

[Retoff.]

landet er dårligere stillet i økonomisk henseende end andre vognmænd på grund af den betydelige Beförderungssteuer, der må betales i Tyskland m. fl. lande, og som f. eks. for Tysklands vedkommende andrager 0,8 øre pr. personkilometer. Turistvognmændene er således stillet ugunstigere end de vognmænd, der besørger varetransporter ud over landets grænser. Da man endvidere for ca. et år siden her i det høje ting vedtog en ordning, der betød, at de rutebilejere, der kører i faste ruter, blev bedre stillet, blev turistvognmændenes forhold også berørt, men der opnåedes ingen løsning for deres vedkommende. Det fremsatte forslag vil afbøde de værste uligheder og imødekommer den henvendelse, Turistvognmændenes Landsorganisation har fremsendt.

Det havde været ønskeligt, om de forhandlinger, der siden krigens afslutning har været ført i Genève om afgiftsfrihed for turistbiler landene imellem, havde ført til et positivt resultat, men da dette ikke er tilfældet, er det kun naturligt at imødekomme det fremsatte ønske. Vi oplever i vor tid en stærkt voksende turisme, et forhold, vi har grund til at se med velvilje på, da det efter min opfattelse er med til at skabe en stærkt tiltrængt mellemfolkelig forståelse. Økonomisk har vi interesse i, at mange turister benytter danske turistbiler, men turister i vore dage gør krav på komfort, og det må derfor være en opgave for de vognmænd, der driver turistkørsel til udlejning som en betydelig del af deres erhverv, at holde en vognpark, der virker tiltrækkende. Derfor er det nødvendigt at konkurrenceforholdet bliver mere lige, end det er i øjeblikket.

Der er et spørgsmål, som jeg gerne vil have drøftet. Det drejer sig om forståelsen af, hvad der skal henregnes til en vogns egenvægt. Jeg har den opfattelse, at aggregater, der lejlighedsvis påmonteres, henregnes til egenvægt og derved medfører øget afgift, men dette spørgsmål kan jo rejses i det udvalg, som formentlig bliver nedsat, og vil være bedre egnet til behandling dér.

Lovforslagets omfang giver mig i øvrigt ikke anledning til at fremsætte bemærkninger om den højaktuelle meningsudveksling, der for tiden foregår mand og mand imellem og i pressen om hele bilismen.

Jeg kan på mit partis vegne tilsige den højtærede minister støtte til gennemførelse af lovforslaget.

Holmberg: Det er rigtigt, som det er anført i bemærkningerne til lovforslaget, og som også det ærede medlem hr. Retoff gjorde opmærksom på, at det sidste år, da vi behandlede refusionsordningen for rutebiler, blev lovet, at afgiftsproblemerne for turistbilerne også skulle tages med i overvejelserne. Det er det, der sker ved det foreliggende lovforslag, og vi vil gerne takke den højtærede minister for fremsættelsen.

Egentlig er det helt urimeligt, at der er gået så lang tid under den nuværende ordning, for jeg vil da tro, at vi alle sammen kan være enige om, at det er uden fornuft, at danske turistbiler skal betale vejafgift for kørsel, som ikke finder sted på danske veje. Vi drøftede det som sagt sidste år i forbindelse med rutebilernes refusionsordning, men umiddelbart kan de to ting ikke sammenlignes. Rutebilerne fik refusionsordningen, fordi selv den højtærede finansminister måtte erkende, at afgifterne var kommet for højt op. At det så blev lavet på en så kluntet måde, at vi fik en refusionsordning i stedet for en nedsættelse af afgifterne, er en sag for sig. Det, der finder sted for turistbilerne, er jo en dobbeltbeskatning, idet disse i forvejen hårdt beskattede erhvervskøretøjer også betaler skat for den tid, de er i udlandet. Det bliver der nu rådet bod på med dette lovforslag, idet en efterbetaling kan finde sted, ligesom tilfældet er for lastbiler, der befordrer gods, og det kan vi tilslutte os. Men jeg vil dog have lov at sige, at det unægtelig virker lidt mærkeligt, når man læser ministerens fremsættelsestale. Efter hvad Turistvognmændenes Landsorganisation anfører, betaler danske turistbiler, der kører i Tyskland, 0,8 øre pr. personkilometer, og så vidt jeg er orienteret, er det således, at der fra tysk side har fundet en stigning sted i de senere år fra 0,3 til 0,8 øre. Det vil i praksis sige, at en ganske almindelig bus til 30 passagerer blot for en enkelt tur på 2 000 km skal betale en særavgift på ca. 500 kr. Hvis man så regner med, at man bruger 3-4 dage til denne strækning, bliver det 125-150 kr. pr. dag. I bemærkningerne