

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der hedder offentlige veje, i den bestemte økonomiske situation, vi på ethvert tidspunkt befinder os i. Disse ting må vi tage med i betragtning, men jeg vil som sagt gerne i udvalget være med til at se på de københavnske problemer, som er fremdraget under debatten.

I øvrigt vil jeg udtale håbet om, at det må være muligt at gennemføre dette lovforslag i indeværende samling. Jeg er klar over, at der er meget at gennemgå i udvalget, men jeg tror alligevel, at med lidt god vilje fra alle sider kan det blive muligt at få loven færdig. Det vil både økonomisk og på en lang række andre områder betyde en stor lettelse for kommunerne, hvis vi får denne revision gennemført. Jeg vil derfor opfordre til, at man samles om at gennemføre lovforslaget i denne samling.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**M. Larsen (Kolding):** Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motor køretøjer m. v.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 735, fremsættelsen i tidenden sp. 1281).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Retoft:** Jeg har meget få bemærkninger at knytte til det lovforslag, som vi nu skal behandle. Det er blevet fremført, at dette lovforslag har forbindelse med det lovforslag, som vi lige har behandlet, og det har derfor været nødvendigt at fremsætte forslag om ændring med hensyn til det provenu, som skal overgå til vejfonden; samtidig har man imidlertid forsøgt at forenkle loven om

benzinafgift, og det er rimeligt, at det, som virkelig hører ind under denne lov, også får plads i den.

Det er foreslået, at den ordinære benzinafgift, som i dag er 34 øre pr. l, forhøjes til 36 øre, men samtidig foreslås det, at de to enøresafgifter, som opkræves i henhold til særlige love, bortfalder, så provenuet bliver det samme som hidtil, nemlig 36 øre pr. l.

Med den tekniske udvikling, der er sket og stadig sker, er det ugørligt i loven at fastsætte bestemte kriterier for, hvad der skal henregnes til afgiftspligtige varer på dette område. Derfor foreslås der nedsat et nævn, som i tvivlstilfælde skal træffe afgørelse med hensyn til, om en vare er afgiftspligtig efter nærværende lovgivning. De afgørelser, som træffes af dette nævn, er endelige og kan således få stor betydning. Jeg hilser derfor med tilfredshed, at der i visse forhold kan tilforordnes nævnet særlige branchekyndige.

Som allerede nævnt finder jeg det rimeligt, at bestemmelserne angående afgiftsfritagelser også findes i benzinafgiftsloven. Ændringen af § 5, stk. 2, mener jeg vil opfylde dette krav.

De øvrige ændringer er nærmest af redaktionel karakter, og jeg skal ikke komme ind på dem, men slutte med på mit partis vegne at anbefale lovforslaget til vedtagelse samt anbefale, at der gives finansministeren bemyndigelse til at lade loven af 29. juni 1927 optrykke i Lovtidende.

**Holmberg:** Jeg kan til indledning om de lovændringer, der her er til debat, ikke lade være med at spørge, hvorfor ministeren, hvis det var disse lovændringer, ministeren tænkte på, da vi sidste gang drøftede motorbeskatning her i tinget, næsten bebrejdede os vor stilling. Ministeren sagde, at der var ingen grund til stor forargelse, fordi han ville fremsætte forslag til revision af motorbeskatningen. I betragtning af, hvad ændringsforslagene til de to love går ud på, var der i hvert fald ikke grund til at afspise os på den måde, som ministeren gjorde.

Hvad går disse ændringer da ud på? Vi havde fra gammel tid et par motor-enører, som var formålsbestemte, og disse formålsbestemte afgifter ønsker ministeren nu at gøre permanente. Det kan jo ikke komme bag på os, at ministeren har det mål, og