

[Axel Sørensen.]

naturligt at tage et passende hensyn til dem, der har fået den opgave betroet under de givne forhold at udføre denne kørsel.

Hvor det derimod drejer sig om turistbiler, vil jeg bedre kunne gå med til en mindre forhøjelse af afgiften.

For vare- og lastbilernes vedkommende, hvor vægtafgiften i øjeblikket svares efter egenvægten, foreslås, at man fremtidig skal svare afgift af køretøjernes totalvægt, og det må siges, at det i princippet er mere rigtigt; her vil jeg gerne give den højtærede finansminister en lille blomst. Et køretøjs totalvægt i modsætning til egenvægten er langt mere konstant. Men en overgang til at svare afgift af totalvægten vil medføre, at der sker forskydninger inden for de forskellige vægtintervaller sammenlignet med den nugældende vægtafgift efter egenvægt. Således vil vogne med lav egenvægt og høj totalvægt eller lasteevne få en stigning i afgiften, medens vogne, der på grund af påmonteret udstyr som tippelad, aflæsningskran o. s. v. hidtil har været beskattet relativt højt.

Man ser somme tider, at en lastvognsejer, når han skifter vogn, ribber vognen for dens særudstyr for at få den ned i vægt. Nu skal vognen beskattes efter lasteevne, og denne ændring finder vi fra det radikale venstres side rimelig.

Fra vognmændenes side må der også være almindelig tilfredshed med, at afgiften af påhængsvogne nu udskilles fra hovedvognen, således at det kun er hovedvognen, der bliver pålagt forhøjelse som følge af forhøjelsen i benzinafgiften. Tidligere fandt man, at det tryk, som fremkommer ved anvendelse af påhængsvogn, burde beskattes sammen med hovedvognen. Denne ændring får også en ganske særlig betydning for sættevogne, der får lempelse i fremtiden ved ikke længere at skulle beskattes som hovedvogne.

Kan man nu være sikker på, at der for rutebiler og lastvogne ikke sker en forhøjelse ud over det, der svarer til benzinhøjelsen?

I de senere år har der været en stærk tendens til overgang til diesel som trækraft, fordi det har betydet mindre beskatning og dermed mere rentabel kørsel og nedsættelse af omkostningsniveauet. Men

denne overgang har rent samfundsøkonomisk været dyr for landet på grund af en øget import af automobiler. Derfor kunne man fristes til at overveje, om det ikke ville være rigtigt at lade alle benzindrevne vare- og lastvogne, der kører på gule plader, overgå til anvendelse af afgiftsfri benzin og brændstof og så beskatte alle vogne gennem en vægt- og udligningsafgift. Man ville derved mindske den store import af last- og varevogne og skabe en mere rimelig konkurrence blandt dem, der erhvervsmæssigt skal anvende en vare- og lastvogn.

Samtidig ville den konkurrence, som landbrugets benzintraktorer påfører vognmandserhvervet ved lovlig eller ulovlig kørsel med egne produkter og produkter, der ikke er deres egne, ophøre.

Der rejser sig i øvrigt så mange spørgsmål i forbindelse med de foreslåede ændringer, at det må blive det udvalgte, som skal arbejde videre med lovforslaget; der skal prøve at skaffe de fornødne oplysninger frem. Det håber jeg må lykkes for udvalget, og jeg vil på det radikale venstres vegne tilsige støtte til gennemførelse af lovforslaget.

Hørluf Rasmussen: Da mit partis designerede ordfører, det ærede medlem hr. Aksel Larsen, er fraværende, skal jeg gøre et par ganske korte bemærkninger i tilknytning til det af den højtærede finansminister fremsatte forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

De ærede ordførere før mig har meget detaljeret endevendt lovforslaget fra A til Z. Der har tilsyneladende på et enkelt tidspunkt hersket en lille smule begrebsforvirring med hensyn til egenvægt og totalvægt, men jeg har den opfattelse, at også dette problem er forstået.

Lovforslaget indeholder efter min mening 2 hovedpunkter, som der skal tages stilling til. For det første spørgsmålet om en ændring af klassificeringen, og for den del af lovforslaget vil jeg tro at der i min gruppe kan oparbejdes en vis vilje. For det andet — og det er mere vigtigt — forhøjelsen af vægtafgiften på de dieseldrevne motorkøretøjer, og på dette punkt tror jeg nok det ligger noget vanskeligere. Da forslaget om forhøjelse af benzinafgiften i sin tid var til behandling i det høje ting, begrundede vor daværende ordfører, det