

[Poul Claussen.]

to afgiftsformer, vægtafgift på den ene side og benzinafgift på den anden side. Såfremt ministeren havde fundet anledning til at markere, at den femøre, som man nu dropper, måtte anses for identisk med den, som i 1933 røvedes fra statskassen af motorafgifterne, og samtidig havde tilkendegivet, at de 15 øre af den resterende afgift, der hidtil har været betegnet som midlertidig i henhold til loven af marts 1955, var og blev midlertidig, kunne der måske have været et udgangspunkt for en forhandling om dette punkt. Men det er jo det modsatte, der er tilfældet, idet loven af 1955 foreslås ophævet, og hermed er altså midlertidighedens saga på dette område ude — hvis den højtærede minister får magt, som han har agt.

Med det forslag til benzinafgift, som den højtærede minister har fremsat, har han i allerhøjeste grad forfulgt rent fiskale formål. Jeg kan ikke se andet, end at når man i den grad løsriver denne afgiftsform fra dens oprindelige formål, hensynet til vejudgifter, er det svært at se noget som helst fornuftigt formål med at fritage jernbaner, flyvemaskiner og motorbåde o. s. v. for en sådan afgift. Skal benzin være et almindeligt afgiftsobjekt, bør alle, der anvender benzin, svare en sådan afgift — og ikke alene de benzindrevne motorkøretøjer.

Dette forslag indgår nu i de samlede overvejelser, og jeg har endnu kun en enkelt bemærkning at gøre. Man har opbygget de to af disse tre forslag således, at man har villet gøre en indrømmelse udover de allerede eksisterende til invaliders økonomiske forhold, og jeg ville ikke have fundet det urimeligt, hvis man også her havde haft en bestemmelse om, at invalider under visse omstændigheder kunne komme i betragtning med hensyn til en godtgørelse af udgifterne til den benzin, de måtte bruge til deres køretøjer.

De tre lovforslag, taget under eet, anviser efter beregninger et samlet provenu på 640 mill. kr. — ca. 108 mill. kr. for om-

sætningsafgiften, ca. 162 mill. kr. for vægtafgiften og ca. 370 mill. kr. for benzinafgiften. I motorkommissionens betænkning I. del, bemærkes det side 21, at det er den almindelige opfattelse i kommissionen,

„at afgifterne til vejformål bør opkræves med et beløb, der svarer til de vejudgifter, motorkørslen giver anledning til, og iøvrigt fordeles efter samme princip på de enkelte motorkøretøjskategorier, idet man mener, at en eventuel højere eller lavere beskatning vil have trafikpolitiske konsekvenser.“

Dette sidste er udlagt således, at man nu mener, at lavere udgifter vil stille motortrafikken gunstigt i konkurrencen, og højere udgifter vil stille den ugunstigt.

Mit parti deler den opfattelse, som her er kommet til udtryk, og mener dertil, at de fremsatte forslag slet ikke rummer det balancepunkt for afgifterne, der betyder, at de motorkørende får en fair konkurrencechance. Vi anerkender den idé, at motorkørslen bør betale afgifter til veje og dertil hørende trafikale behov — dette udtryk gerne taget i allervideste forstand — men vi mener, at motorkørslen iøvrigt bør være fri for tiltale.

Motortransport er som helhed ikke en luksusforeteelse. Den er erkendt som en mere og mere fremtrædende faktor i vort transportvæsen. De økonomiske byrder, man pålægger denne form for trafik, vil nødvendigvis blive overvæltet på forbrugerne, hvilket forhåbentlig ingen kan være i tvivl om. Dertil kommer, at man ved sådanne drastiske ændringer, som forslagene og især forslaget om vægtafgift indeholder, skaber sandsynlighed for, jeg vil hellere sige, måske endda skaber nødvendighed for, at man på basis af dette nye, man bliver stillet overfor, fremkalder investeringer med, hvad jeg vil kalde et øjebliksbetonet sigt, som ikke svarer regning i det lange løb, og tillige — og det er endnu mere væsentligt — angriber man en stor del af de allerede foretagne investeringer på en uventet måde, investeringer, der er foretaget