

## [Formanden.]

1) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om ændringer af lov om folkeskolen,  
 forslag til lov om gymnasieskoler  
 og  
 forslag til folketingsbeslutning om ændringer i skolevæsenets ordning [af Hvidberg m. fl.].

2) *Første behandling af:*

Forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om vægtafgift af motor-køretøjer m. v.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om afgift af benzin.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58.

Formanden meddelte sluttelig planen for tingets øvrige møder i den følgende uge.

Mødet hævet kl. 18<sup>35</sup>.

---

**24. møde.**

Tirsdag den 20. november kl. 14.

Den første sag på dagsordenen var:

*Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

*Forslag til lov om ændringer af lov om folkeskolen,  
 forslag til lov om gymnasieskoler  
 og*

*forslag til folketingsbeslutning om ændringer i skolevæsenets ordning [af Hvidberg m. fl.].*

Valgt blev: *Horn, Kaj Andresen, Bundvad, Lysholt Hansen, Hougaard, Kolbjørn, Sofie Pedersen, Marius Buhl, Karlskov Jensen, Kr. Juul, Thisted Knudsen, Ellen Poulsen, Hvidberg, Fibiger, Poul Sørensen, Jørgen Jørgensen (Lejre) og Helge Larsen.*

Den næste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 333, fremsættelsen i tidenden sp. 934).

**Formanden:** Sammen med denne sag foretages de under punkterne 3—5 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

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

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 347, fremsættelsen i tidenden sp. 934).

*Første behandling af forslag til lov om afgift af benzin.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 361, fremsættelsen i tidenden sp. 934).

*Første behandling af forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58.*

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 571, fremsættelsen i tidenden sp. 934).

Lovforslagene sattes til forhandling.

**Kai Jensen:** Den eneste ændring i de nu fremsatte afgiftslovforslag i sammenligning med de lovforslag, som blev fremsat og behandlet, er ikke færdigbehandlet, i sidste folketingsår, er nedsættelsen af vægtafgiften for dieselvognene og en mindre forhøjelse af benzinafgifterne. Disse spørgsmål såvel som problemerne omkring varevognene har vi i udvalget sidste folketingsår indgående drøftet, og der bliver nu ved denne genfremsættelse i det kommende udvalg rig lejlighed til at tage spørgsmålene op til fortsat

[Kai Jensen.]

drøftelse, så at udvalget kan afgive en enstemmig indstilling til det høje ting.

Vedrørende lovforslaget om forlængelse af tillægsafgiften er forholdet jo det, som den højtærede finansminister har fremhævet i sin skriftlige fremsættelse, at selv om lovforslaget om vægtafgift bliver gennemført i denne samling, vil loven ikke kunne få virkning for året 1957-58, og på den baggrund finder vi det rimeligt, at den nugældende tillægsafgiftslov bliver forlænget, og jeg kan på mit partis vegne anbefale en hurtig behandling i det høje ting og i udvalget.

**From:** Da lovforslagene angående motorafgifterne blev fremsat sidste folketingsår, fik de jo en noget ublid medfart her i tinget, og de blev også kritiseret i offentligheden.

De nu fremsatte lovforslag betegner da også en betydelig forbedring i forhold til de tidligere, og det vil jeg gerne takke den højtærede minister for; det viser, at ministeren er til at tale med, og det tager jeg som et godt tegn fremover; jeg udtaler blot det ønske, at dette også må komme til at gælde spørgsmålet om vejfondens forhold til statskassen.

Jeg skal i øvrigt afholde mig fra at gentage mine bemærkninger fra den forhandling, der fandt sted den 17. februar. Det, der dengang blev givet udtryk for, er stadig venstres stilling, og jeg må ganske kort resumere som følger: venstre er ikke imod en beskatning af motorkøretøjer; når vi beskatter køleskabe, elektriske pærer, fyldepenne og meget andet, kan bilerne naturligvis ikke gå fri, og dermed anerkender vi faktisk omsætningsafgiften.

Venstre foreslog dengang, at omsætningsafgiften skulle figurere i statsregnskabet som en brofond til bygning af en Store-Bæltsbro, og det forekommer mig stadig, at tanken er rigtig.

Derudover mener vi, at motorkøretøjerne bør betale vejene. Vi mener, at benzin- og vægtafgiften skal svare til, hvad vejenes finansiering måtte andrage, således at vægtafgiften er et fast beløb og benzinafgiften varierer efter behovet. Spørgsmålet er så, hvad der er behov for. Jeg mener personlig, at der er drevet rovdrift på landevejsnettet

i Danmark efter krigen, idet udbygningen af vore landeveje slet ikke har fulgt trit med forøgelsen af antallet af biler, en forøgelse, der foregår i stadig stigende tempo. Jeg forudser, enten man kan lide det eller ej, at vi vil være nødt til at gå til en ret vidtgående forbedring af vort vejnet. Det viser tallene også, når vi ser på, hvad man regner med i så henseende. Så vidt jeg ved, er budgettet for 1956-57 på 260 mill. kr., motorkommissionen regnede med 358 mill. kr., og eksperterne regner med, at vi på længere sigt skal helt op på 424 mill. kr. til forbedring af vejene.

Men det, der skiller os, er også mere, at finansministeren foreslår, at provenuet skal opretholdes, og at pengene skal gå i statskassen. Efter lovforslagene regner man med en samlet vægt- og benzinafgift på 518 mill. kr. Såfremt der som nu kun anvendes ca. 260 mill. kr. til vejformål, vil det sige, at foruden omsætningsafgiften vil der blive opkrævet ca. 250 mill. kr. som en ren transportskat. Dette kan venstre ikke være med til. Skal provenuet opretholdes, må vi i hvert fald foretrække den nuværende ordning fremfor det, den højtærede minister foreslår. Man må ikke glemme, at det også kan gå den anden vej. Under en deflationsperiode eller under restriktioner kan afgifterne meget vel komme til at svigte, og man må heller ikke glemme, at det kun er 10 år siden, at vejfonden var negativ; da var det vejfonden, der skyldte staten penge. Vi håber ikke, det må ske igen, men over for alternativet: pengene i statskassen eller den nuværende ordning, må vi i hvert fald foretrække det sidste.

Jeg beklager, at der ikke i omsætningsafgiftsforslaget er taget stilling til en endelig ordning af retten til personbefordring i varebiler. Jeg har forstået det sådan, at der her i salen er flertal for en ændring af de nuværende meget rigoristiske bestemmelser. Jeg vil gerne henlede den højtærede ministers opmærksomhed på et forslag, som varebilejernes organisation selv har fremsat, og som går ud på, at de får denne ret mod at betale dobbelt vægtafgift efter den skala, som tinget måtte blive enig om. Jeg vil gerne støtte dette forslag, for nu må varebilejerne have endelig besked på, hvad de har at rette sig efter, og skulle det trække ud med lovforslagenes vedtagelse her i tin-

[From.]

get, mener jeg, dette spørgsmål bør løses særskilt.

Med al mulig forbehold over for lovforslagenes principper kan jeg tilsige venstres positive medvirken i udvalgsarbejdet.

**Poul Claussen:** De tre første af de lovforslag, vi her behandler, er jo gengangere fra foråret 1956. Den ordning, der tilsigtes med lovforslaget om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v., skal vel være af midlertidig karakter, da jeg går ud fra, at den endelige ordning af dette spørgsmål er afhængig af, om dollarpræmieringsordningen skal fortsætte i kortere eller længere tid.

Forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v. synes jeg har fået en make-up, der fjerner nogle af de skønhedspletter, som klæbede ved det i sidste samling fremsatte forslag, men efter min og mit partis opfattelse en make-up, der dog næppe er tilstrækkelig. Det konservative folkeparti er imod, at man ved drastiske indgreb i bestående ordninger forrykker de gældende regler, regler, som har bevirket, at man i god tro har foretaget investeringer, der næppe vil kunne svare regning under de totalt ændrede vilkår, som nu stilles i udsigt. Balancepunktet forrykkes, og konkurrencechancerne mellem de forskellige kategorier af motorkøretøjer formindskes, og det er vi ikke tilhængere af.

Med forslag til lov om afgift af benzin tager den højtærede finansminister sig de små lemper, som nedsættelsen af vægtafgifterne betyder, betalt.

Jeg finder det ikke nødvendigt at gentage de bemærkninger, jeg på mit partis vegne fremsatte ved det tilsvarende lovforslags behandling i februar måned. Jeg kan tilsige den højtærede minister vor medvirken ved udvalgsbehandlingen af disse spørgsmål, men jeg kan ikke afgive erklæring om vor endelige stilling, før denne behandling har fundet sted.

Forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58, gående ud på en forlængelse af den forhøjelse af vægtafgifterne, som blev vedtaget for to år siden, vil vi se velvilligt på.

**Skytte:** Om de tre første lovforslag, der nær er til behandling, kan jeg henvise til

mine bemærkninger ved de tilsvarende lovforslags behandling her i tinget i sidste samling. De principielle synspunkter, jeg dengang gav udtryk for om såvel afgifternes størrelse som om provenuets anbringelse i vejfonden er stadig udtryk for min og mit partis stilling.

Herudover kan jeg om de af finansministeren nu foreslåede ændringer af vægtafgifterne sige, at der set ud fra mine synspunkter er tale om en endda betydelig forbedring i forhold til ministerens oprindelige lovforslag. Jeg tvivler imidlertid på, at de foreslåede ændringer vil være vidtgående nok, og jeg forbeholder mig ret til i udvalget eventuelt at stille forslag om ændringer af forholdet mellem benzinafgifter og vægtafgifter på linje med, hvad jeg tidligere på mit partis vegne har givet udtryk for.

Det kan måske være lidt svært i en tid, da benzinrationering spøger eller der i hvert fald er tale om en nedsættelse af forbruget, at tilrettelægge en motorafgiftslovgivning på længere sigt. Jeg vil håbe, at tingene klares i løbet af den tid, udvalget skal behandle disse spørgsmål, så at det bliver muligt at gennemføre den afgiftslovgivning på længere sigt, som jeg mener alle parter vil være tjent med.

Jeg vil gerne give tilslutning til det, det ærede medlem hr. From sagde om varebilerne. Når vi ikke til vejs ende i vinter, er der visse ting, vi må pille ud, visse urimeligheder, vi må rette, derunder forholdene for varebilerne.

Må jeg om lovforslaget om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer sige, at det kan måske være nødvendigt som en midlertidig foranstaltning; men så taler det også for, at vi skulle se at nå til vejs ende og prøve at nå et resultat med de tre andre lovforslag; kunne vi det, ville de overflødig gøre det sidste.

Mit parti er indstillet på, at det udvalgsarbejde, som var godt i gang, nu bør genoptages, og at vi prøver på snarest muligt at nå et positivt resultat.

**Fuglsang:** De lovforslag, der her foreligger til behandling, stemmer jo i deres grundtræk med de forslag, der blev fremsat i februar måned i år, og jeg kan derfor stort set henvise til, hvad der dengang blev sagt fra mit partis side.

## [Fuglsang.]

Hvad angår de enkelte lovforslag, kan jeg sige, at den nye formulering af vægtafgifterne for mig at se er en afgjort forbedring i sammenligning med den tidligere foreslåede; den værste anstødssten er delvis fjernet, idet de ganske overvældende store afgifter på dieselmotorkøretøjer i nogen grad er lettet. Om de så er lettet nok, er et spørgsmål. Vi vil med interesse se, hvad der sker med disse afgifter i det udvalg, som antagelig bliver nedsat.

Lovforslagene om tillægsafgift af visse motorkøretøjer og om afsætningsafgift af motorkøretøjer er jo praktisk talt uforandrede i forhold til de tidligere fremsatte forslag. Lovforslaget om tillægsafgift er for så vidt et meget typisk eksempel på, hvor sejlivede love, der oprindeligt var tænkt som midlertidige, kan vise sig at være.

Benzinafgiften foreslås nu 1 øre højere pr. liter end foreslået i lovforslaget sidst. Selvfølgelig kan denne ekstra enøre forsvares ud fra det synspunkt, den højtærede minister har, nemlig at provenuet skal være uforandret, og at man skal have nogen dækning for det, man taber ved ændringen af afgiften af dieselmotorkøretøjer. Vort synspunkt er imidlertid et andet, nemlig at motorafgifterne fortsat hovedsagelig skal tjene deres oprindelige formål, at dække vejudgifterne. Det er selvfølgelig rigtigt, at man dels af beskæftigelsesmæssige grunde, dels på grund af den stadig voksende trafik med motorkøretøjer kunne ønske hele vort vejnet bedre udbygget. Ikke desto mindre bør der efter vor mening være en vis balance mellem det, man kræver ind i form af motorskatter, og det, man bruger til vejformål. Dertil kommer, at 1 øre trods alt også er penge ikke mindst i en situation, hvor alting tyder på ganske store stigninger i benzinpriserne overhovedet som følge af den internationale situation.

Jeg henviser altså til mit partis stilling i fjor, og i øvrigt vil vi afvente, hvad der sker i udvalget.

**Tholstrup:** Der er jo ikke synderlig forskel på disse lovforslag og dem, vi behandlede i fjor. Der kan vel derfor ikke være anledning til at komme ind på detaljer og heller ikke til at komme med betragtninger over den

samfundsmæssige betydning af trafikken, færdslen og transporten.

Der er imidlertid grund til at takke ministeren for de indrømmelser, som i lovforslaget herom er givet de store lastbiler; der er nu foreslået en mere fornuftig og rimelig afgift for de motorkøretøjer, der ikke kører med benzin, end i det tidligere fremsatte lovforslag, hvor man var gået så vidt, at reglerne ville have virket som et totalt forbud imod at køre med dieselvogne. Diesellojen er betydeligt billigere at importere end benzin, og det ser ud til, at dieselmotoren stadig er under udvikling; sandsynligvis nærmer vi os det tidspunkt, da den ikke bliver væsentlig dyrere i indkøb end andre motorer, måske også det tidspunkt, da den ikke er væsentlig dyrere i reparationer, og så må det være en samfundsinteresse, at man importerer dieselolie fremfor benzin til den tunge transport.

Det ærede medlem hr. From sagde, at han ikke var tilhænger af transportskat, men kom senere med nogle indrømmelser, som jeg ikke kan godtage, om, at skal man beskatte elektriske pærer og andre nytteartikler, kan bilerne heller ikke holdes fri. Jeg er absolut modstander af enhver form for beskatning af motorkøretøjer, men jeg giver dog den indrømmelse, at man må tage pengene til vejformål dér, fordi veje og biler hører sammen, og fordi der skal skaffes finansieringsmuligheder for vejnettets udvidelse, som man ikke på nogen måde må holde igen på, tværtimod. Jeg er tilhænger af, at man fremmer vejudbygningen mest muligt, men jeg er modstander af, at de penge, der kommer ind hertil, nu foreslås inddraget i statskassen. Jeg er tilhænger af, at man opretholder vejfonden, således at man hele tiden har for øje, at her er en mulighed for at nedbringe bilskatterne til det, der netop er brug for til vejformål; det gælder nemlig om ikke at fordyre transporten, den er et så vigtigt led i vort produktionsliv, og jeg giver det ærede medlem hr. From ret, når han udtaler sig som modstander af transportskatten som sådan.

Et par enkelte ting vil jeg gerne lige henlede opmærksomheden på igen i år. Det ville være ønskeligt, om man kunne opnå månedsvis betaling for de store lastbiler, således at de kan deponere deres nummerplader en

[Tholstrup.]

måned ad gangen, når de ikke har nogen kørsel og derfor ikke bør være belastet med en afgift til dækning af slitage på vejene, som de altså ikke bruger i den tid, vognen er lagt op.

Jeg vil også henvise til mine udtalelser i sin tid med hensyn til fremgangsmåden ved toldberigtigelsen af benzin, hvorved man tvinger benzinselskaberne til en brandforsikring, der fortrinsvis betales med udenlandsk valuta, fordi man foretager toldberigtigelsen på det tidspunkt, da tankbåden lægger til og udlosser, i stedet for, som naturligt var, at toldberigtige, når benzinen køres ud af frilageret. Jeg vil meget henstille til det udvalg, der bliver nedsat, og hvori jeg naturligvis ikke får sæde, at man optager disse spørgsmål, som jeg altså også fremdrog under behandlingen i februar. Jeg henviser i det hele taget til mine udtalelser i februar.

Jeg vil slutte med at sige, at vi ikke kan gå med til omsætningsskatten i det hele taget, hverken forhøjelsen eller den oprindelige. Vi er modstandere af enhver fordyrelse af køretøjerne. Det betyder fordyrelse af transporten, og jeg vil igen fastslå, at transporten er et så vigtigt led i vort produktionsliv og i problemet om vor levestandard, at netop her må der ikke lægges en eneste sten i vejen.

**Thisted Knudsen:** Jeg vil gerne knytte nogle enkelte bemærkninger til de fremsatte lovforslag, navnlig i relation til de private rutebiler.

Jeg forstår lovforslagene sådan, at den højtærede finansminister tilsigter en varig løsning af beskatningsspørgsmålet vedrørende motorkøretøjer, og dette synspunkt er selvfølgelig principielt rigtigt, men netop fordi man står over for en lovgivning på dette område, der gerne skulle række langt ud i fremtiden, opstår spørgsmålet om de private rutebilers skattemæssige placering. Det kan jo ikke være ærede medlemmer ukendt, at rutebilerne efterhånden er

blevet den jævne mands befordringsmiddel, de befordre arbejdere fra og til deres arbejdssted, de befordre skoleelever til og fra skole. Når de private rutebiler og i øvrigt også statsbanernes skal opfylde den særlige mission, de har på dette område, må der tit lægges en køreplan herefter, der ingenlunde altid er rentabel. Dertil kommer yderligere, at disse rutebiler næsten er ene om at befordre folk i de tyndt befolkede dele af landet og udgør et befordringsmiddel, der alt taget i betragtning er billigt. Det er ikke sådan, at statsbanerne har ruter, hvor der kun er få passagerer; de sætter sig som regel — og det er forklarligt — på de fede ruter; de er meget bedre i stand til at optræde som købere af gode ruter, end de private rutebilejere er, fordi de ganske simpelt har finansministerens tegnebog med, og så kan de private ikke konkurrere med dem.

Nu må man erkende, at netop denne form for befordringsmiddel har været udsat for stigende vanskeligheder. For det første har det forøgede antal private motorkøretøjer medført en begrænsning i passagerantallet. Ærede medlemmer kan også tænke på knallerten, det beskedne befordringsmiddel, som mange i dag anvender, og som også har bevirket, at rutebilernes passagerantal er faldet. Og i disse forslag, som de er bygget op, er der efter min opfattelse ingenlunde taget hensyn til de specielle forhold, hvorunder den private rutebil i dag må løse sin del af de samfundsmæssige befordringsopgaver. Gennemfører man disse lovforslag uden at tage særligt hensyn til det spørgsmål, jeg her har rejst, er der ingen tvivl om, at det vil betyde stigende skattebyrder for de private rutebilejere, en skattebyrde, som mange af dem efter min opfattelse slet ikke vil være i stand til at bære. Det ville være principielt rigtigt, om man anlagde det syn, at de private rutebiler igennem beskatningen skal bære deres andel af vejjudgifterne, men at de ikke bør behandles sådan, som de bliver i dag, som et almindeligt skatteobjekt, og det vil de blive i endnu

## [Thisted Knudsen.]

højere grad, hvis man gennemfører lovforslaget herom uden at tage hensyn til dem.

Jeg vil gerne pege på to bestemmelser, som vil komme til at virke særlig ugunstigt for de private rutebiler. Man opererer i lovforslaget med den såkaldte bruttovægt. Det kan være rigtigt over for lastbilerne; de kan udnytte deres bruttovægt, men det kan rutebilerne ikke gøre på samme måde. Tit er bruttobelastningen i rutebilerne kun 10 pct. af det, den kan være, men ikke desto mindre rammer man disse biler på samme måde som lastbilerne, altså ud fra samme princip, selv om forudsætningerne er forskellige. Dette kan efter min opfattelse ikke være rigtigt.

Dertil kommer yderligere, at efterhånden som rutebilerne går over til dieseldrift, virker beskatningen urimelig høj for den reserve af vogne, som private rutebilejere og også statsbanerne må have. Vi kan vel sige, at rutebiler, der har opgaver uden for storbyen, stort set har en reserve på 30-40 pct. af deres vognpark og i storbyerne måske 40-50 pct., og disse forhold gør det efter min opfattelse nødvendigt, at ikke mindst den højtærede finansminister, men også det udvalg, som bliver nedsat til behandling af disse lovforslag, tager problemet med hensyn til de private rutebiler op til behandling og ser imødekommende på det principielle synspunkt, at man af hensyn til fremtiden bør beskatte disse rutebiler på en sådan måde, at de kommer til at erlægge deres del af vejudgifterne, men heller ikke mere.

**Finansministeren (Kampmann):** Jeg vil gerne takke for modtagelsen af disse fire lovforslag.

Det ærede medlem hr. From sagde, at lovforslagene sidste år havde fået en lidt ublid medfart. Jeg erindrer nu ikke, at medfarten var så ublid, men når jeg sammenligner drøftelsen sidst og drøftelsen i dag, kan jeg godt mærke, at man i dag var ligesom lidt venligere indstillet over for hele problemet. Jeg forstår, at det bl. a. skyldes, at jeg har ændret forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer, og det skyldes, som det ærede medlem hr. From ganske rigtigt sagde, at jeg er blevet overbevist

af nogle af de argumenter, der er blevet fremført. Jeg kan så kun håbe, at man, når man ikke er gået så stærkt til værks her i dag, på den anden side er blevet overbevist af nogle af de argumenter, jeg fremførte sidste år. I det hele taget ligger det jo således, at vi ikke blev færdige med behandlingen i udvalget, og det er grunden til, at vi ikke i dag behøver at optage en lang debat. Det er sikkert ufornuftigt, når vi er midt i en forhandling, at binde sig alt for fast til bestemte standpunkter.

Jeg forstår på det ærede medlem hr. From, det ærede medlem hr. Poul Claussen og det ærede medlem hr. Tholstrup, at de stadig ønsker en vejfond, og jeg synes stadig, det er ganske ejendommeligt at have en sådan vejfond, særlig når jeg hører de ærede medlemmers motiver for at opretholde denne vejfond. Det er imidlertid også noget, vi har talt om i udvalget, og hvis vi kan blive enige om, at der kan forventes balance mellem indtægter og udgifter i vejfonden fremover — og det vil jeg anse for meget væsentligt — så ved de ærede medlemmer, at jeg også er forhandlingsvenlig på dette punkt.

Det ærede medlem hr. Tholstrup dels henviste til, dels fremdrog en række enkeltspørgsmål, og jeg kan sige til det ærede medlem, at jeg skal nok gøre mit til at minde udvalget om at tage disse spørgsmål op til undersøgelse.

Endelig var det ærede medlem hr. Thisted Knudsen inde på en række problemer vedrørende de private rutebiler og fik under sin argumentation anvendt udtrykket, at staten satte sig på nogle ruter. Nu er spørgsmålet, hvem der sætter sig, afgørende for, hvor tungt det kan være; jeg vil dog fortælle det ærede medlem, at staten ikke uden videre kan sætte sig på private rutebiler; der er amtsnævn og landsnævn, der skal give tilladelse hertil. Men de betragtninger, det ærede medlem fremkom med, vil jeg gerne se nærmere på og er villig til at drøfte i udvalget.

Endelig forstod jeg de ærede medlemmer på den måde, at man ville være med til at gennemføre forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957—58 hurtigst muligt. Jeg forstod, at selv om man betragtede det som

**[Finansministeren.]**

en midlertidig lovgivning, var man indforstået med, at vi skulle have den et år endnu, og jeg takker derfor.

Jeg håber, vi kan gennemføre lovforslaget så betids, at vi kan spare, som jeg anførte ved fremsættelsen, 100 000 kr. i administration ved at gennemføre lovforslaget inden 1. december.

Jeg må rette en enkelt ting, som er fremført her og også i pressen, nemlig at det er mig, som har gennemført denne tillægsafgift. Jeg vil gøre opmærksom på, at i min tid er den blevet halveret. Det var, da vi havde en borgerlig regering, den blev gennemført.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagenes overgang til anden behandling*  
vedtoges uden afstemning.

**Kai Jensen:** Jeg foreslår, at de 4 lovforslag henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

**Formanden:** Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, onsdag den 21. november, kl. 13 med følgende dagsorden:

1) *Spørgsmål til ministrene.*

2) *Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående:*

Forslag til lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.,

forslag til lov om vægtafgift af motorkøretøjer m. v.,

forslag til lov om afgift af benzin og

forslag til lov om en tillægsafgift af visse motorkøretøjer m. v. for finansåret 1957-58.

3) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov nr. 179 af 23. juni 1956 om vurdering af landets faste ejendomme.

4) *Første behandling af:*

Forslag til lov om beskatning til kommunerne af faste ejendomme.

5) *Første behandling af:*

Forslag til lov om ændring af lov vedrørende personlig skat til kommunen.

6) *Første behandling af:*

Forslag til folketingsbeslutning om foranstaltninger i anledning af 11. almindelige vurdering [af Jørgen Jørgensen (Ullerup) m. fl.].

Mødet hævet kl. 14<sup>40</sup>.

25. møde.

Onsdag den 21. november kl. 13.

Den første sag på dagsordenen var:

*Spørgsmål til ministrene.*

Af *Anker Lau* til justitsministeren:

„Med hvilken begrundelse er importørernes lagre af benzin og olie i de senere år blevet koncentreret på den lille benzino ved Amagers østkyst?“

**Anker Lau:** Vore dages koncentrerede teknik gør nok livet lettere, men til gengæld bliver samfundet stadig mere sårbart. I normale tider er det rart at have det let, men når der er uro, krig eller krise, kan det være en ulykke for os alle, at vi ikke har tænkt os om, medens tid var. Det skulle være så meget mere naturligt, som det, man kalder normale tider, ikke har eksisteret i vor tid, og der er vel egentlig ingen, der venter, at de indtræffer sådan lige omgående. Vi lærte under krigen, hvad gasværker, elektricitetsværker og vandforsyningsanlæg kan bruges til i en sådan situation; men alligevel har vi koncentreret