

[Tholstrup.]

sagt bort af de førnævnte grunde, og jeg skal i denne forbindelse tillade mig at henlede de ærede medlemmers opmærksomhed på side 10 i betænkningens II. del, som omtaler omsætningsafgiften i de forskellige lande. Det fremgår heraf, at Danmark har de højeste omsætningsafgifter; vi ligger på linie med England — men det afhænger dog af, hvilken størrelse vogn man benytter — medens Sverige slet ingen omsætningsafgift har og vort andet naboland, Tyskland, kun har en afgift svarende til $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{8}$ af vor omsætningsafgift. Selv lande som Frankrig og Belgien, der altid har haft store omsætningsskatter, ligger kun på $\frac{1}{3}$ — $\frac{1}{4}$ af vore omsætningsafgifter.

Jeg skal dernæst gøre et par bemærkninger vedrørende forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. De nye vægtafgifter svarer, selvom de er forhøjet, nogenlunde til kommissionsforslaget. Det nye er først og fremmest, at man går væk fra egenvægten som grundlag og over til bruttovægten; det er et fremskridt. Før var det sådan, at lastvogne, som skulle køre grus og sten, og som var forsynet med tippelad, måtte betale en betydeligt højere afgift end en vogn uden tippelad, fordi den vejede mere, medens det dog må være den samlede vægt på vejen, det, der giver trykket på vejen, der må være det afgørende. Det ville altså sige, at mange vogne, der er udstyret med særligt lad, kom til at betale mere i skat, samtidig med at den godsmængde, de kan transportere, gik ned, altså det blev dyrere at transportere gods på disse vogne end på vogne, der ikke i den grad er specielt indrettede.

Dette imødegår man ved denne nye afgiftsform, men jeg havde hellere set, at man havde fulgt kommissionsforslaget og ikke havde benyttet lejligheden til en forhøjelse af de satser, kommissionen er kommet til. Det er jo alligevel ganske anselige beløb, vægtafgiften kommer op på, og helt galt er det, at man nu i § 2 foreslår en tredobling af vægtafgiften for dieseldrevne vogne. Man vil herved komme op på helt urimelig høje tal, tal, som har skabt den største forfærdelse blandt de vognmænd, der bruger disse køretøjer, og tal, der iøvrigt illustrerer, hvor dyrt

det efterhånden fra samfundets side er blevet gjort, og hvilke hindringer der lægges i vejen for transport af varer og personer. Her er vi overbevist om at finansministeren må trække i land og gå tilbage til den oprindelige ordning med en eengangsfordobling af satserne. Medens kommissionsforslagets eengangsfordobling sætter satsen op fra 100 til 200 for dieseldrevne vogne, så stiger satsen efter regeringens forslag fra 120 til 360.

Betydningen af denne afgift blev belyst bl. a. af det ærede medlem hr. From, som nævnte en stigning på 12 000 kr. for en af de største lastvogne. Disse tal vil for den mellemstore vogn, der kører mælk til København, betyde en forhøjelse på omkring 50 øre pr. mælkespand, altså 1 øre pr. 1 mælk.

Jeg har før sagt, at benzinskattebetalerne betyder herved 1 000 kr. pr. lejlighed. Hvis det foreliggende lovforslag vedtages, må man, da man i særlig grad vil lægge en betydelig stigning på netop de køretøjer, som transporterer grus, sten, mørtel o. s. v., formodentlig regne med en forhøjelse på yderligere 500 kr., måske op til 1 000 kr., pr. lejlighed ved byggeri, der kræver mange byggematerialer.

Afgiftens tredobling er af prohibitiv karakter og vil kunne ruinere mange vognmænd; samtidig er det nationaløkonomisk forkert at hindre fuld udnyttelse af dieselsystemets fordele. Dette system er stærkt brændstofbesparende og derfor også stærkt valuta-besparende — det ærede medlem hr. From talte om, at forholdet nogenlunde er to til tre, og det er også rigtigt. Der er altså den fordel, at selve brændstoffet er 2 til 3 øre, altså 10 pct., billigere pr. l og har måske 30 pct. større udnyttelsesgrad. Derfor bør man ikke lægge hindringer i vejen for en udnyttelse af de fordele, som dette system har. Det vil nationaløkonomisk være en fordel, at man så frit som muligt kan vælge mellem det ene og det andet brændstof.

I § 7 tales der om, at køretøjer, der har en vægtafgift på 200—320 kr., kan få opkrævet denne kvartalsvis i stedet for een gang om året forud; men vi bliver nødt til at indsætte et nyt stykke vedrørende de meget store vognes vægtafgift, således at man f. eks. kan få opkrævet disse beløb månedsvi. Det vil også give vognmændene