

[Aksel Larsen.]

lader sin — undskyld, jeg siger det — lovgivende eller lovforslagsaffattende myndighed til folketinget, som dermed kommer mere til ære og værdighed, end det ellers har været under denne regering. Men på den anden side kan man godt blive betænkelig. Jeg er ingenlunde paragrafrytter, men der står i grundloven, at ethvert lovforslag skal til 3 behandlinger i folketinget, og reelt, er vi enige om, bliver der her kun tale om to behandlinger, nemlig den, vi er i færd med, og så tredje behandling. Dette er udvalget rent praktisk opmærksom på, og derfor har udvalget til trods for, at det var meget vanskeligt at overkomme arbejdet på den tid, der har været til rådighed, indstillet sig på at få sagen med ændringsforslagene til anden behandling på et så tidligt tidspunkt, at udvalget havde en rum tid til sit arbejde imellem anden og tredje behandling af den grund, at udvalget er fuldkommen klar over, at det meget vel kan tænkes, at det, vi nu her foreslår — uden at jeg tør påstå, at vi sådan går helhjertet ind for det alt sammen — meget vel undergår ændringer, eller at der fra udvalget eller en del af det kan komme forslag om ændringer ved tredje behandling.

Vi har modtaget en mængde henvendelser fra branchen, og det er forståeligt. Men vi er også klar over, at når branchen nu bliver bekendt med, hvorledes lovforslaget efter denne formelle anden behandling og reelle første behandling ser ud, vil den komme med fornyede henvendelser — de er allerede begyndt at indtræffe — som man må tage op til overvejelse, og det kan meget vel medføre, at der kommer måske endda ikke ubetydelige ændringer.

Lad mig sige om det, som vel er den væsentlige hovedpine — dette med, hvad man skal gøre ved de forskellige vægtgrænser for vare- og lastmotorvogne — at jeg tror, det var ulykkeligt, at regeringen i sin tid foreslog, at folketinget gik med på at afskaffe en grænse på 2 t og indføre en anden grænse på 3 t. Det måtte medføre en forvridding af branchens arbejdsforhold og arbejdsmuligheder, det måtte medføre alle hånede vanskeligheder. Det har samtidig ganske øjensynlig medført, at der er mange, der har følt sig fristet til at gå højere op og anskaffe 3½ t og 4 t lastvogne, fordi disse er afgiftsfri, i

stedet for at anskaffe varevogne eller lastvogne, som egentlig passede meget bedre til deres behov og var billigere i drift og for den sags skyld også billigere i indkøb, i hvert fald hvad valutaen angår. Nu indfører man en ny grænse, en 4 tons grænse, og det er naturligvis et lapperi på det hidtidige. Jeg kan godt se, at det gør det noget bedre end det, vi hidtil har haft; men jeg tror ikke, det er ideelt, og jeg tror, udvalget og tinget bør overveje, om man ikke under en eller anden form skal vende tilbage til 2 tons grænsen, hvilket ikke siger, at man ikke også kan have en 4 tons grænse. Jeg tror, en sådan ændring ville have stor betydning for både transportforholdene, erhvervsforholdene og valutaforholdene.

Jeg kan i øvrigt ikke dy mig for ved denne lejlighed at citere en passus i en henvendelse, vi for nylig har modtaget i udvalget. Den er ikke optrykt, fordi den er kommet efter, at betænkningen er afgivet. Det kan være ligeegyldigt, hvilket firma der har sendt os denne henvendelse, men jeg synes, de har så evig ret, når de skriver:

„Vi har i går i dagspressen og ved information fra Sammenslutningen af Automobil-Fabrikanter & Importører modtaget orientering om den planlagte ny lovændring vedrørende registreringsafgift af kommercielle køretøjer. Med reference til vor skrivelse af 18. marts 1971 skal vi hermed endnu en gang på det kraftigste protestere mod den vilkårlighed, der giver sig udslag derhen, at man i maj 1969 ændrer afgiftsloven totalt og tvinger adskillige firmaer til en total og kostbar strukturændring, hvorefter man 2 år senere atter ændrer loven med nye alvorlige strukturændringer. Disse ændringer giver igen vanskeligheder for de firmaer, som i den forløbne tid har tilpasset sig regeringens love og lovændringer.“

Jeg synes, det er en berettiget klage, og jeg vil da håbe, at det lykkes under det fortsatte arbejde at finde frem til den smidigst mulige og bedst mulige affattelse af lovforslaget om registreringsafgift, således at der herefter kan blive ro om det. Det vil være til gavn for alle, naturligvis også for administrationen og for folketinget.

Det er jo en kendsgerning, at jeg har skrevet under på udvalgsbetænkningen og anbefaler ændringsforslagene. Men dermed skal