

[Reedtz-Thott.]

torloven. Deres antal vil derfor vokse stærkt i de kommende år og måske tendere til at overflødiggøre den her omtalte nyordning.

Jeg vil nu gerne vende mig til de øvrige forbrugere af afgiftsfri benzin, fiskerne, håndværkerne, entreprenørerne og industrien. For disse gælder stort set de samme forhold som for gruppe 3 af landbrugerne, nemlig at de hovedsagelig er mindre forbrugere og derfor vil få en del ulemper og udgifter ved køb og opbevaring af den farvede benzin, idet de ikke kan påregne, at der, i hvert fald i de første år, vil være tilstrækkelig mange handelstanke med farvet benzin til at betjene dem, som de nu bliver betjent.

Ordningen med farvet benzin skulle imidlertid få den fordel — og det håber jeg meget den højtærede finansminister har tilsigtet, selvom det ikke umiddelbart fremgår af lovforslaget — at alle benzinfbrugere, der ikke anvender benzin til motorkørsel på vejene, altså bl. a. alle motorbådsejere, skulle kunne få adgang til at købe den farvede benzin. Jeg mener, det er berettiget at hævde, at hele den ordning med den afgiftsfrie benzin, som vi nu har, hviler på den grundopfattelse, at benzinafgiften går til vejformål, og at derfor kun det forbrug, som slider på vejene, skal betale afgiften. Det var derfor meget ønskeligt, om der ved denne lov blev skabt klar adgang for alle øvrige benzinfbrugere til at blive fritaget for den store afgift.

Jeg kan heller ikke i denne forbindelse lade være med at udtale forhåbning om, at det skulle blive muligt snart at nedsætte den nugældende afgift på 41 øre pr. l benzin. Afgiften føles hård, særlig for dem, der skal leve af automobiltransport, og denne nyordning vil uden tvivl igen sætte gang i debatten om det rimelige og retfærdige i, at vognmændene, der udelukkende arbejder i produktionens tjeneste, skal betale så meget mere for benzinen end andre erhverv. Mon de virkelig slider for 41 øre på vejene for hver liter benzin, de kører

op? En nedsættelse af afgiften ville tjene til at mildne eller helt fjerne denne ulighed.

Jeg skal dernæst tillade mig at se på den foreslåede nyordnings fordele og ulemper og de dermed forbundne udgifter fra den anden parts, leverandørernes, side.

Farvestoffet tænkes jo ifølge lovforslaget tilsat benzinen på engroslageret. Det fremgår ikke af lovforslaget, om det skal ske i en særlig depottank eller til de enkelte tankvogne, inden de kører ud. Jeg er fuldtud klar over, at disse praktiske ting er gennemtænkt og gennemdrøftet med leverandørerne og også med det inspicerende toldvæsen, men jeg ville sætte pris på, om den højtærede finansminister enten her eller eventuelt senere ved samråd i udvalget ville løfte sløret for sine planer med hensyn til den praktiske fremgangsmåde her.

Disse tankvogne og tromletransporter skal nu køre den farvede benzin ud til det stærkt forøgede antal kunder, helst helt ud til gårdene og virksomhederne, ad små og ofte oplødte veje, d. v. s. med ikke for store tankvogne. Disse tankbiler kan ikke samtidig medføre almindelig afgiftsfri benzin. Der bliver altså tale om betydelig dobbeltkørsel og vel samtidig om leveringsforsinkelser under forbrugsmaksima, såsom i høstens tid. Desuden bliver der brug for meget mere emballage, mange flere tromler eller dunke end nu.

De bestående handelstankanlæg ude omkring, hvoraf mange er anlagt eller udvidet under krigen, vil naturligvis miste de afgiftsfritagne kunder. Gennemløbet i disse tanke, kapacitetsudnyttelsen, vil falde og afskrivninger blive vanskeligere, enten dette så rammer leverandør eller detaillist. Der vil kort sagt blive tale om en urationalisering, der vil betyde en fordyrelse. Hvor meget vil den mon andrage? Benzinselskaberne har opgjort den til ca. 25—40 mill. kr., alt afhængigt af, hvilken fremgangsmåde man vælger. Her spiller selvfølgelig også hensynet til detailforhandlerne ind. Mon den højtærede finansminister her kan oplyse, hvor meget han antager den farvede