

Man gik derefter til:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om motorkøretøjer, lov om afgift af motorkøretøjer m. v. og lov om afgift af benzin.*

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 1705).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Justitsministeren (Steincke):** Herved har jeg den ære for det høje landsting at forelægge forslag til lov om ændring i lov om motorkøretøjer, lov om afgift af motorkøretøjer m. v. og lov om afgift af benzin, således som dette lovforslag er vedtaget af det høje folketing.

Lovforslaget har sit udgangspunkt i det forslag til lov om ændring i lov om motorkøretøjer, som jeg for kort tid siden fremsatte i folketinget, men det betegner en temmelig omfattende omarbejdning og udvidelse af dette forslag; dog er visse af forslagens bestemmelser uændrede i forhold til det oprindelige forslag. Det gælder f. eks. reglerne i §§ 2, 5 og 7—9, som svarer til §§ 2, 4 og 5—7 i det i folketinget fremsatte lovforslag. Derfor kan jeg med hensyn til disse paragraffer nøjes med at henvise til bemærkningerne til det oprindelige lovforslag.

De øvrige ændringer og udvidelser har derimod, bortset fra nogle enkelte, der er af redaktionel karakter, alle deres udspring i det forhold, at der i folketinget viste sig et stort flertal for at gennemføre en ordning, hvorefter landbrugets og skovbrugets traktorer fik adgang til kørsel med afgiftsfri benzin i noget videre omfang, end det oprindelige forslag forudsatte.

Nu er spørgsmålet om benzinafgiften ganske vist ikke et anliggende, der sorterer under justitsministeriet, men på grund af den tilknytning, det af kontrolmæssige grunde er nødvendigt at skabe mellem reglerne om afgiftsfri benzin og reglerne om indregistreringspligt for motorkøretøjer er det faldet i min lod at søge at medvirke til en løsning af disse vanskeligheder.

Det for folketinget fremsatte forslag, der i hovedsagen hvilede på en betænkning afgivet af det under motorkommissionen af 1947 nedsatte afgiftsudvalg, hvilede på det princip, at afgiftsfri benzin kun kunne benyttes af traktorer, der ikke var indregistreringspligtige. For sådanne traktorer opregnede lovforslaget ganske bestemte grænser for, i hvilket omfang de måtte benytte vejene. De vigtigste tilfælde var til egen transport, som trækraft for arbejds-

redskaber og til såkaldt intern transport, d. v. s. kørsel med produkter el. lign. mellem dele af samme ejendom efter særlige af politiet efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse meddelt tilladelse.

Kritikken mod dette forslag rettede sig navnlig imod, at det afskær landbruget fra fuldtud at drage nytte af mekaniseringen ved at afskære uregistrerede traktorens benyttelse til såkaldt ekstern transport, d. v. s. kørsel i begrænset omfang mellem bedriften og købmand, til havn, til jernbånestation, sukkerfabrik el. lign. med transporter til eller fra bedriften.

Når motorkommissionens afgiftsudvalg og med dette altså i begyndelsen justitsministeriet ikke turde stille forslag om at tillade sådan transport med uregistrerede traktorer og med afgiftsfri benzin, skyldtes det naturligvis vanskeligheder ved at drage en naturlig grænse for denne kørsel, således at man ikke skabte en urimelig begunstigelse i forhold til transporterhvervene og andre erhverv, der selv varetager deres transport. En sådan begunstigelse kunne man ikke undgå at skabe, hvis man gav maskinstationer adgang til mod vederlag at udføre transport for andre med deres traktorer og med benyttelse af afgiftsfri benzin, og da det i udvalget havde været opfattelsen, at man ikke kunne stille maskinstationerne anderledes end landbrugsejendomme, der selv ejede deres traktorer, blev resultatet altså af dette udvalgs arbejde, at ekstern transport med afgiftsfri benzin i øjeblikket ikke blev foreslået tilladt.

Under behandlingen i folketinget har det imidlertid vist sig, at der var et flertal for forsøgsvis at indføre en ordning, hvorefter også ekstern transport i et vist omfang skal kunne finde sted. Den naturlige begrænsning, hvorved et flertal har ment at undgå at skabe en ordning, der medfører en altfor urimelig begunstigelse for et enkelt erhverv, har man søgt deri, at adgangen kun skal tilkomme landbrugs- og skovejendomme, der selv ejer den pågældende traktor eller højst har den i samarbejde med to andre ejendomme, og at den kun skal omfatte transport af landbrugs- eller skovbrugsprodukter til eller fra vedkommende ejendom. Transport for andre mod vederlag skal således ikke lovligt kunne finde sted på dette område.

Af hensyn til færdselssikkerheden har man samtidig påbudt, at sådanne traktorer og deres påhængsvogne skal synes og godkendes, at ansvarsforsikring skal tegnes, og at traktoren skal forsynes med et særligt mærke, der tydeligt adskiller sig fra almin-