

[From.]

ringens forslag — det gør vi med næb og kløer — men vi går også imod det nuværende system.

Jeg skal i grove træk opstille retningslinier for det system, som mit parti kunne tænke sig skulle gælde for fremtidens motorbeskatning. Vort hovedprincip er — og det vil jeg gerne understrege meget kraftigt — at alle motorafgifterne skal gå til vejformål, og at de ikke bør være større, end forbruget til vejene betinger. Venstre går her ud fra motorkommissionens princip, at disse midler bør tilvejebringes gennem en vægt- og benzinafgift. Efter kommissionens beregninger har man anslået det årlige forbrug til vejformål til ca. 300 mill. kr., og kommissionen foreslår, at disse 300 mill. kr. fordeles med halvdelen på vægtafgiften og halvdelen på benzinafgiften, og således at den fremtidige benzinafgift skulle andrage 21 øre pr. l. Venstre vil gerne fastholde det af kommissionen fastsatte beløb til vejformål på 300 mill. kr., men jeg kan straks sige her, at vi ønsker en noget anden fordeling mellem vægtafgiften og benzinafgiften end kommissionen, idet vi kunne tænke os, at disse 300 mill. kr. blev dækket på den måde, at vægtafgiften androg 125 mill. kr. og benzinafgiften kom til at bidrage med 175 mill. kr.

Jeg kan føje til, at hvis der skal bruges mere eller mindre til vejformål, så mener vi, at de 125 mill. kr. på vægtafgiften må stå fast, og at regulering op eller ned må ske over benzinafgiften. Den vægtafgift, vi tænker os, er baseret på kommissionens skala og kommissionens progression og ikke på det, regeringen her foreslår. De dieseldrevne bilers afgifter må hvile på kommissionens dobbeltbeskatning og ikke på det fuldkomne urimelige, som regeringens forslag bygger på: en tredobbelt beskatning, men det skal jeg senere vende tilbage til.

Hvis vi tænker os en benzinafgift, der skal give 175 mill. kr., vil der med et anslået forbrug af benzin på 725 mill. l kræves en benzinafgift på 24 øre pr. l i modsætning til kommissionens forslag om 21 øre. Den vægtafgift, vi foreslår, vil betyde en forhøjelse fra de nuværende 115 mill. kr. til 125 mill. kr., altså 10 mill. kr. Det bliver på denne retningslinie, man vil

kunne finde mit parti i det kommende udvalgsarbejde.

Om lovforslaget om benzinafgift skal jeg ikke gøre mange bemærkninger. Jeg er tilhænger af, at de forskellige love nu indarbejdes i een lov, og den samme betragtning gælder de to andre lovforslag. Alle de rent tekniske foranstaltninger, som omtales i de forskellige paragraffer, kan vi se nærmere på i udvalget.

Jeg har imidlertid en del at sige om vægtafgiftsforslaget, idet jeg mener, at det er meget uheldigt i sin udformning og i sine praktiske virkninger. Der er for det første overgangen fra egenvægt til bruttovægt. Den kan jeg tiltræde med visse forbehold overfor enkelttilfælde, hvor jeg mener ordningen kommer til at virke forkert. Jeg indrømmer, at det er den mest rationelle baggrund, og den er i motorkommissionen da også tiltrådt af repræsentanterne for både person- og lastvognejernes organisationer. Jeg er også tilhænger af en vis progression. Investeringen i vort vejvæsen er bestemt af, hvor store og tunge vogne vejene skal kunne bære, og enhver bro vil også blive dyrere, jo tungere vogne der skal passere den. Jeg tør imidlertid nok sige, at lovforslagets skala og progression er langt mere vidtgående, end rimeligt er; det kan i visse enkelttilfælde virke fuldstændig ruinerende. Jeg kender en stor vognmandsforretning — det er en af de helt store — der sidste år efter de nugældende satser har måttet betale i vægtafgift for samtlige biler 312 600 kr. Hvis vi følger regeringens forslag, vil den samme vognmandsforretning med de samme biler komme til at svare 607 600 kr., en forhøjelse på lige ved 300 000 kr. Det går ikke, højtærede finansminister. Jeg er i hvert fald helt sikker på, at vi må have en ændret skala for blokvogne og sættevogne og ændrede satser i forholdet mellem selve vognene og påhængsvognene. Den foreslåede ordning vil virke ganske urimeligt. Jeg skal nævne et par eksempler.

For en sættevogn, der er dieseldreven, skal der med de nuværende satser betales 5 740 kr. i vægtafgift. Efter lovforslaget vil afgiften komme op på 18 225 kr., en merudgift på 12 485 kr. Det går ikke, højtærede finansminister. Jeg vil nævne et af de grelleste eksempler, en blokvogn, der