

[Ministeren for offentlige arbejder.]

der hedder offentlige veje, i den bestemte økonomiske situation, vi på ethvert tidspunkt befinder os i. Disse ting må vi tage med i betragtning, men jeg vil som sagt gerne i udvalget være med til at se på de københavnske problemer, som er fremdraget under debatten.

I øvrigt vil jeg udtale håbet om, at det må være muligt at gennemføre dette lovforslag i indeværende samling. Jeg er klar over, at der er meget at gennemgå i udvalget, men jeg tror alligevel, at med lidt god vilje fra alle sider kan det blive muligt at få loven færdig. Det vil både økonomisk og på en lang række andre områder betyde en stor lettelse for kommunerne, hvis vi får denne revision gennemført. Jeg vil derfor opfordre til, at man samles om at gennemføre lovforslaget i denne samling.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

M. Larsen (Kolding): Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motor køretøjer m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 735, fremsættelsen i tidenden sp. 1281).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Retoft: Jeg har meget få bemærkninger at knytte til det lovforslag, som vi nu skal behandle. Det er blevet fremført, at dette lovforslag har forbindelse med det lovforslag, som vi lige har behandlet, og det har derfor været nødvendigt at fremsætte forslag om ændring med hensyn til det provenu, som skal overgå til vejfonden; samtidig har man imidlertid forsøgt at forenkle loven om

benzinafgift, og det er rimeligt, at det, som virkelig hører ind under denne lov, også får plads i den.

Det er foreslået, at den ordinære benzinafgift, som i dag er 34 øre pr. l, forhøjes til 36 øre, men samtidig foreslås det, at de to enøresafgifter, som opkræves i henhold til særlige love, bortfalder, så provenuet bliver det samme som hidtil, nemlig 36 øre pr. l.

Med den tekniske udvikling, der er sket og stadig sker, er det ugørligt i loven at fastsætte bestemte kriterier for, hvad der skal henregnes til afgiftspligtige varer på dette område. Derfor foreslås der nedsat et nævn, som i tvivlstilfælde skal træffe afgørelse med hensyn til, om en vare er afgiftspligtig efter nærværende lovgivning. De afgørelser, som træffes af dette nævn, er endelige og kan således få stor betydning. Jeg hilser derfor med tilfredshed, at der i visse forhold kan tilforordnes nævnet særlige branchekyndige.

Som allerede nævnt finder jeg det rimeligt, at bestemmelserne angående afgiftsfritagelser også findes i benzinafgiftsloven. Ændringen af § 5, stk. 2, mener jeg vil opfylde dette krav.

De øvrige ændringer er nærmest af redaktionel karakter, og jeg skal ikke komme ind på dem, men slutte med på mit partis vegne at anbefale lovforslaget til vedtagelse samt anbefale, at der gives finansministeren bemyndigelse til at lade loven af 29. juni 1927 optrykke i Lovtidende.

Holmberg: Jeg kan til indledning om de lovændringer, der her er til debat, ikke lade være med at spørge, hvorfor ministeren, hvis det var disse lovændringer, ministeren tænkte på, da vi sidste gang drøftede motorbeskatning her i tinget, næsten bebrejdede os vor stilling. Ministeren sagde, at der var ingen grund til stor forargelse, fordi han ville fremsætte forslag til revision af motorbeskatningen. I betragtning af, hvad ændringsforslagene til de to love går ud på, var der i hvert fald ikke grund til at afspise os på den måde, som ministeren gjorde.

Hvad går disse ændringer da ud på? Vi havde fra gammel tid et par motor-enører, som var formålsbestemte, og disse formålsbestemte afgifter ønsker ministeren nu at gøre permanente. Det kan jo ikke komme bag på os, at ministeren har det mål, og

[Holmberg.]

han forfølger det egentlig ganske fikst, og de to små partier travler pænt med. Der sker det ved de forskellige lovforslag, som vi i den sidste tid har behandlet i relation til dette område, at motorcommissionens betænkning bliver tilsidesat, og i stedet for de store revisioner og de dermed følgende årelange drøftelser tager den højtærede minister små bidder ad gangen. Han gør det tit, og jeg ved ikke, om han nogen sinde bliver mæt. Det står i hvert fald for mig sådan, at ministeren vil undgå en debat om en samlet revision af hele motorbeskatningen, og det nytter vel ikke at appellere til ministeren endnu en gang, men jeg vil trods alt appellere til de to små partier i regeringen. Med hvilken motivering modsætter regeringen og de to partier sig, at vi får en drøftelse, hvorunder der kunne blive lejlighed til at kritisere, hvad et eventuelt forslag kommer til at gå ud på? Der kan ikke klares frisag ved, som det i almindelighed bliver gjort, at sige, at det ikke er aktuelt, for det er aktuelt. Det er i øvrigt også blevet lovet os det sidste par samlinger, men løftet er ikke blevet holdt.

Ved gennemlæsning af ministerens forslag studser man i første omgang over § 1. Skulle det virkelig være nødvendigt at have et nævn på tre medlemmer til i tvivlstilfælde at undersøge, hvad der er benzin, og hvad der ikke er det? Det er jo ikke første gang, ministeren kommer med denne tanke i et lovforslag. Sidste gang vi drøftede noget lignende, gik vi imod. Men vi har fået forskellige oplysninger, og det er muligt, at det alligevel vil være rigtigt; vi kan i øvrigt vende tilbage til dette i udvalget. Det er jo ikke store ting, det drejer sig om; der er ikke store ændringer i det, ministeren her foreslår, og der er ingen penge i det. Vi kan nu i det udvalg, som bliver nedsat, vende tilbage til, om de formålsbestemte afgifter skal være permanente, eller de ikke skal være det.

Ninn-Hansen: Det lovforslag, den højtærede finansminister har fremsat, er jo nærmest af formel karakter og alene affødt af det lovforslag om tilskud til de offentlige veje, som vi lige har behandlet.

Den højtærede minister anerkender i og for sig princippet om, at disse afgifter skal

anvendes til vejformål; men når den højtærede minister anerkender selve princippet, havde det været naturligt, om han i dette lovforslag havde medtaget alle benzin-afgifter. En væsentlig del er imidlertid holdt udenfor; det drejer sig bl. a. om den 15 øres afgift, der blev gennemført ved kriselovene i 1955. Disse beløb skal stadig væk indgå i statskassen sammen med en femøre, der er gennemført for mange år siden. Det vil sige, at den højtærede minister altså ikke i realiteten gennemfører det princip, han i øvrigt formelt er gået ind for. Vi synes, det havde været naturligt, om det var sket fuldt ud, når den højtærede minister dog anerkender det princip, som vi andre jo har hævdet ved de mange lejligheder, hvor vi har drøftet disse spørgsmål. Men det er altså ikke blevet tilfældet; man kan vel heller ikke forvente et sådant skridt fra regeringens side, da der i så fald ville blive tale om en nedsættelse af motorafgifterne — og hidtil er den høje regering jo gået den modsatte vej. Vi har nu i denne samling gennem permanente love fået en forhøjelse af omsætningsafgiften og en forhøjelse af vægtafgiften, og nu får vi denne afgift, der betyder status quo for benzinafgifternes vedkommende. Det er det resultat, vi foreløbig har opnået ved regeringens arbejde med disse spørgsmål. Det er ikke nødvendigt for mig at henvise til den utilfredshed med denne behandling af motorafgiftslovene, som mit parti nærer over for regeringen, den har jeg tidligere haft lejlighed til at gøre bemærkninger om, og der er jo ingen grund til at gentage disse bemærkninger i dag. Vi har ønsket en samlet reform og har også ønsket en nedsættelse.

Blot en enkelt bemærkning til den højtærede finansminister. Da vi sidste gang under behandlingen af vægtafgiftsloven fremsatte vort krav om en samlet motorafgiftsreform, afvistes dette af den højtærede minister og af regeringspartierne i øvrigt; men den højtærede minister sagde ved den lejlighed, at vi kunne drøfte spørgsmålet i forbindelse med den lovgivning, vi behandler i dag. Jeg vil gerne høre af den højtærede minister, hvordan vi skal forstå denne udtalelse, om den skal forstås som et tilsagn om, at vi i det udvalg, der bliver nedsat, kan forhandle om alle spørgsmål

[Ninn-Hansen.]

vedrørende motorafgifterne, således at man i det pågældende udvalg kan behandle såvel omsætningsafgift som vægtafgift og benzinafgift, og om den højtærede minister vil være indstillet på at revidere de to love, man allerede har vedtaget som permanente love, nemlig loven om omsætningsafgift og loven om vægtafgift, hvis vi i øvrigt kan nå til et resultat.

Hvis det er tilfældet, vil vi gerne medvirke til en forhandling i udvalget og vil også gerne tage initiativet til den revision, som den høje regering ikke selv har villet foreslå. Men hvis regeringen og regeringspartierne med finansministeren har låst sig fast ved et standpunkt med hensyn til de to omtalte love, tror jeg ikke, der er store muligheder for at få en fornuftig motorlovgivning.

Kirkegaard: De ændringer, som er foreslået i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v., kan jeg på mit partis vegne anbefale.

Når der skal ændres ved en lov, er det rigtigt, også for oversigtens skyld, at forenkle loven så meget som muligt, og jeg mener derfor, der er god mening i at overføre de to gange én øre til en samlet afgift, således som ministeren har foreslået det. Selvfølgelig ønsker vi alle sammen en nedsættelse. Jeg mindes fra sidste gang, vi diskuterede motorafgifterne, at hele tinget i og for sig var enigt om, at det ville være dejligt, om vi kunne nå frem til en nedsættelse af de store afgifter, som vi stadig har, men at den økonomiske situation ikke var dertil. Jeg er stadig af den opfattelse, at det ikke vil være muligt at gennemføre en sådan nedsættelse i dag.

Fuglsang: Det er allerede nævnt, at det foreliggende lovforslag er en følge af det allerede behandlede lovforslag om tilskud til de offentlige veje, og det væsentlige i det er, at to enøresafgifter på benzin, som hidtil har været opkrævet til specielle formål, nu skal indgå i selve vejfonden. Altså, reelt er det ingen større ændring, der foreslås. To formålsbestemte ørener, som var beregnet til broer og motorveje, går nu ind i vejfonden, en fond, som ikke hidtil blot tilnærmelsesvis er blevet brugt til vej-

formål, og som heller ikke efter det nye forslag vil blive det. Hertil kommer, at der jo ligger — eller rettere sagt burde ligge — kæmpebeløb i nævnte fond. Det, vi har brug for, er efter mit partis mening dels en nedsættelse af benzinskatten, dels — og ikke mindst — at man på en eller anden måde finder frem til en lettelse for lastbil-kørselens vedkommende, og endelig også — hvilket mit partis ordfører, det ærede medlem hr. Lynnerup Nielsen, nævnte under behandlingen af den foregående sag på dagsordenen — at man sørger for, at vejfondens midler virkelig bruges til det, som de opkræves til.

Vi vil altså foreløbig tage forbehold og se, hvad der kan komme ud af den udvalgsbehandling, som der allerede er slået til lyd for.

Finansministeren (Kampmann): Af debatten har jeg nærmest fået det indtryk, at der stort set er tilslutning til dette lovforslag. Hvis der kom nogen utilfredshed frem, var det vel med, at der ikke var foreslået mere.

Det ærede medlem hr. Holmberg ønskede dog, at vi nærmere skulle drøfte det i § 1 foreslåede nævn, og det kan jeg ikke have meget imod. Det ærede medlem sagde i den forbindelse, at de to formålsbestemte afgifter på 1 øre hermed må blive gjort permanente. Jeg må bemærke, at det har de egentlig været i mange år. De blev gennemført i 1932 eller 1933, og vi har haft dem lige siden, så det er vist en ualmindelig holdbar permanent, de har fået. Jeg synes ikke, jeg er så skyldig i dette tilfælde, som det kunne lyde.

Det ærede medlem hr. Ninn-Hansen sagde, at jeg holdt 20 øre benzinafgift og 60 pct. omsætningsafgift udenfor, men mente, at jeg alligevel gav tilslutning til, at motorafgiften skulle gå ind i en særlig vejfond. Der er bl. a. den forskel på de synspunkter, der fremhæves fra konservativ og fra venstres side, og så mine synspunkter, at disse partier mener, at alle motorafgifter skal gå til vejudgifter, mens jeg mener, at bare den del, der er nødvendig til dækning af vejudgifterne, skal gå dertil. Jeg har ikke noget imod, at en del går til vejfonden, og at resten går ind i statskassen.

Når det ærede medlem hr. Ninn-Hansen spørger, om man kan forhandle i udvalget

[Finansministeren.]

også om andre bestemmelser i benzinloven, kan jeg for det første henvise til, at det kan udvalget selvfølgelig gøre, selv om jeg skulle sige nej, men dernæst kan jeg meddele, at jeg meget gerne deltager i en sådan forhandling. Jeg mener, at det vil være muligt at forhandle sig til rette. Jeg mener, at målet må være at få et skøn over, hvor meget der skal bruges til vejjudgifter i årene fremover, og når vi er nået derhen, håber jeg også, man kan blive enig om denne lovgivning og om, hvad der må ændres i dette lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Retoft: Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til det udvalg, som tinget har besluttet at nedsætte angående forslag til lov om tilskud til de offentlige veje.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

Medlem af folketinget Helga Pedersen har meddelt mig, at hun ønsker til justitsministeren at stille følgende spørgsmål:

„Vil justitsministeren fremsætte forslag til ændring af § 21 i lov om værn for dyr (nr. 256) af 27. maj 1950, således at det bliver muligt for domstolene at beslutte, at en person, der sigtes for dyrplageri af alvorligere karakter, kan fængsles, når de i retsplejelovens § 780 givne betingelser er opfyldt?“

Spørgsmålet vil blive optaget på dagsordenen for tingets førstkommende spørgetid.

Det er meddelt mig, at *Kr. Juul* ønsker at udtræde af finansudvalget. Til at indtræde i det nævnte udvalg i stedet for *Kr. Juul* har vedkommende gruppe udpeget *Henry L. W. Jensen*, som herefter er valgt.

Folketingets næste møde afholdes i morgen, torsdag den 16. januar, kl. 13 med følgende dagsorden:

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

Forslag til lov om beskatningen af renteforsikringer m. v.

og

forslag til lov om særlig indkomstskat m. v.

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

Forslag til lov om tilskud til de offentlige veje

og

forslag til lov om ændring i lov om afgift af benzin og i lov om omsætningsafgift af motorkøretøjer m. v.

3) *Spørgsmål om meddelelse af orlov til folketingsmand Wiggo Larsen.*4) *Spørgsmål om indkaldelse af stedfortræderen for folketingsmand Wiggo Larsen.*5) *Anden behandling af:*

Forslag til lov om ændring i lov om mægling i arbejdsstridigheder.

Mødet hævet kl. 17⁵.

38. møde.

Torsdag den 16. januar kl. 13.

Formanden: I skrivelse af gårs dato meddeler stats- og udenrigsministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om oprettelse af et teknisk-videnskabeligt forskningsråd.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Stats- og udenrigsministeren (H. C. Hansen): Herved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om ændring*