

[Ministeren for kulturelle anliggender.]

det fremsatte lovforslag til det høje folketings hurtige og velvillige behandling.

Formanden: Jeg skal foreløbig forbigå den første sag på dagsordenen.

Man gik da til punkt 2 på dagsordenen, som var:

Anden behandling af forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.

(Første behandling findes i tidenden sp. 2086, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 487).

Der var stillet 17 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Retoft: Udvalget har holdt 9 møder, haft samråd med finansministeren under 3 af disse møder samt modtaget en række deputationer og en lang række skriftlige indlæg.

Udvalget har under sit arbejde særlig drøftet problemet vedrørende den foreslåede variable udligningsafgift for de køretøjer, der ikke bruger benzin som drivkraft. Resultatet af forhandlingerne er blevet, at udvalget er blevet enig med finansministeren om, at udligningsafgiften opkræves efter faste satser sat i forhold til de forskellige vogntypers egenvægt.

Finansministeren har derefter stillet 17 ændringsforslag. I ændringsforslag nr. 3 til § 3 er opstillet en skala for udligningsafgiftens størrelse for personmotorkøretøjer og for hyrevogne. I ændringsforslag nr. 5 til § 4 er ligeledes udarbejdet en skala for den del af vognparken, der anvendes i transportområdet. Ved ændringsforslag nr. 8 til § 5 ændres afgiftssatsen for traktorer fra 40 kr. til 30 kr. årlig. Ved ændringsforslag nr. 12 til § 10, der omhandler forhold angående registrering, foreslås stk. 1 delt i to stykker; lovforslagets § 10, stk. 2, vil derefter blive

stk. 3. Ændringsforslag nr. 14 til § 16: efter lovforslaget er staten privilegeret fordringshaver for skyldige afgifter i et år; ved ændringsforslaget foreslås tidsgrænsen nedsat til et halvt år. Ændringsforslag nr. 15 til § 25: paragraffen affattes således, at det tydeliggøres, hvilke forhold der kan medføre bødestraf.

Ændringsforslagene nr. 1, 4, 9-11 og 16 er konsekvenser af omlægningen af udligningsafgiften.

Ændringsforslagene nr. 2, 6, 7, og 17 indeholder mindre redaktionelle ændringer.

Samtlige ændringsforslag er stillet af finansministeren og tiltrådt af udvalget. Jeg kan på udvalgets vegne anbefale de stillede ændringsforslag til vedtagelse.

Holmberg: For godt to måneder siden var lovforslaget om vægtafgift af motorkøretøjer til første behandling, og nu er det efter mange udvalgsmøder til anden behandling. Der er ikke meget tilbage af det oprindelige forslag, og sjældent er et forslag blevet så barberet som dette. Det principielle, overgangen fra nettovægt til totalvægt, er bevaret, medens næsten alt andet er lavet om.

Lovforslaget var motiveret med ønskeligheden af en ensartet beskatning af benzinvogne og dieselvogne, altså efter benzinafgiftsforhøjelsen, en forhøjelse, vi som bekendt stemte imod. Denne forhøjelse skulle gælde over hele linjen, for personbiler, hyrevogne, last- og varebiler, turistbiler og rutebiler. Ved første behandling havde jeg på mit partis vegne lejlighed til at fremhæve, at forhøjelsen af dieselvognenes vægtafgift selv efter benzinprisens forhøjelse savnede saglig begrundelse. Egentlig er det mig ubegribeligt, at lovforslaget, som det var formet, kunne fremsættes. For hyrevognenes vedkommende ville det have betydet, at de måtte indstille deres kørsel. Men det var også meningen, udtalte den højtærede minister, en udtalelse, som vist ikke var særlig gennemtænkt, og som det da også viste sig ikke kunne holde.

De dieseldrevne hyrevogne får nu en ret stor forhøjelse, men ikke større, end at de kan fortsætte med at køre, og man vil sikkert også fortsætte med at købe disse vogne. Det manglede sandelig også bare, om lovgivningsmagten skulle lægge så store