

## [Korsgaard.]

samlede Bilbeskatning og henregner hertil baade Benzinskatten, Omsætningsskatten og Vægtskatten, tror jeg, man nogenlunde kan slaa fast, at med den 10 Øres Forhøjelse, her er Tale om, vil under Forudsætning af, at Omsætningsskatten faktisk falder bort, og under Forudsætning af, at Benzinformbruget gaar ned fra 400 til 280 Mill. l, Forhøjelsen af Skatten omtrent komme til at svare til Nedgangen. Altsaa, for Offentligheden som et samlet Hele bliver der under de angivne Forudsætninger hverken noget afgørende Plus eller Minus i Penge. Men der bliver en afgørende Forskel paa Statens Forhold og Kommunernes Forhold før og efter. Den Femøre, som Staten hidtil har faaet, indbragte under normale Forhold 20 Mill. Kr. Nu gaar Benzinformbruget ned til 280 Mill. l i Stedet for 400 Mill. l. Det vil sige, at saa faar Staten 14 Mill. Kr.; Staten taber altsaa ved denne Udvikling 6—7 Mill. Kr. Og da det hele talmæssigt hviler i sig selv, maa dette altsaa betyde, at Kommunerne paa tilsvarende Maade faar 7 Mill. Kr. Jeg skal ikke opholde mig ved, om dette er rigtigt eller urigtigt. Man skulde i og for sig synes, at det maatte glæde Venstre, som saa ofte har kaldt paa Femøren, og som har ment, at naar Kommunerne fik den, var alt saare godt. Jeg har nu aldrig hørt noget om, hvordan det vilde gaa den Part, der skulde aflevere den, men det er naturligvis ogsaa en anden Side af Medaillen.

Det finansielle ved Lovforslaget er som allerede sagt let overskueligt under disse bestemte Forudsætninger, men man maa her tage et overmaade stort Forbehold. Og naar man maa tage det Forbehold, er det saamænd ogsaa ligegyldigt, om man foreslaar, at Loven skal gælde for 3 Maaneder eller for 3 Aar; for man kan daarligt nok overse 3 Maaneder, og hvis nogen vilde foreslaa en Skat som denne for 3 Aar, vilde jeg anse vedkommende for mindre velbegavet. Det er saa kort Tid, man overhovedet kan overskue med nogenlunde Sikkerhed, at blot 3 Maaneder, som her er Tale om, er en lang Tid. Ingen ved, om vi overhovedet faar Benzin om 3 Maaneder, og saa er jo hele Beregningen omsonst, saa er der ikke mere at snakke om i den Forbindelse. Men at der naturligvis finansielt vil blive tabt en Del derved, at Rationeringen er indført ved Krigens Begyndelse og har virket indtil nu, og at den forhøjede Benzinafgift først vil vise sine Virkninger i Fremtiden, det er klart. Men hvem er Skyld heri? Det er der ingen Tvivl om. Det er Regeringen, der ikke

havde sørget for, at vi ved Krigens Begyndelse havde saa meget Benzin, at man ikke var nødt til at indføre den skrappe Rationering.

Som flere Gange sagt, Forslaget er et Skatteforslag, men har Virkninger af betydelig erhvervsmæssig Interesse, og dér kan det ikke være andet, end at man først maa stille sig det Spørgsmaal: Den Tanke, at forhøje Benzinafgiften med et fast Beløb og gældende for alle Køretøjer, er det en gammel Tanke, om jeg saa maa sige, eller er det ikke en helt ny Tanke? Man siger naturligvis saa meget, og det kan godt være, man siger en Del, der ikke passer, men man har sagt, og jeg har ogsaa forstaaet Udtalelser af den højtærede Handelsminister saaledes, at den Benzinpris, som skulde betales af de forskellige Køretøjer, skulde være forskellig. Jeg ved ikke, om den Tanke har været fremme, men hvis den har været det, saa maa den jo være opgivet, og jeg hilser med stor Tilfredshed, at Tanken er opgivet. Men hvis man har forandret Mening paa dette Punkt, vilde der saa ikke være Rimelighed i ogsaa at spekulere en Gang igen paa, om man ikke burde gaa videre i Retning af at forandre sine Meninger med Hensyn til, hvorledes man vil behandle de forskellige Kategorier af Køretøjer, om man kort sagt ikke vil gaa væk fra Rationeringen?

Ogsaa i denne Forbindelse vil der vel blive sagt, at Manden med de mange Penge uden Hensyn til den Nytte, han har af Vognen, kan tillade sig at køre, selv om det koster noget mere, i højere Grad end den Mand, der har færre Penge. Nu er jo dog Forholdet det, at Benzinen i overmaade stor Grad og væsentligst bruges af de egentlige Ikke-Luksusvogne, altsaa til Fragtkørsel og til Droskekørsel, og hvad angaar kørende af den Art kan man dog ikke tro, at de bruger Vognen mere, end de anser for ønskeligt for deres Erhvervs Skyld. Og hvad angaar de saakaldte Luksuskørere, da er det min Tro, at den Udvikling, som det menneskelige Sind har gennemgaaet siden Krigens Begyndelse, peger afgjort i Retning af, at enhver paa sin Plads ikke anser det for særlig fint at bruge mere, end det er nødvendigt. Den Person, som tidligere maaske kunde synes, at det var flot at komme kørende i en stor Vogn, og naturligvis helst kun een Person i Vognen, saadan at hele Kørselen kunde faa Karakter af Luksus, har sikkert ikke den Tilbøjelighed i Dag til at vise den Luksus. Man har gode Eksempler paa netop denne Tilbøjelighed til at spare gennem de i saa mange