

*Lovforslagets §§ 1 og 2 og dets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.*

**Formanden:** Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Første behandling af lovforslaget (nr. 108) findes i tidenden sp. 3542, udvalgets betænkning i tillæg B. sp. 1017).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sættes til forhandling under ét.

**Egon Jensen:** Ved første behandling af dette lovforslag om at ophæve adgangen til refusion af en del af vægtafgiften for køretøjer, som anvendes til erhvervs-mæssig kørsel i udlandet, sagde jeg, at jeg ikke kunne mobilisere nogen venlighed over for forslaget, som ville stille danske vognmænd ringere i konkurrencen. Dengang begrundede man den foreslåede ophævelse med, at der var truffet aftale om gensidig afgiftsfrihed for køretøjernes kørsel i de forskellige lande, og at man ville kunne få flere eksportkørselstilladelser. Jeg spurgte dengang finansministeren, om han kunne oplyse noget om dette; det var finansministeren ikke i stand til på det tidspunkt, men i de svar, vi har fået i udvalget, har trafikministeren kun kunnet sige, at der var stillet i udsigt, at vi kunne få flere tilladelser, når den danske refusionsordning var bortfaldet. „Stillet i udsigt“ er ikke ligefrem noget krystalklart udtryk, og det har i hvert fald ikke meget med et konkret tilsagn at gøre.

Når hertil kommer, at trafikministeren pludselig bliver i tvivl om, at det, som man fra tysk side har stillet krav om, ikke bare

er ophævelse af refusionsordningen for vægtafgiften, men også for udligningsafgiften — og det er der altså ikke stillet forslag om af finansministeren — for at man kan få flere kørselstilladelser, så må man vist sige, at det er et noget tvivlsomt grundlag at begynde med ophævelse af en del af refusionen.

Yderligere kan nævnes, at Holland stadig væk opretholder en refusionsordning, som er i overensstemmelse med den danske ordning, og som gælder for lastbiler, der kører uden for fællesmarkedets område, og at Sverige står for at indføre en ordning svarende til den, vi har. Derfor ser jeg ingen grund til, at man hverken fra trafikministerens eller finansministerens side forivrer sig i så henseende.

Jeg har nævnt trafikministeren, da kørselstilladelser sorterer under hans område, mens det jo er finansministerens område, det gælder, når det drejer sig om afgiftsprovenuet. Jeg kan ikke tænke mig, at den nye finansminister, som jeg byder velkommen til denne omgang, har hjertet med, når det drejer sig om at gøre vilkårene ringere for lastbilernes kørsel i udlandet, medmindre det drejer sig ikke bare om ligestilling af kørsel i de respektive udenlandske områder, men snarere om et spareforslag, hvad jeg har en lumsk mistanke om. Det forekommer mig at være et meget tvivlsomt grundlag, man bygger på, når man taler om, at der er „stillet i udsigt“, og jeg er i tvivl om, at det, man nu foreslår, opfylder det krav, der fra tysk side er stillet for at give flere kørselstilladelser.

Det er efter min opfattelse alt sammen så uldent, og der er så mange hvis'er, at socialdemokratiet ikke vil medvirke til gennemførelsen af dette lovforslag, men ved tredje behandling vil undlade at stemme.

Derimod er vi enige med det øvrige udvalg, i, at det ikke er rimeligt at ophæve statskassens panteret i køretøjer for skyldig vægtafgift. Godt nok er det sådan, at statskassens krav med hensyn til skatter og afgifter ikke mere går forud for andre krav, men jeg tror, at dette er et effektivt middel til at få afgiften ind på det specielle område, der hedder køretøjer. I øvrigt er det som fremhævet i besvarelsen fra finansministeren sådan, at hverken køber eller sælger er i tvivl om, at der med enhver handel med et