

[From.]

trækkes af en hovedvogn. Det er sådan for øjeblikket, at kun hovedvognen er beskattet og ikke blokvognen. Efter de nugældende satser betales der for den vogn, jeg taler om, 4 515 kr. i årlig afgift, men ingenting for blokvognen. Men hør nu: efter regeringens forslag skal både hovedvognen og blokvognen beskattes, og dette køretøj får så en samlet beskatning på 42 807 kr. Det går ikke, højtærede finansminister.

Formanden: Jeg gør opmærksom på, at forretningsordenen ikke tillader direkte tiltale.

From: Jeg beklager meget. Jeg ved meget vel, at lovforslaget forudsætter, at sådanne blokvogne kan afmeldes, så de kun skal betale afgift i den tid, de er indmeldt til kørsel, men i dette bestemte tilfælde må vognen stå til rådighed i forretningen til service for kunderne og skal kunne bruges med kort varsel, hvis den skal opfylde sin mission; den er derfor indregistreret hele året. Den foreslåede form for afgift vil få sådanne virkninger i de enkelte tilfælde, at jeg i hvert fald, selvom jeg ikke må sige det til den højtærede finansminister, vil sige til offentligheden og i al almindelighed, at det går ikke, dette her.

Jeg skal dernæst fremsætte nogle betragtninger over det nye forhold mellem dieseldrevne og benzindrevne biler, der opstår efter den skala og den fordeling, som forslaget indeholder. Jeg skal erkende, at den nuværende fordeling er urimelig overfor de dieseldrevne biler, og vi er tilhængere af, at der sker en vis udjævning, men med den udformning, som regeringsforslaget har fået, vil de dieseldrevne biler faktisk udgå af den danske vognpark. Det vil venstre ikke være med til. Man må ikke glemme, at der rent nationaløkonomisk er en fordel ved dieseldrift, og det må der tages hensyn til ved beskatningen. Jeg kan oplyse, at dieseldrevne biler har et brændstofforbrug, der er 30—40 pct. mindre end de benzindrevne bilers, og at dieselolien er 3,5 øre billigere pr. liter. De dieseldrevne biler er nok noget dyrere i indkøb

og måske også noget dyrere i reparationer, men for mig er der slet ingen tvivl om, at det vil være en fordel for landet, om vi kan udvide antallet af de dieseldrevne biler. For hver 100 l benzin, vi indfører, kan vi nøjes med 60—70 l dieselolie, og den er tilmed disse 3,5 øre billigere pr. liter.

Vor stilling er derfor, at der må ske en forhøjelse af den nuværende afgift på dieseldrevne biler, men at den ikke bliver større, end at man fortsat animeres til at udvide antallet af dem. Jeg betragter regeringens forslag som en ren transportafgift, der ensidigt er lagt over på vejtransporten, og det vil betyde en sådan stigning i transportomkostningerne, at hverken vognmændene eller erhvervslivet kan være tjent med det.

Jeg skal så gå over til at omtale forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v. Vi mener, at denne afgift er et rent politisk anliggende, og at den i den nuværende import- og valutasituation desværre er en nødvendighed. Der er vel ingen ansvarlige, der på nuværende tidspunkt turde ophæve omsætningsafgiften og samtidig have fri import. Men den er virkelig høj, denne omsætningsafgift, den er endda meget høj. Lad mig nævne et par eksempler på, hvordan afgiften virker. En lille vogn som f. eks. en „Standard 10“ koster i dag på gaden 18 160 kr.; men i dette beløb indgår omsætningsafgiften og dollarpræmieringstillægget med 9 160 kr. Jeg kan som et kuricsum nævne, at cif-prisen i Københavns havn for denne vogn er 6 800 kr., hvortil kommer told og generalomkostninger; men denne vogn, hvis cif-pris er 6 800 kr., kommer altså op på 18 160 kr. Med en vogn i mellemklasse, f. eks. en „Opel Kaptajn“, er forholdet faktisk det samme. Den bliver belagt med en omsætningsafgift på 6 265 kr., med et dollarpræmieringstillæg på 6 320 kr., og denne vogn, hvis cif-pris er 7 900 kr., koster i dag på gaden 26 300 kr. Jeg skal til slut som eksempel på en af de store vogne nævne en „Customline“. For den andrager dollarpræmieringstillægget 9 008 kr., omsætningsafgiften 9 300 kr., og købesummen bliver ialt 37 017 kr. overfor en cif-pris på 11 203 kr.

Efter min opfattelse er omsætningsafgiften ved at blive så høj, at vi nok må til at se nærmere på den.