

[Haustrup Clemmensen.]

Hvad vil forhøjelserne medføre? Ja, for hyrevognenes vedkommende må man gøre sig klart, at så snart der blot er tale om et nogenlunde betragteligt årligt kilometertal, og det er der for de allerfleste hyrevogne, vil det blive procentvis og absolut en meget væsentlig forhøjelse. Det har været fremført, at der, hvis man tænker sig en årlig kørsel på ca. 80 000 km, kan blive tale om fra 100 til 300 pct.s forhøjelse.

Jeg ved, at ministeren foreslår en overgangsordning, men denne humanisme er der ingen grund til at få tårer i øjnene af beundring for. Først foreslår man en kraftig forhøjelse for så, når man ser, hvor kraftig den bliver, at være nødt til gennem en overgangsperiode at forsøge at være lidt mindre hård. For vare- og lastvogne tror jeg man må erkende, at det er meget vanskeligt at angive alt for konkrete eksempler på, hvor store de procentvise forskydninger bliver i forhold til det nuværende, men det er mit indtryk, at der på en række områder bliver tale om en betydelig forhøjelse, også en forhøjelse, der procentvis er væsentlig højere end den forhøjelse, der i efteråret med noget knebt flertal, har man vel lov at sige, blev vedtaget for benzinafgiftens vedkommende.

Det er vel heller ikke unaturligt, at man gør sig enkelte tanker om begrundelsen for de forhøjelser af dieselaftgifterne, der her er tale om. Som nævnt kan det ikke være benzinaftgiftsforhøjelsen alene, for i en lang række tilfælde går forhøjelserne langt videre. Det kan formentlig heller ikke være de finansielle forhold i al almindelighed, der opfordrer den højtærede minister til at komme med disse kraftige forhøjelser. Loven skal først træde i kraft fra det nye finansårs begyndelse den 1. april, og jeg har forstået, at den højtærede minister regner med balance på statsregnskabet i det kommende finansår, så det kan vel heller ikke være af den grund, man kommer med lovforslaget.

Endelig må jeg måske have lov til at minde om en enkelt paragraf i lovforslaget, der næsten burde forbydes; det er § 24, hvori der stadig står, at de oppebårne afgifter skal indgå i vejfonden. Man har vel lov at sige, at er der nogen begrundelse,

der ikke kan anvendes for dette lovforslag, så er det da i hvert fald hensynet til vejfonden. Det kan ikke være nogen hemmelighed, at der nu på papiret er 3 milliarder kr. i vejfonden ved indgangen til indeværende finansår, at der selv i disse år, hvor vi er stillet over for meget betydelige vejarbejder, bliver et væsentligt overskud år for år i vejfonden, i sidst afsluttede finansår over 366 mill. kr., og man må oven i købet gøre sig klart, at af de motorafgifter, der i alt indgår i statskassen, ca. 1 275 mill. kr. for det afsluttede finansår, anvendes nu kun 29 pct. til vejformål. Det bliver ikke bedre, men tværtimod betydelig værre, hvis man ser på udviklingen over en årrække. Går man blot tilbage en halv snes år og ser på udviklingens gang, er statskassens indtægter forøget fra ca. 250 mill. kr. til ca. 1 275 mill. kr., altså mere end en femdobling, men til gengæld — har man næsten lov at sige ironisk — er den andel, der anvendes til vejformål, også faldet fra ca. 54 pct. dengang til 29 pct. i dag.

Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om man virkelig finder denne udvikling på motorafgiftsområdet rimelig. Jeg synes, vi har brug for en programmerklæring fra den høje regering på dette punkt. Det er således med disse afgifter, at en del af dem går direkte i statskassen, og en anden del går i vejfonden. Jeg må måske minde om, at der udtrykkelig på statsregnskabet for § 26 står som overskrift: De til vejformål m. v. bestemte indtægter. De er bestemt dertil, og så må der vel også være den linje i det, at det, der går ind i statskassen, er motorafgifternes bidrag til de øvrige indirekte afgifter, hvorimod det, der går direkte i vejfonden, vel må have det formål, som udtrykkelig er angivet. Derfor synes jeg, man må have lov at sige, at motoriseringen her i landet bliver stillet mere og mere urimeligt, og vi skal derfor fra det konservative folkepartis side ikke love den højtærede minister, at det bliver med vor støtte og tilslutning, at denne udvikling skal fortsættes. Vi er nu et af de dyreste lande i Europa, hvad motorafgifterne angår, og det er ikke nogen særlig smuk højderekord at være indehaver af.

Må jeg til slut understrege, at vi er til-