

[Forsvarsministeren.]

mende, at jeg vil håbe, at den udvikling, som vi har gennemløbet, og de erfaringer, vi har haft at bygge på, må være så stærke, at vi fortsat kan rekrutere hjemmeværnet på frivillig basis.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslaget

vedtoges med 99 stemmer mod 7; 20 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til landstinget.

Den næste sag på dagsordenen var:

Tredie behandling af forslag til lov om ændring i § 263 i lov om offentlig forsorg vedrørende tuberkuloseforsorg.

(Anden behandling findes i tidenden sp. 3625).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Lovforslaget

vedtoges enstemmigt med 120 stemmer.

Formanden: Lovforslaget vil nu blive oversendt til landstinget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om motorafgifternes anvendelse [af Edvard Sørensen].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 5713; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3160).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg må indledningsvis gøre den bemærkning til det ærede medlem hr. Edvard Sørensens forslag, at jeg må tage et almindeligt forbehold med hensyn til visse enkeltheder i forslaget, som man jo ikke kan forlange grundigt gennemgået på så kort tid.

Forslaget beskæftiger sig kun med afgifternes anvendelse, ikke med afgifternes stør-

relse og art, og her må jeg straks sige, at det jo er et spørgsmål, om man vedblivende kan pålægge de motorkørende så store afgifter, som man har måttet gøre det i de senere år. Til gengæld stiger motorkøretøjernes antal vel også i fremtiden noget og således også herigennem provenuet, men man må givet have for øje, at det ikke er sikkert, at der til stadighed fremover vil være så store beløb til rådighed som i øjeblikket.

Motorafgifterne deles i forslaget som hidtil principielt i 2 dele, en, der går direkte til kommunerne som refusion, og en anden del, der anvendes af ministeren til vejfondstilskud og til visse almindelige opgaver — vejdirektoratet, vejlaboratoriet, krydsningsloven, motorvejene m. m.

Fordelingen sker imidlertid ikke som nu med en vis brøkdæl af afgiftsprovenuet til hvert af de to hovedområder, men således at kommunernes behov først tilgodeses, hvorefter restbeløbet tilfalder vejfonden.

Dette er en afgørende forskel fra den hidtil fulgte praksis; det er det mest revolutionerende ved forslaget, og det må give anledning til betydelige overvejelser.

Det foreslåede princip med refusion efter behovet til enhver tid vil jo nemlig sige, at kommunerne automatisk får forøget dækning, når udgifterne stiger. Det bliver så vejfonden, der kommer til at sidde med smerten i form af mindre indtægt, hvis ikke biltallet og dermed afgiftsprovenuet samtidig stiger tilstrækkeligt.

Der er næppe tvivl om, at man i visse kredse vil mene, at dette princip vil medføre betydelige fordele for kommunerne, der ikke ved budgetlægningen behøver at nære ængstelse for refusionens størrelse. Til en given vejgift svarer for hver kommune et bestemt refusionsbeløb, hvis størrelse ligger fast og er bekendt ved budgetbehandlingen.

Imidlertid er det jo et spørgsmål, om ikke denne lettelse for kommunerne vil medføre en tilbøjelighed til at forcere vejgifterne ud over, hvad en streng økonomi kræver. Der kan jo for en kommunalbestyrelse være en tilskyndelse til at forøge kommunens egne udgifter, når der samtidig i stort omfang trækkes fremmede penge til kommunen. Om dette så i virkeligheden er en fordel for kommunen og dens økonomi, kan nok anses for tvivlsomt.

Afgiftsprovenuet's størrelse bliver efter forslaget i høj grad bestemmende for, hvor mange penge der bliver til vejfonden. Princippet kan meget let udvikle sig således, at vejfonden intet får, og at man af hensyn hertil må gå til en endnu stærkere beskatning af de motorkørende med måske det