

[Fuglsang.]

ger, og som i skatteåret 1954—55 udgjorde 129 mill. kr.

Når vi taler om denne lavere benzinafgift, er der en, ganske vist mindre væsentlig, men, forekommer det mig, ret typisk ting, nemlig den motivering, der gives i bemærkningerne til lovforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer. Der tales om, at vægtafgiftsprovenuet i den første 5-årige periode efter lovens ikrafttræden vil blive ialt 38 mill. kr. mindre, hvortil kommer en årlig mindreindtægt fra bybusserne på 3 mill. kr., og at det er af disse grunde, man i stedet for at nedsætte benzinafgiften fra 56 øre til 21 øre vil nøjes med at nedsætte den til 51 øre pr. l. Ja, men for det første kunne vi godt bruge den berømte vejfondsmilliard til dækning af disse forholdsvist mindre beløb. Dernæst er der vel ingen sammenligning mellem disse 38 mill. kr. og det, man i virkeligheden opnår ved at nedsætte benzinafgiften meget, meget mindre end oprindeligt foreslået.

Man kan selvfølgelig anse motorkørsel i almindelighed for luksus og beskatte den som sådan, og jeg vil tro, at det er med dette argument, regeringen bygger et vist moralsk forsvar for disse afgifter op. Der finder selvfølgelig også luksuskørsel sted, og jeg har ikke spor imod, at der må betales for den; men i disse lovforslag er det ikke først og fremmest luksuskørslen, man er ude efter, nej, det, man sigter imod, er at gøre disse skatter til et led i regeringens almindelige forbrugsbegrænsende politik, og deres forbrugsbegrænsende virkninger slår ikke mindst igennem i de voldsomme forhøjelser af vægtafgifterne.

Man kunne måske nok forsvare en forhøjelse af vægtafgifterne, så længe disse blev opkrævet under hensyn til vejsliddet og blev brugt til forbedring af vejene, men det forekommer mig ikke at være tilfældet i dette lovforslag, ifølge hvilket vægtafgifterne skal indgå i statskassen og derved får karakter af en almindelig trafikskat, en trafikskat, som ganske naturligt vil blive væltet over på varerne og dermed på forbrugerne. Det fremgår af de stigende afgifter på de store lastbiler; det fremgår ikke mindre tydeligt af de store afgifter, som rutebiler og busser vil komme til at betale, og som ganske automatisk må følges af

stigende billetpriser. Selvfølgelig kan man hævde, at de stigende vægtafgifter på lastbilerne ikke altid behøver at slå helt igennem med hensyn til varepriserne; men erfaringerne viser, at de vil komme til at gøre det, og at de vil få lov til at gøre det. Rent bortset herfra vil disse afgifter komme til at ramme mange lastbilejere urimeligt og hårdt. Jeg tænker ikke mindst på de lastbilejere rundt omkring i landkommunerne, som ofte efter licitation har afsluttet en kontrakt om at besørge en eller anden bestemt trafik, og hvis indtægter i hvert fald i nogen grad fremover er bundet af kontrakten. Således som loven om vægtafgift er affattet, vil den også friste, ja, man kan næsten sige tvinge lastbilejerne til at bruge deres vogne endnu hårdere til skade både for den almindelige trafik og for de chauffører, som kører med dem.

Når disse principielle ting er sagt, vil jeg gerne indrømme, at der i lovforslagene findes tekniske og administrative fremskridt, som vi ser velvilligt på. Det gælder lettelserne med hensyn til omsætnings-skatten, som vi iøvrigt ingen særlige indvendinger har imod. Vi ser også med sympati på den ny ordning for invalidekøretøjer, men bortset herfra vil vi med megen spænding afvente, hvorledes disse satsler ser ud, når til sin tid udvalget har taget stilling til lovforslagene og eventuelt foreslået ændringer i dem.

Tholstrup: Det er helt interessant her i dag at erfare, at de synspunkter, som retsforbundet har gjort gældende vedrørende automobilkørsel, nu i stærkere grad end før er ved at vinde indpas i de andre partier, og jeg er glad for de foregående 4 ærede ordføreres afstandtagen fra disse lovforslag. Retsforbundet har altid ment, at vejanlæg var en offentlig opgave i modsætning til de hundreder af andre objekter, hvor staten tvinger sig selv ind og skubber det private initiativ ud. For at tage de mest nærliggende: vi anser det ikke for en statsopgave at varetage kørslen på disse veje; det gøres langt dygtigere, bedre og billigere ved hjælp af det private initiativ.

Det er vor opfattelse, at gode vejanlæg er en sådan berigelse for samfundet, at det genspejler sig i en jordværdistigning, der følger i vejanlæggenes spor, endda så stærkt