

## [Haunstrup Glømmensen.]

hængere af en forenkling, men skeptiske, hvis denne forenkling medfører en række procentvis betydelige forhøjelser, og vi må på det alvorligste fraråde den voldsomme forhøjelse af afgifterne af dieseltransporten, der er tale om her.

**Axel Sørensen:** Det foreliggende lovforslag er, som det allerede er nævnt, fremsat på baggrund af den forhøjelse på 18 pct. i benzinafgiften, der gennemførtes kort før jul. Når afgiftsforhøjelsen for diesel- og gasdrevne vogne ikke fandt sted samtidig, skyldtes det, at vægtafgiften af disse vogne enten var betalt for hele året til 1. april, eller også at de betaltes kvartalsvis. Foruden de foreslåede forhøjelser af afgiften på ca. 13 pct. betyder forslaget en forenkling på adskillige områder, som den højtærede finansminister skal have sin tak for.

Det, der imidlertid vækker den største opmærksomhed, er sikkert den foreslåede såkaldte udligningsafgift. Den foreslås i kombination med vægtafgiften for køretøjer, der ikke er benzindrevne. For personvogne, der drives ved diesel med indtil 2 000 kg egenvægt, foreslås udligningsafgiften beregnet med et ørebeløb på 6 øre pr. kørt km og for autobusser på fra 2 000 til 3 000 kg egenvægt med 15 øre pr. kørt km. Det betyder bl. a. for de hyrevogne, der opnår en stor årskørsel i kilometer, en alvorlig forhøjelse i beskatningen i forhold til, hvad der svares i øjeblikket. Hvis man regner et praktisk eksempel igennem, viser det sig, at hvis man har kørt over 60 000 km, vil man komme op på en udligningsafgift på 3 000-4 000 kr. i modsætning til den afgift, der svares af disse dieseldrevne vogne nu, nemlig 1 100-1 200 kr.

Der foreslås en overgangstid på 3 år for ikke at ramme for hårdt ved udligningsafgiften. Det er sikkert helt rigtigt, fordi det er vanskeligt at overskue virkningen af de ændringer, som indføres med denne udligningsafgift, idet man nu må anskaffe kilometertællere, der på en eller anden måde er så sikre, at de kan danne grundlag for beregningen af udligningsafgiften. Det bliver selvfølgelig en bekostelig forretning, og man kan sige, at de, der skulle høste udbyttet af den, nemlig staten, burde

forære bilejerne i hvert fald den første kilometertæller. Kilometertællere er jo sådan set ikke noget evighedsfænomen; de kan hurtigt gå til.

Desuden må man erindre med hensyn til kørsel med dieseldrevne vogne, at de reparationer, der forekommer på motoren i disse, er væsentlig dyrere end for benzindrevne motorer. Ellers ville det også have været rimeligt, at de dieseldrevne hyrevogne havde nedsat deres takster, fordi det er billigere at køre med diesel end med benzin. De tekniske spørgsmål, som knytter sig til hele dette nye forslag, må kunne besvares i det udvalg, der bliver nedsat. Hvis denne udligningsafgift bliver så stor, at det medfører, at man går tilbage til benzin igen, må vi se på hele spørgsmålet.

Med hensyn til rutebilerne, som kører med gule plader, sker der ifølge lovforslaget en fritagelse for vægtafgift, og i stedet gennemføres den ændring, at der skal betales en udligningsafgift. Samtidig foreslås det, at den refusionsordning, som folketinget gennemførte i marts 1958, og hvorefter der blev tilbagebetalt rutebilejerne et beløb på 44 kr. for hver siddeplads og 18 kr. for hver ståplads om året, nu skal bortfalde.

Hvad betyder nu denne ændring i praksis? Hvis vi tager rutebiler med gule plader og f. eks. en egenvægt på 6 000-9 000 kg, betyder det en øget skattesvarelse på 150-300 kr. pr. kvartal pr. vogn.

Ligger der nu i dette lovforslag mere end en ajourføring som følge af afgiftsforhøjelsen på benzin? Man må huske på, at disse rutebiler med gule plader ikke må køre uden for den fastlagte rute, og da flere og flere privatvogne, knallerter o. lign. er med til at dække kørselsbehovet, falder antallet af rutebilpassagerer. Følgen bliver øgede omkostninger, dårligere rentabilitet og stigende billetpriser eller nye krav om tilskud fra staten igen, hvad jeg ikke synes vi skal tilbage til. Så hellere finde den afgift, der gør det økonomisk muligt at opretholde denne form for befordringsmiddel selv ude i de tyndt befolkede egne, hvor der måske kun køres én tur i hver retning om dagen, men hvor der må køres af hensyn til den egns befolkning, som nødvendigvis må bo derude, og hvor man måske har nedlagt en bane el. lign. Jeg mener, det vil være