

[Stæhr Johansen.]

et spørgsmål om alder, det er snarere et spørgsmål om karakter, og som sagt, det væsentligste argument er, at andre lande har ment at kunne give tilladelse til at gå ned til 16 år.

Iøvrigt er jeg glad for, at der var enstemmighed i udvalget om den kilometerbegrænsning, der er indført; den kritik, der fremkom bl. a. fra vognmændenes side mod konkurrencen ved, at man på lange strækninger anvendte traktorer, må jo her ved falde væk, nemlig når man har en kilometerbegrænsning, hvad angår transport af de vigtigste varer, som man særlig kritiserede blev transporteret med traktorer og påhængsvogne. Jeg betragter det som en ikke uvæsentlig forbedring, at denne kilometerbegrænsning indføres.

Endvidere er det også efter min opfattelse hensigtsmæssigt, at justitsministeren får bemyndigelse til at gennemføre ordningen med den farvede benzin, og dér vil jeg gerne sige til det ærede medlem hr. Tholstrup, at jeg tror, han gør besværlighederne lidt større, end de i virkeligheden er. Når man i et land som England er i stand til at have farvet benzin og dér har gjort erfaringer med den og ordningen, såvidt jeg ved, ikke engang medfører en merpris, kan jeg ikke tro, at vanskelighederne skulle være så store herhjemme, at det ville komme til at koste millionbeløb at gennemføre ordningen. Det er efter min opfattelse blot et spørgsmål om lidt praktisk sans; det ved jeg selvfølgelig ikke om det ærede medlem hr. Tholstrup er i besiddelse af, men jeg håber, at de embedsmænd, der skal administrere loven, har det, og jeg tror stadigvæk, at den farvede benzin er den rigtige løsning.

Endvidere er vi fra vor side også tilfredse med, at lovens gyldighedstid begrænses til 2 år, fordi den udvides, der finder sted på enkelte områder, og de indskrænkninger, der finder sted på andre områder, gør det betydningsfuldt, at man kan samle erfaringer og, hvis disse erfaringer kræver andre ændringer, forhandle om det.

Der er naturligvis rejst mange spørgsmål i forbindelse med behandlingen af dette lovforslag, men da motorkommissionen nu kommer i gang igen og skal til at holde møder, hvor den skal beskæftige sig med afgiftsspørgsmålet for al motordreven trafik, mener jeg, at der, hvis andre spørgsmål rejser sig, vil blive rig anledning til at drøfte problemerne.

Jeg skal derfor på mit partis vegne tiltræde, at man vedtager lovforslaget i den nu foreliggende affattelse.

Axel Sørensen: Jeg tror, man roligt kan sige, at udvalget under sit arbejde med dette lovforslag har sat ind på at få forholdene tilrettelagt således, at man kan udnytte den mekaniserede trækraft uden derved at skade andre erhverv. Jeg mener, at den afstandsgrænse på 10 km — dog til nærmeste station —, som nu fæstnes i loven, for landmanden, der transporterer produkter til industribrug med traktor, må betragtes som et middel til, at politiet kan få afviklet en kørsel med traktorer, der langt fra kan siges at have været lovlig. Da der ikke hidtil har været klare retningslinier på dette område, har det i praksis været meget vanskeligt for politiet at gribe ind. Det er forståeligt — og det er med rette —, at man indenfor vognmandserhvervet har kritiseret den eksisterende ordning med hensyn til traktorernes kørsel på vejene og som transportmiddel med afgiftsfri benzin. Mange af landbrugets transporter med egne produkter blev før krigen afviklet af vognmænd, men synes nu i kraft af mekaniseringen påny at være overtaget af landbruget. Det er også fra anden side påpeget, at der finder misbrug af den afgiftsfri benzin sted; de konstaterede tilfælde er vel kun et lille fingerpeg i så henseende. Den nuværende kontrol med forbruget af den afgiftsfri benzin er altså ikke så sikker som ønskeligt.

På mit partis vegne omtalte jeg dette ved lovforslagets første behandling og har senere i udvalget hævdet, at man i højere grad bør gå ind for at yde tilbagebetaling af den erlagte benzinafgift på grundlag af areal og grundværdi. En sådan ordning ville yde landmændene afgiftsfri benzin til deres landbrug, og samtidig ville der kunne spares ganske betydelige beløb til kontrol og til administration i det hele taget, i modsætning til hvad en farvning af benzinen kan bringe os. Ordningen med den farvede benzin vil betyde udgifter til nye tankanlæg og til emballage på ca. 25—30 mill. kr., og ordningen vil altså virke fordyrende for de forbrugere, som anvender og nyder godt af den afgiftsfri benzin i dag.

Vi kan tiltræde, at der indføres strengere straffebestemmelser for misbrug og overtrædelser af bestemmelserne om brugen af den afgiftsfri benzin.

De ændringer, der gennemføres rent færdsmæssigt, såsom bedre tilkoblingsanordninger, lygteføring for de påhængsvogne, som tilkobles traktorer o. s. v., anser vi for forbedringer og kan tiltræde dem.

Hvad angår spørgsmålet om at give de 16-årige ret til at føre traktor på offentlig vej, må jeg sige, at det kan mit parti til-