

[Herluf Rasmussen.]

ærede medlem hr. Aksel Larsen, meget nøje, hvorfor vi ikke kunne medvirke til dets gennemførelse. Han sagde bl. a., at en forhøjelse af benzinafgiften ville få en uheldig indvirkning på omkostningsniveauet. Når jeg nu ser på det foreliggende forslag, må jeg erkende, at specielt denne motivering er særdeles gyldig, også når det drejer sig om en forhøjelse af afgiften på dieseldrevne motorkøretøjer, idet det jo er en kendt sag, at netop disse køretøjer i meget høj grad benyttes til godstransport, og jeg tror, at just dette vil give mit parti betænkeligheder ved at gå ind for forslaget.

Jeg kan som sagt kun vedrørende de tekniske detaljer i lovforslaget love velvilje fra vor side; vi kan ikke medvirke til forhøjelsen af vægtafgiften.

**Iver Poulsen:** Flere ærede ordførere har allerede i enkeltheder gjort rede for lovforslagets urimeligheder, så jeg skal forsøge ikke at gentage, hvad der allerede er sagt.

Det foreliggende lovforslag er — som den højtærede finansminister også har sagt i sin fremsættelsestale — en følge af de afgiftsforhøjelser, som i november måned sidste år blev pålagt benzinen. Man skulle for resten synes, at de nævnte forhøjelser af benzinafgiften havde lavet ulykker nok for erhvervslivet, men det ser jo ud, som om den forhøjelse af benzinafgiften, vi fik, også skal starte en afgiftslavine.

Set fra ethvert synspunkt — undtagen fra en socialdemokratisk finansministers — er dette forslag, så vidt jeg kan skønne, uheldigt og uhensigtsmæssigt, fordi dets formål åbenbart er gennem afgiftsforhøjelser at sikre statskassen flere penge og pålægge skatteyderne i almindelighed og vognmandserhvervet og transporten i særdeleshed øgede afgifter, der som såkaldte finanspolitiske foranstaltninger skal opsuge en del af forårets lønudpumpning, som vognmændene og vognmandserhvervet ingen andel fik i. Forslaget kan således betragtes som endnu en for erhvervslivet ubehagelig følge af forårets længalskab.

Lovforslagets gennemførelse vil også virke hæmmende rent valutamæssigt. Dette var det ærede medlem hr. Holmberg noget inde på, men jeg vil gerne tilføje, at med hensyn til dieseldriften, som i dag er domi-

nerende blandt de større lastvogne, hævdes det fra sagkyndig side, at den tekniske udvikling sandsynliggør, at overgang til dieseldrift i den kommende tid vil antage et stadigt større omfang, også for vogne af en størrelse og med et kørselsarbejde, som ikke hidtil har kunnet begrunde en sådan overgang.

Ordføreren for venstre, det ærede medlem hr. Holmberg, redegjorde for forholdet mellem dieseloliens og benzinsens brændværdi og udnyttelsesværdi, så det skal jeg ikke gentage, men bare lige nævne, at her er et valutamæssigt spørgsmål, som man må have sin opmærksomhed henvendt på. Der er her tale om en udvikling, som er i samfundets interesse, fordi overgang til dieseldrift, som det viser sig, vil betyde en valutabesparelse. Derfor må det være i samfundets interesse, at denne transport ikke fordyres, og da 80-85 pct. af den samlede godstransport udføres af biler, er det indlysende, at en afgiftsforhøjelse på dieselvogne vil betyde en forøgelse af transportomkostningerne, som naturligvis vil afsætte sig på varepriserne og medvirke til nye pris- og lønstigninger. Men for vore eksportvarers vedkommende, her ikke mindst for landbrugsvarerne, vil den foreslåede forhøjelse af transportudgifterne ikke kunne lægges over på varerne, uden at eksporterhvervenes konkurrenceevne derved svækkes, og det er jo ikke netop det, der tjener landet og landets erhvervsliv bedst i dag og da slet ikke i den kommende tid, hvor erhvervslivets konkurrenceevne vil være af den allerstørste betydning for hele samfundet.

Det er således ikke blot uhensigtsmæssigt, men også ganske urimeligt at forøge statens indtægter ved nye afgifter på motorkørsel, som i forvejen — som det også er nævnt — er så urimelig beskattet. I finansåret 1959-60 androg de samlede motorafgifter således 1 128 mill. kr., hvoraf kun 332 mill. kr., hvilket vil sige 29 pct., blev anvendt til vejformål, og i finansåret 1960-61 androg motorafgifterne ikke mindre end 1 275 mill. kr.

Som den ærede konservative ordfører allerede har nævnt, er lovforslaget også i modstrid med det trafikøkonomiske udvalgs betænkning. Det trafikøkonomiske udvalg tillægger det afgørende betydning, at vi