

[Justitsministeren.]

til behandling i udvalg, og jeg vil derfor ikke sige videre om de enkelte ting her.

Men der er stillet et spørgsmål til mig om, hvornår vi kan vente at få en ny lovgivning om hyrevogne. Jeg kan heroverfor sige, at vi ikke er færdige med behandlingen af dette spørgsmål i justitsministeriet, men jeg regner med, at jeg kan give udvalget underretning om, hvornår vi kan vente at være færdige dermed.

Jeg er ganske enig med hr. Otto Mørch i de betragtninger, han fremsatte om de mange ulykker, om det overordentlig store spild af værdier og det endnu værre spild af menneskeliv, der sker ved de mange ulykker. Jeg er enig i, at vi burde kunne indskrænke det betydeligt, og at en af vejene til at indskrænke det ville være en mere effektiv færdselskontrol.

Der er fra forskellig side spurgt om, hvornår færdselssikkerhedskommissionen kan ventes at være færdig. Jeg regner med, at den vil være færdig så tidligt, at vi vil kunne nå i alt fald i begyndelsen af næste samling at fremsætte et forslag på grundlag af den betænkning, der kommer.

Hermed skal jeg takke for den velvillige behandling, lovforslaget har fået.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

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

(Lovforslaget (nr. 121) findes i tillæg A. sp. 2507, fremsættelsen i tidenden sp. 2382).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Otto Mørch: Socialdemokratiet kan tiltræde de foreslåede ændringer lov om

afgift af benzin, ændringer, der jo har relation til de netop behandlede ændringer i færdselslovens § 11, og hvorefter der altså nu bliver mulighed for, at køretøjer, der anvendes til intern transport, kan fritages for indregistrering og for benzinafgift. Jeg skal for øvrigt ikke ved denne lejlighed komme ind på FDMs forslag om ændringer i benzinafgiftsberegningen. Jeg er vidende om, at det er taget op under igangværende udvalgsarbejde om afgifter, og det er vi tilfreds med.

Mads Eg Damgaard: Som bekendt kan man her i landet bruge afgiftsfri benzin inden for virksomhedens egne områder. Motorkøretøjer, der ikke er indregistreret, kan ligeledes bruge afgiftsfri benzin. Men der findes her i landet virksomheder, hvis område er sådan anlagt, at der også foregår offentlig kørsel inden for virksomhedens område, hvorfor virksomhedens egne interne transportmidler, vare- og lastmotorkøretøjer f. eks., er nødsaget til at være indregistreret og derfor må bruge benzin med fuld afgift. Dette er jo ikke rimeligt, disse virksomheder stilles ikke lige med andre virksomheder, hvorfor man i det fremsatte lovforslag tager sigte på at fritage sådanne virksomheder for benzinafgift.

Og så vil jeg gerne ligesom den foregående ærede ordfører sige med hensyn til Forenede Danske Motorejeres forslag om, at man burde ændre selve afgiftsformen for benzin, at også mit parti og jeg er villig til at drøfte dette i udvalget.

Holmberg: Det foreliggende lovforslag er efter min mening en ganske naturlig konsekvens af det forslag fra justitsministeren, vi lige har behandlet, og på mit partis vegne kan jeg anbefale det.

Niels Helveg Petersen: Jeg kan på mit partis vegne anbefale det fremsatte lovforslag.

Aksel Larsen: Ja, jeg er nu ikke så sikker på, at jeg på mit partis vegne kan anbefale dette lovforslag. I hvert fald rejser selve lovforslaget en hel del spørgsmål.

Jeg forstår godt den principielle hensigt. Man vil stille industri og lignende virksom-

[Aksel Larsen.]

heder, som har et internt transportproblem, lige med landbruget derved, at de skal have afgiftsfri benzin. Så rejser sig imidlertid spørgsmålet: er det helt rimeligt? Man vil vel motivere det med, at de bruger ikke offentlig vej. Så vidt jeg forstår, er det imidlertid sådan i det forslag til lov om ændring af færdselsloven, der lige har været til første behandling, at der er en paragraf, som tillader, at sådanne køretøjer også undtagelsesvis bruges på offentlig vej. Men dertil kommer, at ganske vist går man ud fra, at i princippet er benzinafgiften herhjemme beregnet til at dække udgifterne til at vedligeholde offentlige veje og gader, men det bruges den jo ikke til. Det meste af den er af rent fiskal art og går direkte i statskassen og bruges til andre formål, og så har man måske lov til at sige, at hvis der skulle være tale om en retfærdig refundering, så måtte det gælde den del af benzinafgiften, som ellers ville være blevet anvendt til offentlige vejformål, men den del af dem, som er fiskal, kunne der jo ikke være grund til at refundere. Noget lignende kan siges om landbruget, og jeg kunne altså godt ønske, at dette lovforslag blev underkastet en udvalgsbehandling, for at vi kunne få set på en hel del spørgsmål i denne forbindelse.

Af de grunde, jeg allerede har været inde på, da jeg talte om, at benzinafgiften kun i ret beskedent omfang går til vejformål, kan jeg ikke lade være med at sige, at det, at landbruget har haft afgiftsfri benzin til sine traktorer og andre motorkøretøjer, hvormed man arbejder i marken eller beforder produkter af egen avl, jo i virkeligheden må opfattes som et tilskud til landbruget, og jeg synes, det var da rart i hvert fald at få at vide, hvor meget det drejer sig om, hvor meget landbruget får på denne konto. Jeg stiller ikke forslag om, at landbruget ikke skal have det; jeg synes blot, at der skal være orden i det offentlige bogholderi her i landet. Og så er der altså også det ved det, at en del af landbrugskørslen foregår på offentlig vej, så man må nok alligevel have lov til at se på hele problemet. Man kunne jo også sige, og jeg kan ikke lade være med at sige det, at disse industri- og andre virksomheder, som man her vil

tilgodese, beforderer på offentlig vej med deres egne motorkøretøjer produkter af egen avl, i ret stort omfang i hvert fald. Der burde de også være ligestillet med landbruget, hvis man vil skabe ligestilling, men det er de åbenbart ikke.

Jeg vil gerne have forhandlet nærmere om alle disse ting. Jeg forlanger ikke, at ministeren skal gå ind på alle disse for ham uventede spørgsmål her, men jeg vil benytte lejligheden til, når vi i øvrigt taler om benzinafgiften, at sige, at det var nu ret at få kigget nærmere på benzinafgiften. Jeg er bekendt med, at der er kommet et forslag fra motororganisationerne gående ud på, at benzinafgiften ikke bør være en literafgift, men en værdiafgift; idet man har regnet ud, at så vil den billigere benzin herhjemme kunne blive endnu billigere og bedre kunne konkurrere med de store benzinselskabers dyre benzin. Det er naturligvis noget, vi kan se på i afgiftsudvalget, og det går jeg ud fra at vi vil gøre, men jeg kan ikke lade være med i denne forbindelse at gøre opmærksom på, at der jo er en kolossal prisforskel mellem prisen på benzin fra de små benzinselskaber og prisen på benzin fra de store.

Jeg kan ikke tro, at dette er rimeligt, og jeg synes, at monopoltilsynet i stedet for af og til med lange mellemrum måske at skaffe os en øres nedsættelse pr. liter benzin burde kulegrave hele dette område og se, hvad årsagen er til, at størsteparten af den benzin, der sælges her i landet, ganske åbenbart sælges til for høje priser. Det burde jo være sådan, hvis ellers konkurrencen skal være bestemmende, at man lod monopoltilsynet operere ud fra det synspunkt, at man skal lægge de billigst arbejdende og bedst rationaliserede virksomheders omkostninger til grund for beregning af omkostningerne og fortjeneste. I så tilfælde, hvis man kunne gøre det på benzinområdet, måtte benzinen fra de store selskaber blive betydelig billigere.

Ja, dette synes jeg anledningen skulle bruges til at sige, og så vil jeg samtidig sige, at hvis regeringen ikke kunne tænke sig i almindelighed at forbyde reklamelotterier, så kunne man i det mindste gribe ind over for benzinlotterierne, hvor man opretholder en kunstigt høj benzinpris for at bruge en del af pengene til disse reklamelotterier.

Sigsgaard: Lovforslaget her ser jo meget uskyldigt ud. Nu forstod tinget på den foregående ordfører, at det måske er knap så uskyldigt, som det kunne se ud til, og så vil man også kunne forstå, at vi må vente og se, hvad der kommer ud af den åbenbart grundige udvalgsbehandling, som der lægges op til, inden vi tager stilling til selve forslaget.

Jeg kan ikke, som andre ordførere her i dag, gå helt let over den debat, der har været på det allersidste om benzinafgifterne i almindelighed. Jeg glæder mig over, at spørgsmålet er taget op i afgiftsudvalget; og det synes jeg også der er meget god grund til. Jeg synes, der også er grund til at sige, at det er prisværdigt, at motororganisationerne har rejst dette spørgsmål over for offentligheden og over for regeringen. Måske kan vi her i folketinget føle os en smule beskæmmede over, at et parti herinde ikke har taget et sådant spørgsmål op, for det er jo ganske artige ting, der er kommet frem.

Kendsgerningen er jo, at der ikke er nogen priskonkurrence på benzin, fordi afgiften på det nærmeste udelukker den. Dernæst er det jo sådan, at de to små firmaer — der er vist lidt flere, men det er vel først og fremmest OK og Uno-X, man her tænker på — til trods for, at det er små selskaber, alligevel kan sælge 15-20 pct. billigere end de store og så endda have god fortjeneste, og det har jeg forstået at de to selskaber har. Det siger os jo, at de store selskaber har en ganske kolossal fortjeneste. Deres priser ligger altså væsentligt højere. Det siger os, at de sælger til overpris, og at de dermed udnytter forbrugerne og hele samfundet. Det siger os også — det har chefen for monopoltilsynet jo så tydeligt sagt — at det har vi ikke rigtig noget middel imod.

Jeg synes, det var udmærket, om man, som hr. Aksel Larsen foreslog, bad monopoltilsynet om grundigt at undersøge denne branche, men monopoltilsynet kan jo næppe ændre det forhold, at internationalt prægede selskaber er i stand til at placere deres fortjeneste i det land, hvor det nu er mest fordelagtigt for dem, og her lægger de den altså uden for Danmark. Det vil altså sige, at de suger penge ud af landet. Det drejer sig antagelig om et beløb af størrelsesordenen mindst 100 mill. kr., og monopoltilsynet kan altså ikke rigtig gøre noget ved det.

For eksempel havde Dansk Esso, som er datterselskab af Standard Oil, kendt for napalmleverancerne til Vietnam, i det sidste år, for hvilket der foreligger regnskab, en omsætning på 1.124.463.000 kr., dets aktiver har det selv vurderet til 832 mill. kr., og aktiekapitalen er 81,6 mill. kr. Der er 1.650 ansatte. Det er altså et kæmpefirma. Efter omsætningen er dette amerikanske datterselskab Danmarks største virksomhed; men overskud giver det ikke, ikke en eneste øre er der i overskud, for skat vil man jo helst slippe for at betale. Det er jo sådan, at alle andre i samfundet må betale skat, mere eller mindre, men de store internationale selskaber kan altså frit udnytte befolkningerne rundt omkring og berige sig uden at blive ramt af beskattningen.

Meget af dette kan der jo rådes bod på, hvis regeringen vil gå ind for en omlægning af benzinafgiften til værdiafgift, og hvis folketingets partier vil gå ind for det, og jeg håber, at overvejelserne i udvalget kan få et positivt udfald i den retning, sådan at selskaberne ikke længere kan nøjes med pseudokonkurrence på præmielotterier og gratis æbler og gud ved hvad. Ved at gå ind for det forslag, som motororganisationerne har stillet, forekommer det mig, at regeringen og samfundet opnår en hel del. Man opnår, at forbrugerpriserne går ned. Det bidrager til at stabilisere priseniveauet i det hele taget og bremse inflationen. Der kan antagelig spares valuta ved, at de store benzinselskaber må reducere deres importpriser, erhvervslivets transportomkostninger vil gå ned, og endelig vil de danske selskaber få rimeligere konkurrencevilkår over for de internationale, end de har i dag. I den forbindelse var det ikke finansministeren, der for nogle måneder siden sagde: køb dansk?

Er der ulemper forbundet med en sådan ændring? Det kan jo være, der er; det forekommer mig lidt svært at se. Afgiften og hele vort afgiftssystem kan selvfølgelig udformes sådan også med den ændring, der her skitseres, at staten ikke lider noget tab. Derfor vil det altså interessere mig at høre, om finansministeren positivt overvejer, om regeringen positivt overvejer at fremsætte lovforslag om omlægning af benzinafgiften til værdiafgift. Hvis man ikke skulle være positivt indstillet til en sådan omlægning, må vi vel i hvert fald tillade os at forvente,

[Sigsgaard.]

at vi her i tinget får angivet, hvilke argumenter der skulle tale imod en sådan omlægning. Efter mit skøn må de være særdeles tungtvejende.

Finansministeren (Poul Møller): For ikke at komme for langt bort fra lovforslaget vil jeg gerne sige, at dette beskedne lovforslag drejer sig om en konsekvensændring — det er en konsekvens af det lovforslag, som den højtærede justitsminister har fremsat — og at antallet af motorkøretøjer, der får lejlighed til at indkøbe afgiftsfri benzin efter dette forslag, ikke er større, end antallet af motorkøretøjer, der har adgang til det i dag. Det hele er kun en konsekvens af en landsretsdom, som har gjort, at den tidligere ordning for den interne transports vedkommende i private virksomheder ikke har kunnet fortsætte, fordi disse køretøjer nu kræves indregistreret, og til indregistrerede motorkøretøjer kan man ikke yde afgiftsfri benzin. Derfor må vi nu have denne lovændring, således at de, der kun kører inden for en privat virksomhed, på en fabriksgrund osv., kan fortsætte med at have afgiftsfri benzin. Altså mængden af den afgiftsfri benzin bliver den samme, antallet af motorkøretøjer, der kan få det, bliver det samme. Kriteriet er det samme, og der er for så vidt ikke foreslået nogen udvidelse fra min side. Jeg gør denne bemærkning, fordi visse udtalelser fra ærede ordførere kunne tyde på, at man troede, at her udvidede vi den kreds af motorkøretøjer, trucks osv., der havde adgang til at få afgiftsfri benzin.

Det kan naturligvis være fristende ved enhver lejlighed at kaste sig ind i en voldsom diskussion om afgiftsproblemer, om benzinafgifter, om hvorvidt man skal have værdibeskatning, eller om man skal have literbeskatning af benzin. I dette efterår har vi jo fra ministeriets side ikke lagt skjul på, at vi foretrækker afgifter, som er lette at administrere, og det er jo, alt andet lige, literafgiften i forhold til værdiafgiften.

Jeg skal imidlertid ikke indlade mig på en sådan diskussion, men kun sige til ærede ordførere, der har henledt opmærksomheden på Forenede Danske Motorejeres henvendelse, at det er vi opmærksomme på. Den 24. januar — altså for få dage siden — har afgiftsudvalget stillet spørgsmål til finansministeriet, og svaret vil afgå fra os i løbet af ganske få dage, formentlig i løbet af denne uge.

Spørgsmålet om, hvorvidt man kun skulle fritage for den fiskale del af afgiften, må vel også ses i lyset af, at det her drejer sig om intern produktion. Spørgsmålet er, om vi vil forhøje produktionsomkostningerne, eller om vi vil medvirke til en rationalisering af virksomhederne, for der er jo ingen tvivl om, at hvis der var benzinafgift på den benzin, der bruges i virksomhederne f. eks. til trucks, ville det medføre, at disse gaffeltrucks ville være mere irrationelle, og man ville ikke få den moderne og hurtige interne transport, som er så vigtig for en billiggørelse af produktionen. Men som sagt, spørgsmålet om FDMs henvendelse vil jeg meget gerne drøfte i et udvalg.

Og så vil jeg endnu en gang fastslå, at dette lovforslag er kun en konsekvens af en dom, der er faldet, men ikke i sig selv rummer nogen udvidelse af den kreds af motorkøretøjer, der kan få afgiftsfri benzin

Aksel Larsen: Jeg takker ministeren for hans svar, som alligevel hos mig lader en fornemmelse tilbage af, at de problemer, jeg omtalte, må vi overveje nærmere.

Jeg tog ordet nu dels for at takke, dels for at korrigere en misforståelse. Det er muligt, jeg har udtalt mig lidt uklart, men jeg har ikke talt om, at det ville være rimeligt at refundere de pågældende den del af benzinafgiften, der går til fiskale formål. Det var lige det modsatte.

Finansministeren (Poul Møller): Det må være mig, der har udtrykt mig forkert, for jeg har fuldt ud forstået det ærede medlems bemærkninger. Derfor gjorde jeg opmærk-

[Finansministeren.]

som på, at det ville dog betyde en omkostningsforøgelse for de producerende virksomheder.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Efter de faldne udtalelser foreslår jeg, at lovforslaget henvises til det udvalg, som tinget har nedsat angående forslag til lov om afgift af chokolade- og sukkervarer m. m. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om hunde.

(Lovforslaget (nr. 149) findes i tillæg A. sp. 3025, fremsættelsen i tidenden sp. 2603).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Albertsen: Det forslag, som justitsministeren er kommet med vedrørende en ændring af hundeloven, burde umiddelbart fremkalde sympati og begejstring. Man op hæver en afgift, man undgår en besværlig administration, så hundeejerne skulle råbe hurra og hundene vel logre med halen af glæde over det, der her sker.

Der er dog et par ting, som vel nok skal ind i billedet, når man vurderer lovforslaget. Det, justitsministeren gør, er jo at optræde som veldædig på andres bekostning, idet det jo ikke er en afgift, der har betydet penge i statskassen, det har været en afgift, der gik i kommunernes kasser. Man fik derved et beløb ind, som man vel regnede med var rimeligt på baggrund af de gener, som hunde trods alt giver. Der er altså tale om at være venlig, men lade andre betale regningen.

Nu har justitsministeren og justitsministeriet jo retteligen gjort det, at de har forespurgt hos kommunerne, hvordan de stiller sig til ophævelse af afgiften, og i det materiale, vi har fået i de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, oplyses det, at man

stort set ikke har ønsket, at afgiftsopkrævningen alene skulle være en kommunal opgave. Jeg ville imidlertid gerne have, om vi under det udvalgsarbejde, som jeg foresætter vi skal have, beskæftiger os lidt med dette problem, for tid efter anden peger man jo på, at kommunerne må have frihed og ret til at bestemme mange ting. Det lægges der jo bl. a. stærkt op til i den kommende kommunalreform:

I øvrigt kan man vel sige, at lovforslaget her kommer i kølvandet af kommunalreformen, for ordningen har jo hidindtil været sådan, at det kun var i købstadkommunerne og i de større kommuner, der blev opkrævet afgift, og man har ikke opkrævet afgift i sognekommunerne. Den ny kommunallov ville altså her skabe ændringer og enten medføre, at man totalt skulle ophæve afgiften, hvad jo forslaget går ud på, eller at de steder, hvor der ikke hidindtil har været betalt afgift, skulle der betales afgift for fremtiden.

Det var vel rimeligt, om man lod de kommuner, der måtte ønske det, opkræve en sådan afgift. For Københavns kommunes vedkommende er der jo tale om et provenutab, som nærmer sig $\frac{1}{2}$ mill. kr., og jeg tror egentlig ikke — jeg ved godt, det måske ikke lyder særligt populært, men jeg tror faktisk, det er rigtigt — jeg tror egentlig ikke, at dette, at man har betalt en større eller mindre afgift for at holde en hund, er noget, der har fremkaldt irritation eller surhed hos hundeejerne. De mennesker, der ønsker at holde hund, vil gerne ofre et eller andet beløb på det, og det er det, man har gjort. Det, der måske navnlig har irriteret i så henseende, har vel været besværet med at komme hen hos politiet. I den forbindelse er det selvfølgelig rigtigt, at det er et irritationsmoment, at kostbar arbejdskraft og en mangelvare som politiet og politibetjentene skulle bruge tid og kræfter på opgaver på at afgøre, om en hund nu var over eller under 42 cm. Det kunne jo nok synes at være lidt af en form for tidsspilde.

Jeg synes, det var rimeligt, om vi her overlod til kommunerne at afgøre, om de ville opkræve en sådan afgift. Jeg kunne tænke mig, det kun ville være ganske få, der ønskede det, og det ville selvfølgelig kun være de steder, hvor der er tale om