

40. møde.

Fredag den 14. januar kl. 13³⁰.

Formanden: Fra lederne af de større kunst- og kulturhistoriske museer i Danmark har jeg modtaget en henvendelse vedrørende en eventuel formuebeskatning på privat indbo.

Henvendelsen, hvoraf trykte eksemplarer er omdelt, vil blive tilstillet udvalget for andragender.

I skrivelse af dags dato meddeler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker skriftligt her i tinget at fremsætte:

Forslag til lov om midlertidigt tillæg til lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v., jfr. lov nr. 122 af 23. marts 1932.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg skal herved tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om midlertidigt tillæg til lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v., jfr. lov nr. 122 af 23. marts 1932.*

Ved lov nr. 67 af 15. marts 1947 blev der fastsat visse lempelser med hensyn til vægtafgifterne af landbrugstraktorer, således at der fra 1. april 1947 at regne og indtil udgangen af marts måned d. å. kun betales $\frac{1}{4}$ af den normale vægtafgift for traktorer, når det drejer sig om en indregistreringspligtig benzindreven landbrugstraktor forsynet med luftgummiringe og påhængsvogne med luftgummiringe, og kun $\frac{1}{2}$ af vægtafgiften, når det drejer sig om sådanne traktorer, der benytter andet end benzin som drivkraft.

Formålet med disse lempelser var at støtte og fremme landbrugets mekanisering. Når man kun gav de pågældende bestemmelser gyldighed for en periode af 2 år, skyldtes det bl. a., at spørgsmålet om motorafgifterne i almindelighed gøres til genstand for overvejelse i en særlig kommission, som også må beskæftige sig med traktorernes forhold, og at man håbede på, at kommissionen i løbet af disse 2 år skulle have fuldendt sit arbejde, et håb, der imidlertid ikke er gået i opfyldelse. Landbrugets me-

kanisering er jo i den siden da forløbne tid skredet frem i et hastigt tempo, og omend de fleste af landbrugets nye traktorer ikke indregistreres, er der formentlig stadig grund til at give de pågældende lempelser til landbrugets indregistreringspligtige traktorer, og bestemmelserne foreslås derfor nu opretholdt indtil videre.

Ved § 1 i den føromtalte lov af 15. marts 1947 bemyndigedes ministeren for offentlige arbejder til helt eller delvis at fritage for vægtafgift de ovennævnte kategorier af landbrugstraktorer, som — bortset fra egen-transport og lignende — kun benyttede vejene til kørsel mellem forskellige områder af samme landbrugsejendom. Denne bestemmelse, som der ganske vist ikke er gjort nogen større anvendelse af, udgør dog et naturligt led i ordningen og foreslås ved lovforslaget ligeledes opretholdt.

Endvidere skal jeg henlede det høje tings opmærksomhed på, at man ikke har foreslået nogen forlængelse udover den 31. marts 1949 af den siden 1940 gældende lempelse i vægtafgiften af visse motorkøretøjer.

Før 1940 skulle motorkøretøjer, der drives af andet end benzin, trægas eller trækulsgas, betale dobbelt vægtafgift.

I begyndelsen af krigen, da benzintilførslerne formindskedes og man ønskede at fremme overgangen til drift med generatorer, særlig tørvegasgeneratorer, og naturgas, indførtes ved lov nr. 366 af 6. juli 1940 den regel, at alle motorkøretøjer skulle svare den for benzinvoerne gældende vægtafgift. Denne bestemmelse blev ved flere love fornyet, senest ved den føromtalt lov af 15. marts 1947 til 31. marts 1949. I henhold til disse midlertidige bestemmelser slap også dieseldrevne motorkøretøjer for at betale dobbelt vægtafgift. Dengang i 1940 og i hele krigens tid spillede det ingen større rolle, fordi der var så få dieselautomobiler. Da der nu, efter hvad jeg har kunnet få oplyst, ikke længere findes motorkøretøjer, der drives med tørvegasser eller naturgas, er det i virkeligheden kun dieselautomobilerne, der nyder godt af den siden 1940 gældende lempelse. Dette forhold synes lidet rimeligt, dels fordi de pågældende lempelser som sagt slet ikke blev indført med dieselautomobilerne for øje, og dels fordi dieselolie jo overhovedet ikke er belagt med afgift af nogen art, hvorimod benzinafgiften siden 1931 stadig er steget og nu udgør det flerdobbelte af afgiften dengang. De dieseldrevne automobiler er derfor stadig, hver gang benzinafgiften forhøjedes, blevet bedre