne se et Referat af hans Udtalelser i Vejtidskriftet — jeg tror for Januar Maaned, i