

[From.]

findes i Australien, hvor den er 11 øre pr. l, medens den højeste findes i Italien, hvor den er 96 øre pr. l. Og af alle betydende lande i den vestlige verden er der 6 lande, hvor benzinafgiften er lavere end i Danmark, medens der er 9 lande, hvor den ligger højere.

Dette siger jeg ikke for at forsvare en høj motorbeskatning, tværtimod, men for at belyse, at det er meget vanskeligt at sammenligne de forskellige landes motorbeskatning som helhed af den simple grund, at forholdet mellem de faste afgifter og forbrugsafgifterne er så forskelligt. Og her er vi vel i grunden ved sagens kerne. Det er min opfattelse, at motorafgifterne bør lægges således tilrette, at der tages størst muligt hensyn til erhvervskørsel, både af hensyn til selve erhvervene og af hensyn til forbrugerne.

Vi vil nok aldrig kunne se bort fra en vægtafgift, fordi det i så høj grad er køretøjets vægt, der er bestemmende for udgifterne både til anlæg og vedligeholdelse af vejene; men jeg håber, at vi meget snart kan gå til en ophævelse af den sidste tillægsafgift på vægtafgiften, den såkaldte dobbelte vægtafgift. Netop af hensyn til erhvervskørslen — altså hvor man bruger sin vogn meget og kører de mange tusind kilometer — må forbrugsafgiften altid være lavest mulig i forhold til de faste afgifter. Kort og godt — vi bør have den lavest mulige benzinafgift. Dette spørgsmål behandles — hvad også den højtærede finansminister var inde på — for øjeblikket i motorkommissionen, og vi vil jo nok snart høre nyt derfra; men i store træk mener jeg at denne lovgivning må hvile på de principper, jeg lige har anført.

Stæhr Johansen: Mit parti kan fuldtud tilslutte sig de udtalelser, som det ærede medlem hr. From fremkom med angående omsætningsafgiftens størrelse og det valuta-problem, som vi i den afsluttede debat lige har beskæftiget os med.

Jeg vil tilføje, at vi fra vor side naturligvis erkender, at selve motorafgifternes størrelse er et problem, der ikke alene kan diskuteres, men også bør diskuteres.

Det syn, man i den tidligere lovgivning har haft på selve forbruget af motorkøre-

tøjer, har nok i nogen grad været påvirket af, at de første biler jo var deciderede luksusenstande og ikke som nu nyttegenstande med en umådelig betydning for trafikken. Det er derfor naturligt, at spørgsmålet diskuteres. Dette har da også været erkendt af de skiftende regeringer og af dette høje ting, idet man har nedsat en kommission, som nu har arbejdet med sagen i nogle år. Jeg skal villigt erkende, at tempoet i kommissionen ikke har været særlig hastigt. Jeg skal også erkende, at jeg mener, denne kommission hurtigst muligt bør afslutte sit arbejde, men til gengæld kan jeg ikke helt forstå, at det ærede medlem hr. Tholstrup, der selv har sæde i kommissionen, mener, at man lige midt i et finansår skal trække dette enkelte forslag ud af den helhed, som motorbeskatningen naturligvis bør være. Jeg håber som sagt, at kommissionen snart må afslutte sit arbejde, og jeg håber også, at den højtærede finansminister, hvis der går for lang tid, vil være med til at skubbe på, så at arbejdet kan blive fuldført. Når betænkningen foreligger, mener jeg, at tidspunktet er inde til en indgående drøftelse af motorafgifterne. Indtil da vil vi i hvert fald ikke være med til at gennemføre ændringer af en sådan karakter som dem, det ærede medlem hr. Tholstrup har foreslået.

Mit parti må altså afvise dette forslag, idet vi som sagt mener, at tidspunktet ikke er inde til at tage spørgsmålet op til endelig afgørelse.

Kirkegaard: Hvis problemet omkring biler og bilhandel lå lidt lettere, end det gør — d. v. s. hvis bilhandelen var fri — ville jeg ikke være utilbøjelig til i forbindelse med det af det ærede medlem hr. Tholstrup fremsatte lovforslag at drøfte en lettelse af de mange afgifter, der efterhånden er pålagt bilkørslen, for jeg er enig med det ærede medlem hr. Tholstrup i, at bilerne i det moderne samfund er af stor produktionsmæssig betydning, en erfaring, som mange indenfor dansk produktionsliv har gjort i den virksomhed, de står i og har et ansvar for; de har opdaget, at bilen er en indretning, som det kan betale sig at benytte i produktionen. Et bevis herfor ligger faktisk også deri, at så mange af os er villige til at betale de store omkostninger og de store