

## [Retoff.]

man ellers kan nævne, muliggør en let og smertefri administration, og anskaffelse af moderne kontormaskiner vil betyde en hjælp til at skabe en smidig og hurtig og derfor også billigere administration.

**Holmberg:** Det lovforslag, vi i øjeblikket behandler, indeholder vigtige principielle ændringer i beregningsgrundlaget for motorkøretøjers vægtafgift, men derudover vil en gennemførelse af lovforslaget også medføre ændringer med hensyn til afgiftsprovenuet og afgiftsbyrdens fordeling på de forskellige motorkøretøjskategorier.

Det er jo ikke første gang, vi her i det høje ting behandler forslag om forhøjelse af beskatningen af motorkøretøjer; sådanne forslag vender tilbage næsten hvert år, og mange af de afgifter, der før var ekstraordinære, bliver efterhånden ordinære. Vi har set, at de ekstraordinære afgifter, der blev opkrævet til forskellige formål — hvad enten det har drejet sig om Storstrømsbroen, Rødby Havn eller landbrugs krisen i 1930'erne — aldrig senere er bortfaldet igen. Når pengene ikke mere skal bruges til det bestemte formål, fortsætter afgiften som ny beskatning. Provenuet af beskatningen bliver da også større og større for hvert år, der går, og det procentlige beløb til det egentlige formål, vejene, bliver efterhånden mindre og mindre. I finansåret 1956-57 blev der til vejformål brugt 254 mill. kr. af det fulde beløb på 660 mill. kr., medens der i finansåret 1961-62 blev brugt 360 mill. kr. af 1 335 mill. kr. Der er altså tale om relativt mindre og mindre beløb til vejformål i forhold til motorafgifternes provenu.

Lad mig først sige et par ord om den mere beregningstekniske side af sagen. Den højtærede finansminister foreslår, at vægtafgiften for vare- og lastbiler beregnes efter køretøjernes totalvægt; dette er i modsætning til den gældende lov, hvor afgiftsgrundlaget jo er egenvægten. Det er, som også det ærede medlem hr. Retoft sagde, sikkert en fornuftig ordning. Jeg kan blot anføre, at efter den nuværende praksis kan to vogne af samme type komme til at svare forskellig afgift, fordi egenvægten varierer med karrosseriet og det udstyr, der bliver brugt til vognene. Vi kan derfor

hilsne denne del af finansministerens lovforslag med tilfredshed, idet overgangen til totalvægtsberegningsprincippet medfører, at urimeligheder af denne karakter kan undgås.

Hvad ændringen for traktorer angår, er det ikke større beløb, det drejer sig om. For det store flertal af traktorer betales der fra 30 til 50 kr., og det anføres, at der af praktiske grunde foreslås et fast årsbeløb på 40 kr., hvilket egentlig lyder meget fornuftigt.

Lovforslaget motiveres bl. a. med hensynet til ensartet beskatning af benzinvogne og dieselvogne. Det skal åbenbart gælde over hele linjen: personbiler, last- og varebiler, rutebiler på gule plader og turistbusser. Som det fremgik af mine bemærkninger før, kan det ikke være pengemangel i vejfonden, som danner baggrunden. Motiveringen med en ensartet afgiftsmæssig behandling af benzin og diesel holder jo ikke. Der er efter min mening ingen som helst grund til ængstelse for, at en bibeholdelse af det nuværende afgiftsniveau for dieseldrevne vogne vil forrykke konkurrenceforholdet mellem de to køretøjskategorier, for som helhed har benzinvogne kun meget få og meget begrænsede fælles konkurrenceområder — for personmotorvogne, turistbiler og lastbiler er der faktisk slet ingen. For hyrevognenes vedkommende kan man, således som lovforslaget foreligger, næsten kun sige, at dér er det dog for groft. Bevarelsen af de nuværende afgifter vil i realiteten ikke medføre store ændringer i forholdet. Ministeren kan måske finde ganske snævre og få områder, hvor der er noget, som trænger til at blive ændret, men det vil alligevel forsvinde i løbet af få år — og for øvrigt vil det også være nationaløkonomisk forkert at lægge hindringer i vejen for dieseldrift.

Selv om vi bedømmer det foreliggende lovforslag ud fra dets egne forudsætninger, synes det mig ganske klart, at en forhøjelse af dieselvognenes vægtafgift egentlig ganske savner saglig begrundelse. Jeg skal slet ikke underkende den højtærede ministers trang til at øve retfærdighed på det afgiftsmæssige område, men her er der jo ikke tale om nogen retfærdighedshandling. Ser man nærmere på den foreslåede afgiftsskala for de dieseldrevne lastbiler, viser det sig, at