

[Holmberg.]

den højtærede minister på et afgørende punkt har brudt med sine egne ønsker om en forhøjelse for dieselvogne, som skal svare til forhøjelsen for benzinvogne. Afgiftsskalaen er i så henseende egentlig forkert. Benzinafgiftsforhøjelsen andrager ca. 18 pct., hvilket svarer til en gennemsnitlig forhøjelse på 13 pct. af dieselvognenes vægtafgift, idet man selvfølgelig her må korrigere for den del af vægtafgiften, som også betales for benzinvogne, og som ikke forhøjes i lovforslaget.

Lovforslaget medfører imidlertid for dieselvogne af de mest gangbare typer, navnlig de lidt større vogne, afgiftsforhøjelser, som ligger langt over de 13 pct. Vogne med normalt karrosseri vil i langt de fleste tilfælde få en afgiftsforhøjelse på fra 25 til 35 pct. For de store vogne med en totalvægt fra 9 til 12 t og for de svært byggede treakslede typer med en totalvægt på 17-18 t ligger forhøjelsen på en 30-40 pct. eller mere end det dobbelte af afgiftsforhøjelsen for benzindrevne vogne. Så er der visse vægtklasser, der slipper lidt billigere, men det drejer sig stort set om vogne, der som følge af den tekniske udvikling er ved at være forældede, idet tendensen jo klart går mod større vogne.

For nu ikke helt at tabe forbindelsen mellem motorafgifter og vejomkostninger føler jeg trang til at nævne, at det måske ville være naturligt og rigtigt at indføre en lempeligere beskatning af treakslede vogne end af de toakslede. For de treakslede typers vedkommende fordeles vægten jo over et større vejareal, hvilket stiller mindre krav til vejens bæreevne.

Medens lovforslaget ikke indebærer større ændringer for påhængsvognenes vedkommende, sker der en lettelse for sættevognene. Jeg har dog ingen særlige bemærkninger at gøre om disse to kategorier ud over, at jeg gerne vil sige, at jeg finder den foreslåede beskatning af sættevognene tilfredsstillende.

Hvad private personvogne angår, sker der en forenkling af afgiftsopkrævningen. Jeg er imidlertid tilbøjelig til at tro, at dette på grund af de enkelte vægtgruppers faktiske fordeling vil give et noget højere provenu.

For køretøjer, der benyttes til erhvervs-

mæssig personbefordring — det vil sige hyre-, skole- og udlejningsbiler — indebærer lovforslaget omfattende forhøjelser. Den omstændighed, at man nu inddrager den hidtidige tillægsafgift på 50 pct. for disse vognes vedkommende, medfører for benzinbilernes vedkommende store procentstigninger, fra 40 til 50 pct. for de mest benyttede vogne.

Men så kommer vi til de dieseldrevne skole-, hyre- og udlejningsvogne; her udgør stigningen for de mest benyttede typer fra ca. 120 til 325-30 pct. Har den højtærede minister egentlig tænkt over, hvad det vil betyde for hyrevogne, der er dieseldrevne? Ca. halvdelen af hyrevognene i København er dieseldrevne, og det samlede antal dieseldrevne hyrevogne i Danmark er ca. 2 000. Hidtil har dieseldrevne vogne været beskattet væsentlig lempeligere end benzindrevne, og en mindre forhøjelse ville måske være rimelig, men den her foreslåede stigning er jo af en størrelsesorden, så vi kommer ud i det helt meningsløse.

Vi har fået beregninger, der viser, at diesel- og benzinvogne, der har en årlig kørsel på under 17 000 km, slipper lidt billigere, men det har ingen interesse, for der er vel ingen, der anskaffer sig en dyr dieseldreven vogn med en årlig kørsel på under 17 000 km. Kommer vi op på en årlig kørsel på 50 000 km, stiger afgiften med 70 pct., og kommer vi op på 70 000-80 000 km, og det er vel det mest almindelige, ligger afgiftsforhøjelsen på 70-80 pct., og hvis vi kommer op på ca. 100 000 km, ligger stigningen i nærheden af 400 pct.

Med den nuværende afgiftsberegning skal vi vel op på ca. 40 000 km for at få balance mellem benzin- og dieselkørsel. Køres der mere, begynder besparelsen at blive stor og måske også for stor med den forhøjede afgift. Kommer vi op på ca. 80 000 km, finder vi nu balancepunktet, men så vil jeg da sige til den højtærede minister, at i så tilfælde er der da ingen, der køber dieselvogne, og de dieselvogne, der nu går, vil uvægerlig blive værdiløse i tilfælde af salg. Hvis det har været den højtærede ministers mening, at det skulle gå sådan, som jeg har sagt, har ministeren opnået, hvad han ville, men jeg kan trods alt ikke tro, at det er ministerens mening, og derfor må det foreliggende forslag laves om.