

[Tholstrup.]

Vesterbro, men alternativet er dog, at man ikke kan komme længere væk fra arbejdsstedet end dertil, hvor sporvognen går, altså ikke ud over den høje bebyggelse. Når man spørger folk, hvor de helst vil bo, siger de, at de vil helst have deres eget hus med have, hvor lille det end er, når bare det er deres eget. Dette giver bilerne mulighed for. Men hvorfor er det forbeholdt en overklasse, dem, der kan få tildeling, og hvorfor skal det være forbeholdt dem, der har råd til at betale dollarpræmiering og omsætningskat? Hvorfor skal vi ikke tage hensyn til almenvellet? Hvorfor skal det ikke være den jævne danske arbejder, der skal have denne mulighed? Det er derfor, jeg har fremsat lovforslaget om afvikling af omsætningskatten. Men jeg vil bruge den aftrapningsvis i det andet forslags tjeneste. Forslaget står dog alene og bør bedømmes alene.

Horn: Da mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Kai Jensen, ikke kan være tilstede, vil jeg på mit partis vegne sige, at vi kan ikke medvirke til gennemførelse af det foreliggende lovforslag. Jeg vil ikke dermed sige, at vi tager afstand fra det ærede medlem hr. Tholstrups syn på de transportmæssige problemer, men det ærede medlem ved udmærket, at dette lovforslag også har langt mere vidtrækkende konsekvenser, således som det også blev påpeget i fjor. Vi må afvise lovforslaget.

From: Omsætningsafgiften for biler var vel oprindelig tænkt som en art luksusbeskatning. Den blev indført første gang ved loven af 1. februar 1924, og den havde det i og for sig smukke formål, at provenuet skulle anvendes til afdrag på statsgælden. Ved senere ændringer og forhøjelser af satserne er valutaproblemet også blevet draget med ind i billedet, som er præget af tiden og foranstaltninger imod altfor voldsomme indhug i vor valutabeholdning.

Med hensyn til luksusbegrebet er jeg enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at forholdene har ændret sig derhen, at bilen i dag må betragtes som et led i produktionsapparatet, således som det moderne samfundsliv nu engang har formet sig.

Med hensyn til valutaproblemet er situa-

tionen jo desværre langt fra afklaret, og det må derfor blive udfra denne betragtning, vi må tage stilling til det ærede medlems forslag om en gradvis ophævelse af omsætningsafgiften. Jeg må her henvise til mine udtalelser ved behandlingen af lovforslaget om salg af brugte biler og fastholde, at vurderingen af lovforslaget må bero på et skøn; vi må jo i hvert fald gøre os klart, at det ærede medlems forslag kan få en meget uheldig indvirkning på Danmarks valutabeholdning.

Jeg synes forresten også, det er i høj grad ulogisk, når det ærede medlem hr. Tholstrup i samme åndedrag foreslår en frigivelse af bilerne og en aftrapning af omsætningsafgiften. Det mener jeg ikke virker særlig velovervejeth. Vel kan en aftrapning have en bremsende virkning, men når man ser, hvordan de forskellige partier, der har stillet forslaget, opererer med en yderligere afgift, lagt oven på den bestående, mener jeg, at det ærede medlems forslag vil have den modsatte virkning af den tilsigtede. Vi må derfor på nuværende tidspunkt afvise forslaget.

Jeg vil gerne føje til, at når valutasisituationen er bedret og markedet er mere normalt, vil vi fra venstres side med glæde gå med til foranstaltninger, der gør det lettere for menigmand at få en bil og også gør det billigere at bruge den. Men situationen må naturligvis betragtes som en helhed, og det er her, det kniber lidt for det ærede medlem hr. Tholstrup. Denne mangel på helhedsbetragtning kommer også til udtryk i det ærede medlems fremsættelsestale, når han siger, at Danmark har en omtrent 10 gange så stor omsætningsafgift som f. eks. Norge. Jeg kan oplyse, at der ifølge Motorsagens Oplysningsråd f. eks. af en Austin årgang 1949 — og det er jo en meget almindelig menigmandsvogn — i Norge svares 1 622 kr. i omsætningsafgift og i Danmark 3 508 kr. Det er en meget høj afgift, vi har på en sådan vogn her i Danmark, og den er også for høj, men den er dog, ærede medlem, knap 3 gange så stor som den tilsvarende afgift i Norge og ikke 10 gange så stor. Endvidere glemmer det ærede medlem at oplyse, at i Norge er benzinafgiften 53 øre pr. l, medens den i Danmark er 41 øre pr. l. Jeg kan yderligere oplyse, at den laveste benzinafgift i verden