

[Ministeren for offentlige arbejder.]

for at bevare sin ligestilling med de konkurrerende internationale luftfartsvirksomheder var nødsaget til snarest muligt at foretage bestilling af nyt flyvemaskinmateriel. Scandinavian Airlines Systems styrelse vedtog derefter enstemmigt, at man i første omgang skulle indkøbe 6 langdistancemaskiner til supplerer af luftflåden, medens man foreløbig udskød spørgsmålet om forøgelse af middeldistanceflåden.

De nye maskiner er som allerede nævnt en nødvendighed for at bevare konkurrenceevnen overfor de vigtigste fremmede luftfartselskaber, som driver interkontinental trafik, og som allerede havde indgivet ordre på levering af nye typer af langdistancemaskiner.

Det Danske Luftfartselskabs part i den her nævnte nyanskaffelse beløber sig til ca. 25 mill. kr.

En anden valutaskabende virksomhed omfattes også af dette lovforslag, nemlig Københavns Frihavns-Aktieselskab, som lige fra besættelsens ophør har arbejdet på en udvidelse og modernisering af frihavnsanlæggene for at kunne hævde sig i konkurrencen med de i nabolandene Sverige og Tyskland nærmest liggende større frihavne, som i øjeblikket arbejder med store kapacitetsforøgelser, således at man fra Københavns Frihavns side vil være i stand til at fastholde den betydelige transittransport til udenlandske og mindre danske havne, der i øjeblikket foregår over havnen. En del af de her nævnte udvidelsesarbejder er allerede gennemført, men et stort program på udvidelsesarbejder for 25 mill. kr. over en 4-årig periode rester.

De større købstadkommunale havne, der i økonomisk henseende er selvstændige enheder, adskilt fra de respektive købstadkommuners økonomi, råder over kaj anlæg med sådanne vanddybder, at oceangående skibe vil kunne modtages. For at den oversøiske handelsomsætnings behov kan opfyldes på fyldestgørende måde, vil det for disse havne ligeledes være nødvendigt at foretage en modernisering af havneanlæggene, navnlig bestående i anskaffelse af kraner og anden tidssvarende maskinel udrustning.

Lånene foreslås ydet på 20 år og forrentet med 5 pct. p. a., og til bistand ved behandling af låneansøgningerne foreslås nedsat et udvalg med repræsentanter for de nærmest interesserede ministerier. Det er så hensigten at supplere udvalget med særlig sagkyndige for de forskellige låneområder, således at een gruppe sagkyndige tiltræder udvalget,

når ansøgninger fra elektricitetsværkerne er til behandling, en anden, når ansøgningerne drejer sig om støtte til telefonselskaberne, o. s. v.

I forslaget § 3 gives der ministeren adgang til at fastsætte de øvrige vilkår for ydelse af lånene, idet man dog samtidig i denne paragraf understreger de kommunale tilsynsmyndigheders ret til i det konkrete tilfælde i kraft af deres tilsynsbeføjelser at nægte låntagerne at modtage lån.

Idet jeg iøvrigt henviser til de bemærkninger, der er knyttet til lovforslaget, tillader jeg mig at anbefale dette til velvillig behandling i det høje ting.

Endvidere tillader jeg mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v., jfr. lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 med senere ændringer.*

Ved nærværende lovforslag søges den ministeren for offentlige arbejder i motorafgiftslovens § 4, stk. 5, givne bemyndigelse til i visse tilfælde at fritage for eller tilbagebetale vægtafgift af motorkøretøjer, der ikke har været benyttet i en afgiftsperiode, udvidet således, at der åbnes mulighed for tilbagebetaling af afgiften for lastmotorkøretøjer, inklusive påhængsvogne, for det tidsrum, sådanne motorkøretøjer har været udenfor landets grænser, når dette ophold står i naturlig forbindelse med erhvervs-mæssig transport af gods.

Efter de hidtil gældende bestemmelser udsættes de danske eksportvognmænd for dobbelt beskatning, når de kører i udlandet. Efter hvad „Landsforeningen Danske Vognmænd“ oplyser, udgør de skatter, der afkræves danske vognmænd i udlandet, i gennemsnit ca. 350 kr. pr. transport af en varighed på 2—6 dage. De er således væsentlig højere end den tilsvarende danske afgift af udenlandske motorkøretøjer, der beløber sig til 4 kr. pr. dag.

Med Tyskland består der ganske vist en aftale om gensidig afgiftsfrihed for erhvervs-motorkøretøjer, men denne aftale forstås som kun omfattende den ordinære motorskat i Tyskland, ikke den såkaldte „Beförerungssteuer“, som betales pr. ton-kilometer af den befordrede last. Som følge af denne afgift bliver danske vognmænd således også med hensyn til transporter til og igennem Tyskland udsat for dobbelt beskatning. De øvrige i medfør af § 7 i motorafgiftsloven med andre lande afsluttede aftaler om gensidig afgiftsfrihed omfatter kun person-motorkøretøjer og kommer således ikke den erhvervs-mæssige kørsel til gode.