

Stæhr Johansen: Det er ikke med særlig glæde, man anbefaler en forlængelse af denne lov, men forlængelsen må ses på baggrund af hele vor finansielle situation, som den højtærede finansminister redegjorde for i sin fremsættelsestale, idet denne lov jo er et led i hele regeringens program for det kommende års økonomiske politik. Vi kan derfor fra mit partis side anbefale dette forslag om forlængelse af loven, og der er jo for bilisterne i hvert fald det plus, at disse penge går ubeskåret til vejfonden og altså bliver anvendt på en måde, som er til gavn og glæde for de kørende.

Axel Sørensen: Lovforslaget om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer, som her er til første behandling, viser jo, at regeringen har til hensigt at føre den dobbelte beskatning videre. En sådan dobbelt afgift virker tyngende overfor mange mennesker, som i deres erhverv er nødt til at anvende et automobil, i særlig grad overfor småhåndværkere o. lign., der i de fleste tilfælde er henvist til at anvende et gammel, tungt automobil med stort benzinformbrug, hvoraf de nu, fordi den har en stor vægt, desuden må betale en stor ekstraafgift. Disse menneskers ansøgninger om indkøbstilladelse til en ny og lettere vogn giver ikke noget positivt resultat, den når højst til varedirektoratets afdeling for vogntildeling og bliver her afvist. Jeg tænker her på et tilfælde, hvor en ung mand, der var 18 pct. invalide, og som stadig søgte at bevare sin indtjeningsevne ved hjælp af en bil, søgte om indkøbstilladelse, men fik afslag. Derimod kan en mand, der har sit erhverv sikret, få sin ansøgning bevilget omgående, blot han har fået et tillidshverv. Forstå det, hvem der kan!

Der har med henblik på tillægsafgiften været fremsat udtalelser om, at når man har 60—70 pct. erhvervskørsel med en personvogn, kan det betragtes som erhvervsvirksomhed. I så tilfælde må den overvejende part af vægtafgiften betragtes som en driftsudgift og kan derfor bringes til fradrag. Resultatet vil blive, at den tillægsafgift, man inddrager på et automobil, giver en nedsættelse i den personlige beskatning til

kommune og stat, der for det største antal skatteyderes vedkommende andrager et større beløb end selve afgiftens beløb, i modsætning til hvad der kan blive tilfældet for den lille skatteyder med den tunge, ældre model af vognen.

Mit parti kan derfor ikke medvirke til lovforslagets gennemførelse her i det høje ting.

Tholstrup: Denne tillægsafgift gav i 1952 godt 15 mill. kr. foruden de 54 mill. kr., som den ordinære vægtafgift på alle biler har givet. Det har gang på gang været slået fast fra flertallets side, at der i motorafgift og automobilskatter ikke bør opkræves mere end det, der er nødvendigt til vejformål. Med de nuværende benzinskatter, vægtafgift, omsætningsafgift og tillægsafgifter indkommer der dobbelt så meget, som vejvæsenet er i stand til at bruge, og resten går da også lige lukt i statskassens umættelige gab. Alligevel opretholder man den falske forestilling, at pengene går ind i en vejfond, hvorfra de kan rekvireres, når der er brug for dem, og da man atter i år i § 3 skriver, at pengene tilfalder vejfonden, må jeg anmode om, at denne paragraf bliver respekteret, således at der er mening i, at den står der. Men da jeg helst ser, at loven falder bort, vil jeg vente til anden behandling med at stille ændringsforslag til sikring af, at afgiften går ind i vejfonden og ikke bruges til andre formål.

Denne tillægsafgift virker transportfordyrende på samme måde som omsætnings-skatten og går ud over de samme mennesker, som denne går ud over. Men man må betragte den under den synsvinkel, at staten tager skatten, hvor den kan, uden at skele til retfærdighed og rimelighed, endsiige økonomi. Det er tidligere fremhævet her, at byggeomkostningerne kunne nedbringes med 500 kr. pr. lejlighed, hvis vi nøjedes med at opkræve så meget i automobilafgifter, som er nødvendigt til vejformål. Så meget betyder transportfordyrelsen. Når så staten giver tilskud til opførelse af lejligheder, er det jo en køren i ring, en cirkusforestilling, som er kostbar og abso-