

alt Fald i det første Hefte af 1927, hvor de findes Pag. 35. Jeg vil her gøre opmærksom paa, at man i Sverige ogsaa har under Overvejelse nu at gaa bort fra at lægge en Afgift paa hele Vægten, idet man tænker paa at gøre de første 300 kg af Vognens Vægt afgiftsfri, derved fremkommer der ogsaa en Graduering. Vægtafgiften som saadan har altsaa fundet Tilslutning fra den ærede Ordførers Side. Noget andet er, at der kan være forskellige Meninger om Afgiftens Størrelse, men det afhænger jo af, hvor meget man overhovedet skal have ind ved Automobilafgiften, og det er et Spørgsmaal, jeg senere skal komme tilbage til.

Hvad Gummiafgiften angaar, har der ogsaa dør været nogen Betænkelighed, der er bl. a. fremført det Argument, at den kan virke uretfærdigt, da de daarlige Veje slider mere paa Gummien end de gode. Ja, en tilsvarende Betragtning kan i og for sig ogsaa gøres gældende overfor Benzinafgiften, thi der er jo ingen Tvivl om, at der forbruges mere Benzin paa de daarlige Veje, men af den Grund er der dog ingen af de Herrer, der har villet forkaste Benzinafgiften. Naar Gummiafgiften er foreslaaet at skulle andrage kun ca. 20 pCt., altsaa ca. Halvdelen af Benzinafgiften, har man derigennem villet tage Hensyn til, at Gummisliddet maaske i højere Grad paavirkes af de daarlige Veje end Benzinforbruget, men som sagt, de daarlige Veje foraarsager saavel et større Gummislid som et større Benzinforbrug. I øvrigt vil jeg gøre opmærksom paa, at det ikke er store Beløb, Gummiafgiften kommer til at dreje sig om for de enkelte Vogne. Jeg kan saaledes oplyse, at for en almindelig 4—5 Personers Vogn af Ford-, Sedan- og Fiat-Typen er Gummiafgiften omkring ved 40 Kr. for en Kørsel af 10 000 km om Aaret. Det er jo ikke et særlig stort Beløb, og jeg maa mene, at hvis en Benzinafgift er rationel, maa en Gummiafgift ogsaa være det.

Det ærede Medlem Hr. Ulrich argumenterede ret stærkt imod Gummiafgiften og advarede imod Smugleri. Mon der ikke kunde være lige saa god Grund til for Benzinafgiftens Vedkommende at advare imod Omgaaelse af Loven — jeg tror, at det maaske endda kunde være lidt mere nærliggende. En mindre Gummiafgift, som den, der her er foreslaaet, tror jeg ikke vil bevirke Smugleri, ej heller tror jeg, at denne Afgift vil have Indflydelse paa Benyttelsen af Gummi, saaledes at der her skulde være Tale om et særligt Faremoment. Men een

Ting ved jeg, og det er, at for de Vognes Vedkommende, som ikke benytter Benzin, er en Gummiafgift den eneste Maade, hvorpaa Afgiften kan sættes i Forbindelse med Vognens Benyttelsesgrad, saa for saadanne Vognes Vedkommende er det i alt Fald naturligt at have en Gummiafgift, men jeg mener ogsaa, den er fuldt berettiget for de Vogne, hvor der i Forvejen er en Benzinafgift, thi paa den Maade kan man fordele Afgiften, saaledes at den ikke falder ensidigt paa et enkelt Beskatningsobjekt. Jeg vil gøre opmærksom paa, at Norge bruger en Gummiafgift alene sammen med en Vægtafgift. Fra Sverige foreligger det oplyst, at der dør bruges baade Benzin-, Gummi- og Vægtafgift. I Holland er det, saa vidt jeg forstaaer, under Overvejelse at gaa over til Gummiafgiften, for Tiden har man kun en ren Vægtafgift, derimod er Afgiften af Hestekræfter saa godt som afskaffet i alle Lande, hvor man har begrænset Kørehastighed, den er vel ogsaa kun berettiget, hvor Hastigheden ikke er begrænset. Motorklubbens Forslag indeholder ogsaa en Gummiafgift, og jeg maa mene, at det er rationelt at medtage en Gummiafgift.

Man har, hvad Afgiftens Størrelse angaar, fremsat den Indvending, at Optællingen af Køretøjer skulde hvile paa et for gammelt Grundlag, nemlig en Optælling i 1925. For Kommissionen har der i alt Fald ikke været anden Vej at gaa end at benytte det Materiale, den havde, og det har ikke kunnet føres à jour saa hurtigt som ønskeligt, men i Ministeriet er der foretaget en Beregning paa Grundlag af Antallet af de Køretøjer, som blev opgivet at være i Brug den 1. Juli 1926, og siden den Tid er der vel ikke sket nogen særlig stor Forandring i Antallet af Køretøjer. Efter den Beregning, der er foretaget, og som gaar ud fra et Antal af ca. 85 000 Køretøjer i alt, antager man, at Vægtafgiften vil andrage saadant noget som ca. 8½ Mill. Kr., uden at der er taget noget særligt Hensyn til en eventuel Nedsættelse for Droskekøretøjers Vedkommende.

Benzinafgiften skulde, som der staar i Bemærkningerne til Lovforslaget, andrage ca. 8 Mill. Kr., beregnet efter Importen her til Landet, ca. 125 000 Tons, med Fradrag af, hvad der kan antages at gaa til anden Virksomhed end Automobilkørsel. Jeg har nok set, at der i Motorkredse regnes med ca. 9 Millioner, men det er sikkert for højt, Gummiafgiften 4 Mill. Kr. er ogsaa beregnet efter Importen, nøjagtigere kan man ikke beregne den, jeg tror derfor, at man