

[Axel Sørensen.]

Det ville have været rart, om man kunne have fundet rimeligere måder med hensyn til refusionsordningen for og kontrollen med den afgiftsfri traktorbenzin. I vinter, medens udvalget arbejdede, vakte det stor interesse, at Teknologisk Institut netop beskæftigede sig med en måler til justering af den forbrændte benzin i traktorer. Imidlertid kunne denne måler ikke justere et lavere brændselsforbrug end 6 l pr. time, men hvis man havde set tiden lidt an, kunne denne fejl måske i mellemtiden være blevet afhjulpet, så vi kunne være blevet fri for at investere de mange penge i en ordning som den foreslåede. Jeg har før nævnt, at det var bedre, om man gav refusion for den anvendte benzin efter arealets størrelse, grundværdien samt traktorens størrelse og efter disse retningslinier ydede tilbagebetaling af betalt benzinafgift ved kalenderårets udløb. Kørsel på offentlige veje måtte foregå til samme pris pr. liter benzin, som vognmændene betaler, hvorved man ville kunne afværge den kritik, som vognmændene med nogen berettigelse fremfører overfor traktorerne, idet de ikke mener, at konkurrencen føres på lige vilkår.

Vi må afholde os fra at stemme for lovforslaget.

**Tholstrup:** Når også det udvalg, der har behandlet denne sag, er nået til et så dårligt resultat, må det skyldes overfladisk behandling, og denne må vel så tilskrives den kolossale lovhøst, som regeringen ønsker at få i hus inden grundlovsdagen. Ingen af de medlemmer, som har kendskab til disse sager, kan nå at gøre arbejdet ordentligt; de skal jo være med i så mange udvalg foruden. Vi savner svar på en masse spørgsmål, som blev rejst under første behandling.

Når vi taler om efterkrigens fejlinvesteringer, som burde være undgået, så er der her endnu i den ellefte time en chance for at undgå en ny fejlinvestering ved hellere at bibeholde den nuværende ordning, som

meget let kan forbedres, end lave en ny og meget kostbar ordning. Sagkyndige har anslået omkostningerne ved dens gennemførelse til 30 mill. kr., men udvalget har ikke gjort sig den ulejlighed at lave en ordentlig udregning, præget af objektivitet og saglighed, så at det samlede høje ting kan få klarhed over, hvad det skal tage stilling til. Det stigende benzinforbrug til biler og traktorer indebærer store muligheder for en billiggørelse af distributionen og dermed nedsættelse af prisen for alle forbrugere af benzin i Danmark. Påføres der nu benzinselskaberne nye investeringsforpligtelser, må sådanne forrentes og afskrives, hvilket sker gennem belastning af benzinprisen i almindelighed til skade for alle forbrugere. Det må derfor være folketingets pligt at se til, at denne favørstilling af landbruget ikke medfører en fordyrelse af benzinen for andre benzinkøbere; det er dog det mindste, man kan forlange.

Jeg vil nødig beskyldte benzinselskaberne for mangel på samfundssind, men de har ikke ført an i modstanden mod ordningen. De har straks på defaitistisk måde betragtet sagen som afgjort på forhånd og derfor prøvet på at komme konsekvenserne i forkøbet og ligeledes at komme konkurrenterne i forkøbet ved at køre rundt og lave leveringskontrakter med traktorejere, med løfte om at opstille hundredvis eller måske tusindvis af forbrugertanke til en pris af 1 000—2 000 kr. hver.

Flertallet — socialdemokratiet og venstre — som går ind for ordningen, har ikke i betænkningen givet svar på de indvendinger, som fremkom ved første behandling. Der blev spurgt om lovligheden af bestemmelsen i det nye stk. 5 i lovens § 5, hvorefter politiet skulle kunne standse fredelige vejfarende og udtage prøver af deres benzintank, så at enhver må føle sig under mistanke, når loven engang er trådt i kraft. Jeg vil gentage spørgsmålet i dag: Hvad sker der, hvis en mand nægter at lade sin tank undersøge af politiet? Må betjenten så erklære manden for arresteret og tage