

[Finansministeren.]

ordning, som man i hvert fald ikke kunne tiltræde, for det ville være meningsløst — jeg tror, det ærede medlem udtalte sig i den retning — hvis man skulle til at plombere tusindvis af hyrevogne for at føre kontrol med, hvor mange kilometer de kørte. Jeg kan godt sige med det samme, at det har ikke været hensigten, at der skal gennemføres et kontrolsystem, som skal bestå og udvikle sig. Det er min indstilling, at det ligger sådan i dag med hensyn til de benzindrevne privatvogne og de dieseldrevne privatvogne, at den fordel, de dieseldrevne vogne har, praktisk talt udelukkende ligger i den meget lave beskatning. Både det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen og det ærede medlem hr. Holmberg var inde på beregninger over, hvor meget beskatningen steg procentvis, efter som hyrevognene med dieseldrift kørte så og så mange tusind kilometer. Det er da klart. Hvis man skal have disse to vogntyper skattemæssigt ligestillet, er vi nødt til at foretage forhøjelse for de dieseldrevne vogne, sådan at forhøjelserne bliver meget stærkt progressive.

Antallet af personvogne med dieseldrift vil efter de sidste optællinger ligge omkring 1 500 vogne. Jeg ved, at der er en stærk udvikling i gang, så vi skal muligvis regne med, at der er et par tusind stykker af disse vogne i dag. Det er vel yderligere sådan, at disse vogne har den fordel fremfor benzinvognene, at når de har kørt et kilometerantal i et år på lidt under 20 000, har de faktisk betalt deres benzinskatter, så kører de skattefrit for den resterende del. Jeg kunne forstå, at man skulle tage særligt hensyn til disse dieseldrevne personvogne, hvis der, som det ærede medlem hr. Haunstrup Clemmensen siger, var nogen national-økonomisk fordel ved at anvende dieseldrift i personvogne. Det problem vil jeg meget gerne være med til at se på i udvalget, men efter de oplysninger, jeg har, kan jeg ikke se, at fordelene ved dieseldrift, når det drejer sig om personvogne, er sådan, at det betyder noget på andre områder end det rent skattemæssige, og jeg kan ikke se, at der er nogen grund til, alene af den grund i hvert fald, at beholde disse dieselvogne. Derfor vil jeg også sige til det ærede medlem, at selv om vi her må blive nødt til at

indføre et kontrolsystem, når vi skal lægge en afgift pr. kørt kilometer, er det ikke noget, som jeg er glad for. Jeg tror heller ikke, at den højtærede justitsminister, som skal foretage denne kontrol, vil være glad for den, hvis det bliver noget, der udvikler sig. Men det er i hvert fald min overbevisning, at den beskatning, der nu er foreslået, vil bremse tilgangen af de dieseldrevne personvogne, og det er også meningen med den.

Der er i lovforslaget foreslået en vis overgangsperiode på 3 år fordelt med 2 gange 18 måneder. Jeg mener, at det er en rimelig overgangsordning, der foreslås her, således at der for de vogne, der nu engang er blevet anskaffet på grundlag af de nuværende regler, kan blive en rimelig afskrivnings- og afviklingsperiode. Man kan naturligvis forhandle om, hvorvidt disse regler er de helt rigtige, men jeg tror, man har fundet frem til det rigtige her.

Jeg skal ikke gå i enkeltheder nu. Der er nævnt mange ting under forhandlingen i eftermiddag, og jeg går ud fra, at der er mange andre spørgsmål, man bliver nødt til under udvalgsarbejdet at foretage beregninger over og se nærmere på.

Der er stillet et par spørgsmål. Jeg tror, det var det ærede medlem hr. Holmberg, der omtalte § 23 i lovforslaget og den bemyndigelse, der deri er tillagt finansministeren. Jeg skal blot sige — og jeg har indtryk af, at det ærede medlem hr. Holmberg er enig i — at der er en vis forskelsbehandling af de danske vogne, der i dag kører i udlandet, og de tyske vogne eller andre udenlandske vogne, der kører i Danmark. Det er den forskelsbehandling, jeg gerne vil være med til at få ændret, så at vognene bliver nogenlunde ligestillet. Det er efter min mening et rent teknisk problem, og det må man se på i udvalget.

Jeg vil også gøre et par bemærkninger om rutebilerne. Jeg skal indrømme, at der er lavet et nyt støttesystem over for rutebilerne, som jeg mener er praktisk og lettere at administrere end den ordning, vi nu har med tilskud pr. sæde for de biler, der kører i fast rutefart. Nu forstår jeg ikke, at det ærede medlem hr. Holmberg kritiserede denne form så stærkt, som tilfældet var. Så vidt jeg husker, har det ærede medlem selv været med til at stemme