

[Ninn-Hansen.]

rammer turistvognmandserhvervet, således som de også rammer andre erhverv. Nu ser jeg, at der i Ekstrabladet for i dag tales om, at den højtærede finansminister har overvejelser i gang om i hvert fald en ændring i omsætningsafgiften; det vil jeg nu se, før jeg tror det — hidtil har det kun været oppositionens partier, der har været inde på den tanke, medens ingen inden for regeringspartierne virkelig har villet støtte kravet om en nedsættelse.

I øvrigt vil jeg gerne tilføje, at det jo er et spørgsmål, om man ikke i det hele taget — også ud over vægtafgiften, som jeg har været inde på her — giver turistvognmandserhvervet for hårde vilkår her i landet. Det er i hvert fald mit indtryk, at vognmandserhvervet i Danmark og ikke mindst det område, vi her beskæftiger os med, må konkurrere på ulige fod med de offentlige transportmidler, der faktisk på flere områder modtager statstilskud. Medens spørgsmålet om vægtafgiften vedrører den højtærede finansminister, vedrører denne konkurrence, den efter min opfattelse ubillige konkurrence, som DSB sætter ind med over for turistvognmandserhvervet, den højtærede minister for offentlige arbejder. Jeg tror, det kunne være interessant at få dette spørgsmål drøftet i det udvalg, der bliver nedsat. Den højtærede minister kender jo vor opfattelse; vi havde en diskussion om den i forbindelse med en helt anden sag, nemlig en ombudsmandssag for et stykke tid siden. Jeg synes, at det tydeligt og klart fremgår, at man på flere områder påfører de private vognmandserhverv en ubillig og urimelig konkurrence gennem den prispolitik, DSB fører og kun kan føre, fordi de får offentlige tilskud. Dette spørgsmål vil vi også gerne have behandlet.

Kirkegaard: Som det er nævnt af tidligere ordførere, har Turistvognmændenes Landsorganisation i en henvendelse til ministeren for offentlige arbejder — en henvendelse, som for øvrigt er optrykt som bilag til lov-

forslaget — begrundet det rimelige i at gennemføre en lettelse i beskatningen af turistbusser, idet den dobbeltbeskatning, der er tale om, når busserne kører i udlandet, må anses for urimelig. Det, at en sådan dobbeltbeskatning kan forekomme, er jo et udtryk for, at det ikke bare er her i landet, der lægges store afgifter på motorkøretøjer; de får også pålagt tilsvarende afgifter i andre lande. Den nedsættelse af beskatningen, som den højtærede minister foreslår, svarer til, hvad der tidligere er gennemført for visse grupper af lastvogne, og det radikale venstre vil gerne anbefale, at lovforslaget gennemføres snarest.

Sluttelig vil jeg dog gerne spørge den højtærede minister, om Tyskland og andre lande, som vi har gensidige aftaler med, kan fortolke disse aftaler sådan, at de mener at kunne regne med, at hvis de opretholder betydelige afgifter, letter vi afgifterne tilsvarende herhjemme. Hvis det er tilfældet, er det i virkeligheden os, der bliver til nar. Hvis disse aftaler kan fortolkes på denne måde — og det beder jeg ministeren gøre en bemærkning om — må vi se at få dem affattet på en anden måde.

Gøting: I retsforbundet kan vi naturligvis helt sanktionere, at der nu igen, som det er nævnt et par gange, bl. a. som følge af et ønske, der blev fremsat i udvalget vedrørende lovforslaget om refusion af vægtafgiften for rutebiler, skal ske en lempelse i motorbeskatningen for en lille del af vor motorpark. Det er så selvfølgelig, at en dobbeltbeskatning bør undgås, at der for længst burde være truffet en ordning, og man kan kun beklage, at ECE endnu ikke har fundet frem til en generel løsning af bl. a. dette spørgsmål. Jeg er tilbøjelig til at tro, at afgiftsfri kørsel i udlandet for alle parter ville give omtrent samme resultat som nu, da vi betaler for at køre hos hinanden, og det ville være væsentlig enklere. Det er europæisk samarbejde i en nøddeskal. Kender den højtærede minister for offentlige arbejder noget til, hvordan det