

**[Finansministeren.]**

rige bemærkninger, at jeg ikke er af den opfattelse, at de øvrige 7 øre, der er tilbage af den ekstraordinære benzinafgift, skal bortfalde til foråret. Jeg må i det hele tage forbehold med hensyn til, hvilken benzinafgift der skal være den, vi fastsætter, når vi til foråret skal forhandle, og det forbehold har man forresten taget fra alle sider. Det vil sige, at vi står uden at være bundet af et øjeblikks standpunkt frit i forhandlingen, når vi til foråret skal drøfte disse forskellige spørgsmål.

**From:** Jeg er slet ikke blind for de vanskeligheder, den højtærede finansminister peger på som konsekvens af, at en nedsættelse af benzinprisen kan give anledning til et større forbrug. Når finansministeren i så henseende nævner tai, er de sikkert rigtige, men i denne forbindelse vil jeg gerne nævne, at netop landbrugs-traktorer i stigende grad — både fordi det er økonomisk fordelagtigt, og fordi vi har fået en udmærket lov om afgiftsfrihed for landbrugstraktorer — drives ved benzin, så det kan vel nok siges, at de i hvert fald er storforbrugere.

Når vi imidlertid erkender, at det vil være rigtigt at gennemføre dette lovforslag — og jeg skal være den første til at takke den højtærede minister, fordi han siger tingene, som de er, også set fra regeringens synspunkt —, er det fordi det ligger således, at benzinprisen spiller en så afgørende rolle i hele systemet og prisudviklingen herhjemme; vi mener derfor, at det trods alt vil være et heldigt skridt for hele udviklingen herhjemme, om vi går til denne nedsættelse.

Den højtærede finansminister henviste til Sverige; det synes jeg man har en vis tilbøjelighed til. Jeg kan ikke indse, at det, at man har en høj afgift i Sverige, er noget argument for, at det skulle være rigtigt også i Danmark. Vi har et prisniveau, som vi kun kan ønske skal gå i nedadgående retning. Med det foreliggende lovforslag har vi en mulighed for at bidrage dertil, og jeg glæder mig stadigvæk over det fornuftige samarbejde, der er skabt mellem regeringen og oppositionen i denne retning.

Må jeg have lov til at nævne zonerne endnu en gang. Jeg tror nu alligevel, at det er ved den tid, hvor det kan lade sig gøre at ophæve zonegrænserne vil få et væsentligt større forbrug af benzin? Jeg tror det ikke. Jeg tror, at denne talen om dette ligesom om luksusmomentet er stærkt overdreven, og jeg ville mene, at vi nu uden vanskelig-

heder kunne ophæve disse zonegrænser og derved også give anledning til fri transportmulighed indenfor landets grænser.

Endelig hvad angår det sidste: motorafgiften og dens anvendelse, kan vi jo have hver sin mening rent principielt. Jeg har villet fremhæve vort partis syn på dette punkt allerede nu, for at der ikke skal være nogen misforståelse med henblik på fremtiden. Jeg har nævnt vor principielle indstilling; den har vi altid haft, og det er også vor mening at føre den politisk videre frem.

**Tholstrup:** Den højtærede finansminister gav udtryk for nogen bekymring i anledning af det stigende forbrug af benzin, men kom ikke ind på, hvor meget flæskeproduktionen er steget i kraft af, at det foder, der nu spares til hestene, bruges i flæskeproduktionen. Mon ikke der kommer flere penge ind i fremmed valuta, end der bruges til benzin? For det er jo det, der sker ved, at man i nogen grad er gået over til motor-drift. Jeg tror, man tværtimod skal glæde sig over, at forbruget af benzin stiger, for det betyder, at aktiviteten stiger.

Jeg vil gerne sige et par ord om forholdet til Sverige og Norge. Benzinafgiften er høj i de lande, men vi må ikke glemme de to landes geografiske udseende. Vi ved, hvor store de lande ser ud på landkortet i forhold til Danmark, medens de er forholdsvis tyndt befolkede. Det vil sige, at det er langt større afstande, vejene skal dække; derfor koster vejenes vedligeholdelse også mere. Prøv hellere at sammenligne benzinskatten med Englands benzinskatt; den er lavere, for der er befolkningen tættere. Tager vi benzinskatten i USA, vil vi se, at den er helt nede på mellem 4 og 8 øre pr. liter, fordi intensiteten på vejene er så stærk. Hvis vi får udvidet vor bilpark til det dobbelte, hvilket ville ske under frie forhold i løbet af forholdsvis kort tid, kan vi faktisk nøjes med benzinafgifter, der ikke er stort større end halvdelen af dem, vi har i dag.

**Aksel Larsen:** Jeg burde ikke være for-bavset over, at venstre nu gør sig til talsmand for, at den del af prisstigningerne, der er en følge af kronedevalueringen, og som kommer til at ramme det traktordrevne landbrug, skal staten tage på sin kappe. Jeg synes på den anden side, det bør siges, at venstre har været med til at devaluere kronen med den motivering, at det måtte gøres af hensyn til landbruget. Og så er det lidt stærkt bagefter at komme og sige: denne merudgift for landbruget må staten, på en eller anden måde tage på sin kappe. Jeg