

[Stæhr Johansen.]

være af økonomisk Betydning at køre med Traktor.

Jeg tror derfor, at det væsentlige for at faa løst dette Spørgsmaal om Traktorkørsel ikke i Dag hviler paa den højtærede Minister for offentlige Arbejder, men paa den højtærede Justitsminister, og jeg tror, det er hans Initiativ man nu maa vente paa bliver taget. Ganske vist er der nedsat en Kommission til Behandling af disse Spørgsmaal, men har jeg forstaaet denne Kommissions Opgave rigtigt, er det Afgiftsspørgsmaalet og Fordelingen af Vejpengene, Kommissionen skal beskæftige sig med. Derimod skal den slet ikke arbejde med de rent trafikale Færdssikkerhedskrav. Det maa derfor nu være Justitsministeriet, der har Udspillet, og jeg vil gerne herfra henstille, at dette Udspil finder Sted meget hurtigt.

I øvrigt kan jeg anbefale det høje Ting at stemme for det af Udvalget stillede Ændringsforslag.

Tholstrup: Man kunde nemt undgaa at komme til at drøfte Generatorbilerne ved ganske simpelt at give de Mennesker, som har Generatorbiler, Benzintilladelse med øjeblikkelig Virkning, naar det dog er paavist herfra, at det koster Samfundet 10 Gange saa meget, at nogen kører med Generatortræ, som hvis de kører med Benzin.

Om det nu foreliggende Lovforslag vil jeg sige, at selv om jeg maa anerkende det Fremskridt, der her er sket siden i Mandags, hvor alle de andre ærede Ordførere gik ind for den højtærede Ministers Forslag, saa er det alligevel ikke tilfredsstillende.

Jeg sagde ved første Behandling, at man ikke kunde tale om Nedsættelse af Afgiften, naar det som her drejer sig om et teknisk Fremskridt, naar man som her udskifter skattefri Heste med beskattede Hestekræfter, der udfører det samme Arbejde. Jeg nævnte, at de ikke engang 100 indregistrerede Traktorer højst gav 70 000 Kr., men at vi i Løbet af 5—6 Aar vilde komme op paa 18 Mill. Kr. i ekstra Skat paa Landbruget. Men hertil kommer Skatten paa Paahængsvognene, ca. 240 Kr. pr. Vogn eller 12 Mill. Kr. Ved det nu gennem Udvalgsbehandlingen fremkomne Ændringsforslag bliver Afgiften nedsat til Halvdelen, altsaa til 15 Mill. Kr., foruden Benzinskatten paa 5 Mill. Kr. Benzinskatten dækker rigeligt det, der kan være Tale om i Forhold til den Brug, der vil blive gjort af Landbrugstraktorerne paa Landevejen, da der jo ogsaa betaales Skat af den Benzin, man bruger i Marken. De Traktorer, som overhovedet ikke kommer paa

Landevejen, betaler jo i Forvejen mere end 100 Kr. i aarlig Skat for den Benzin, de bruger.

Men tilbage staar, at denne Skat indføres paa et Omraade, hvor der før har været Skattefrihed. Da denne Lovs Forgænger blev gennemført i 1932, kendte man nemlig ikke Begrebet Landbrugstraktorer paa Gummiringe. Det nævnte Tal: ikke over 100 i alt for hele Landet, viser sig da ogsaa at være forkert, idet der, saa vidt jeg nu har kunnet faa oplyst, overhovedet ikke har været en eneste Traktor indregistreret før Krigen. Hvordan kan man saa tale om Nedsættelse, naar man inddrager et helt Omraade, som aldrig tidligere har eksisteret, og begynder at beskatte det, fordi der i en Lov fra 1932 staar noget om, at saadanne Traktorer skal betale Skat? Og hvorfor havde vi ikke nogen indregistreret før? Fordi denne Lov virkede som et regulært Forbud, idet det kostede 1 200 Kr. om Aaret at lade en Traktor sætte i Gang med Paahængsvogn paa Landevejen.

Det kan derfor fastslaas, at det drejer sig om en helt ny Skat og ikke om nogen Skattelettelse, og man maa hellere straks indrømme, at man for 15 Aar siden ved Lovens Affattelse ikke var klar over, hvad man lovgav om, fordi man ikke kunde se ind i Fremtiden.

Hvad betyder saa denne Skat for Udviklingen, og hvilke Virkninger vil den faa? Den virker ganske simpelt som et nyt Forbud mod Brug af gummihjulede Landbrugstraktorer paa Landevejen, idet det ikke vil kunne betale sig for den almindelige Landmand at afholde en saadan Udgift — saa hellere leje en Vognmand til at køre disse Varer hjem, medens Landmandens eget Køretøj staar stille.

En almindelig Gaard paa ca. 70 Tdr. Land vil aarlig indføre 10 t Foderstoffer, 10 t Kunstgødning og maaske 20 t Gødningskalk. Med en Vægtafgift paa 300 Kr. for det samlede Køretøj bliver det 7½ Kr. pr. t foruden de andre Indregistreringsudgifter, hvilket i visse Tilfælde bliver mere, end Vognmanden skal have i alt. Kun det sukkerroedyrkende Landbrug vil kunne faa Raad til at bære denne Ekstraudgift, fordi Udgiften her kan fordeles paa en langt større Transportmængde. En Gaard af nævnte Størrelse vil maaske avle 175 t Sukkerroer, Udgiften til Skat pr. transporteret t vil da gaa ned til kun 1½ Kr., men ogsaa denne Afgift er ubegrundet og medvirkende til at nedsætte Landbrugets Konkurrenceevne.

Naar jeg siger, at denne Skat er ubegrundet, saa er det fordi, som jeg sagde sidst, Landbrugstraktorer med Paahængsvogn sli-