

[Tholstrup.]

mulighed for at deponere nummerpladerne i frostperioder som den, vi netop oplever i disse dage, hvor vognene måske må stå stille både to og tre måneder på grund af særlig hård vinter og derfor ikke kan give indtægt. Den månedsvise betaling vil give mulighed for besparelser. Det er jo lovens hovedformål at fordele afgifterne på dem, der slider mest på vejene; men en vogn, der står stille, slider ikke på vejene. Man burde derfor sige, at f. eks. afgifter på over 1 200 kr. om året — eller i hvert fald dem, der kommer over 2 400 kr. om året — kan betales månedsvis. Administrativt bliver det ikke så voldsomt, idet antallet af store dieselvogne er forholdsvis ringe.

Jeg er tilfreds med § 15, som meddelede afgiftsfritagelse for invalider. Vi skal være glade for, at mange af vore invalider selv tjener deres brød og ikke ligger samfundet til byrde; men netop for at kunne gøre dette skal det være muligt for dem at transportere sig selv til arbejdspladsen.

Jeg er også tilfreds med § 19, som imødekommer ønsket om afgiftsfritagelse for vogne, der kører udenfor landets grænser i visse perioder og der betaler vejskat.

§ 26, som indfører lettelser for dieseldrevne vogne i en overgangstid på 5 år, mener jeg bør ændres, så overgangstiden bliver f. eks. 7 år, på grund af disse kostbare køretøjers lange levetid. Meningen med paragraffen er jo den, at dieseldrevne køretøjer, der ikke kører de meget lange afstande, og som ikke vil kunne betale sig i forhold til benzinkørsel, når de højere afgifter kommer, skal kunne udskiftes med rimeligt varsel. Det vil stadig være en fordel at køre med dieselmotor på det høje kilometertal — selvom denne fordel er ved at blive tvivlsom — men det vil ikke kunne betale sig med dieselmotor på det lille kilometertal. Derfor vil jeg henstille til den højtærede finansminister at overveje en lempelse som her foreslået, men samtidig gør jeg opmærksom på et andet forhold. Den vognmand, der over-

vejer at gå over til dieselvogn, vil altså komme til at betale fuld vægtafgift, medens der for de dieselvogne, som er købt i fjor, kun skal betales en nedsat afgift. Jeg mener, at vi måske også må indføre den højere vægtafgift for nye dieselvogne etapevis for ikke at skabe et uretfærdigt konkurrencemoment.

Endelig er der lovforslaget om afgift af benzin. Også dette indleder med, at afgiften svares til statskassen, hvad jeg selvfølgelig også må protestere imod, ligesom jeg må protestere imod beløbet. Med en afgift på det halve, altså 25 øre i stedet for 51 øre, vil der indgå 180 mill. kr., som sammen med det, der bliver tilbage af de 170 mill. kr., som kommer fra vægtafgiften, rigeligt vil dække det øjeblikkelige behov til vejformål, selvom en ændring af regeringens forslag til noget i retning af kommissionsforslaget skulle nedbringe de 170 mill. kr. med måske 25—35 mill. kr. Behovet til vejformål vil naturligvis stige år for år, men det samme gælder såvel vægtafgifter som benzinafgifter, efterhånden som motorkørslen udvides — og mon ikke det nogenlunde vil stige i takt med disse afgifter?

I § 2 står der, at afgiften for benzin skal beregnes efter udkørsel af benzinen; jeg går ud fra, at dette er en imødekomen af det krav, jeg stillede, om at man gik væk fra at forlange afgiften berigtiget ved tankskibes udlosning, således at der også skulle betales afgift af svind, og således at benzinselskaberne ikke alene skulle forsikre benzinen og anlægget, men også den påhvilende skat. Jeg opfatter det altså således, at man er gået væk fra den tidligere ordning og over til beskatning, når tankbilerne kører ud af frihavnsområdet. Den tidligere ordning har kostet landet mellem en halv og en hel million kroner i fremmed valuta, og jeg går ud fra, at det er det, der har fået ministeren til at ændre denne paragraf. Jeg går ud fra, at jeg har opfattet det rigtigt; er det forkert, vil jeg i alt fald gerne korrigeres.

I §§ 5, 6 og 7 tales der om afgiftsfri benzin.