

[Kirkegaard.]

afgifter, som kræves for at erhverve og for at bruge en vogn. Der er mange, som ikke finder de afgifter rimelige, også fordi de ikke — i fuldt omfang i hvert fald — bruges til de formål, hvortil de er opkrævet. Det ville jo være et forsonende moment i folks indstilling overfor de store afgifter, hvis der blev taget lidt kraftigere fat på den udbygning af vejene, hvortil disse afgifter opkræves. Det er jo klart, at trods vanskelighederne med at få bilhandelen givet fri kommer den dag formodentlig snart, da frigivelsen finder sted, og så vil der blive stillet yderligere krav til vejene; og så kommer vi til at anvende større midler til vejenes udbedring.

Det er jo et privilegium at have en bil; jeg synes forøvrigt, det er et meget stort privilegium, og derfor er jeg enig med forslagsstilleren i den betragtning, at vi skal forsøge at lægge udviklingen sådan tilrette, at bilerne, efterhånden i hvert fald, kan blive hvermands eje. Men det, vi først og fremmest skal nå til, er en frigivelse af handelen med biler, og dertil tror jeg ikke det af det ærede medlem hr. Tholstrup stillede forslag egner sig. Jeg skal derfor anbefale at stemme imod forslaget.

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Til det ærede medlem hr. Horns afvisning af lovforslaget er der jo ikke meget at sige.

Til det ærede medlem hr. From vil jeg gerne sige, at jeg synes, hans tale var en lidt mærkelig sammenblanding af diskussionen om dette lovforslag og om det foregående punkt på dagsordenen. Det ærede medlem hr. From sagde, at afskaffelse af omsætningskatten kunne skade valutasituationen. Jeg forstår ikke rigtig, hvorfra det ærede medlem får den konklusion; mon ikke det skal tages som en fortaelse, for om vi har en omsætningskat eller ej, det kan dog ikke have noget med valutasituationen at gøre.

Det ærede medlem sagde, at vi kunne glæde os over, at vi her i landet havde relativt små benzinskatter, for i Norge f. eks. betaler man 53 øre mod vore 41 øre. Hertil må siges, at i Norge har man transportforhold og andre ting, som gør, at benzinen er dyr. Men det er også dyrt at leve i Norge i det hele taget, således at 53 øre i forhold

til, hvad den norske krone er værd i købekraft i Norge, ikke er mere end 41 øre i Danmark. Ser man på det norske budget og tager befolkningstallet i betragtning, vil forholdet være nogenlunde det samme; det vil med andre ord sige, at med hensyn til købekraften er 53 øre i Norge og 41 øre i Danmark sådan set ens.

Det ærede medlem nævnte den meget høje benzinpris i Italien. Ja, her gør noget lignende sig gældende. Den italienske lire er ikke så meget værd i købekraft, som vi må betale for den, men læg mærke til, at omsætningskatten — og det er jo den, vi drøfter her i dag — i Italien for en Austin 1949, som var nævnt af det ærede medlem, er 452 kr., medens den her i landet er 3 500 kr., altså 7—8 gange så stor. I Tyskland er afgiften 547 kr., altså et sted mellem 6 og 7 gange mindre end herhjemme, hvor den som sagt er 3 500 kr. Det giver jo lidt at tænke på, at disse to industrilande forstår værdien af, at deres arbejdere kan komme kørende til arbejdspladsen og kan køre hjem til deres lille hus, som i Italien sikkert er meget beskedent. Men det er et hjem; det søger man gerne til, og hvis dette hjem ligger i frie omgivelser, har det sin store værdi.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard sagde, at frigivelsen ville betyde øgede krav til vejene, og det er jo rigtigt, men foruden dette, at der i øjeblikket opkræves dobbelt så store beløb, som vejingeniører og vejteknikere er i stand til at bruge, er der opsamlet en fond på 642 mill. kr., den såkaldte vejfond. Pengene er ganske vist brugt til andre formål, det er en anden side af sagen. Men vi kommer her til at strejfe den forskel, der er mellem det konservative forslag og det radikale forslag om frigivelse af bilerne; det ene forslag går ud på en deponeringsordning, det andet på en indtægt til staten. I begge tilfælde bliver det en indtægt for staten, for de penge, der deponeres hos finansministeren, er hidtil — det har erfaringen vist — blevet brugt af de pågældende finansministre. Det vil altså sige, at når de skal betales til dem, der har deponeret dem, må de enten tilvejebringes ved udskrivning af skat eller ved udpumpning, således som det hidtil har været praktiseret, og derfor er der ikke stor forskel på de to forslag.