

[Aksel Larsen.]

opretholde en så stor import af personbiler, som vi har haft det sidste par år; endsiges uden yderligere at forøge importen af personbiler. Ja, det er vort synspunkt, og det kan man naturligvis afvise i kraft af en kompakt majoritet, men dermed har man jo ikke bevist, at synspunktet er urigtigt. Man har tværtimod understreget, at der er meget, der taler for, at synspunktet er rigtigt, når man ikke vover at gå ind i en argumentation imod det, men kun støtter sig på sin kompakte majoritet. Jeg håber, jeg hermed har bibragt den højtærede finansminister en lille smule forståelse af, hvad der står i vort dagsordensforslag, hvis det virkelig skulle være sådan, som han sagde, at han kun kunne udtale sig om det, for så vidt han havde forstået det.

Den højtærede finansminister modsætter sig vort ændringsforslag om, at man skal bibeholde de 15 pct.s omsætningsafgift for personmotorkøretøjer, der udelukkende anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, og taler for, at man skal sætte satsen op til 20 pct. Jeg kan hverken forstå eller godkende argumentet for at sætte satsen op til 20 pct. Ministeren siger, at det er vanskeligt at skelne mellem de motorkøretøjer, der anvendes til erhvervsmæssig personbefordring, og motorkøretøjer, der ikke anvendes dertil. Jeg kan ikke indse, at en forskel i procentsatsen fra 15 til 20 kan gøre det lettere eller vanskeligere at skelne; vanskeligheden må da være lige stor. Men jeg kan se, at hvis man henholder sig til den definition, der er givet i lovforslaget, kan det overhovedet ikke være vanskeligt at skelne. Jeg vil i øvrigt sige, at jeg er yderst tilfreds med den definition, der er givet i lovforslaget, for den vil dog bringe lidt mere orden i den erhvervsmæssige personbefordring, hvad droschekørsel angår, end vi har haft, efter at vi fik nogle ulyksalige og ugennemtænkte bestemmelser ind i færdselsloven. Jeg kan ikke se, at ministerens pludselige vanskeligheder ved at skelne kan begrunde, at man skal belaste droschekørslen med en højere

omsætningsafgift, end man hidtil har belastet den med.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard håber på, at vi ad åre får mulighed for at nedsætte disse — som han erkendte det — alt for høje motorafgifter. Ja, håbet er jo lysegrønt, ligesom træerne herudenfor var for et par måneder siden, men det gør det jo ikke alene. Det ærede medlem hr. Kirkegaard har så megen erfaring — og har han det ikke, er der nogle af hans partifæller i tinget, også af dem på ministerbænken, der har det — at han ved, at giver man først uden tidsbegrænsning en finansminister en skat, så er det uhyre vanskeligt at slippe af med den og også uhyre vanskeligt at få den nedsat. Sagen kan derfor ikke klares ved at udtrykke håbet om, at vi ad åre — jeg ved ikke, om det skal være 5, 10 eller 100 år — kan få nedsat disse, som det ærede medlem erkendte, for høje motorskatter. Det havde været mere rimeligt at gøre noget for enten at forhindre, at de blev så høje, eller at sikre, at disse høje motorskatter kun kom til at gælde for et meget begrænset åremål, at aftrapningen kom til at begynde inden for en rimelig frist.

Det ærede medlem hr. Tholstrup er af den mening, at den motorbeskatning, vi har, kan vi simpelt hen ikke være bekendt. Det er nok derfor, han vil have den forhøjet, for dette her er jo en forhøjelse af motorbeskatningen. Ja, man har altså administrativt lavet en forhøjelse ved hjælp af dollarpræmieringen, som var ulovlig, og som ikke var nogen beskatning, men som nu skal gøres til en regulær skat. Nu skal vi regulært have motorbeskatningen forhøjet. Den er allerede så høj, at vi ikke kan være den bekendt, siger det ærede medlem hr. Tholstrup, og med den motivering vil han stemme for, at den skal gøres endnu højere! Han siger, der skal flertal til for at ændre den, og at vi må have afgiften sat ned, så den kun dækker udgifterne til vejformål, men det kræver en ændring i de ærede medlemmers indstilling. Det er fuldstændig rigtigt; det ville være at ønske, at retsforbundets ærede