

## [From.]

mener i det hele taget at kunne sige, at traktoren er blevet en livsbetingelse for landbruget. Antallet af traktorer illustrerer det på en særdeles tydelig måde. I 1944 var der 4 396 og i 1951 25 515. I den samme periode er hestebestanden faldet fra 638 000 til 462 000, altså med 176 000 stykker. Endvidere må man betænke, at for hver middelstor hest, der undværes, spares ca. 27 foderenheder, hvilket igen svarer til den mængde foder, der skal til for at producere ca. 4 slagterisvin, så den nationaløkonomiske fordel er åbenbar.

Jeg vil gerne oplyse, også overfor det ærede medlem hr. Kai Jensen, at det ikke alene er landbruget, der modtager afgiftsfri benzin. Der er jo i 1950 udstedt bevillinger til afgiftsfri benzin på ialt 105,4 mill. l. Deraf har landbruget modtaget de 53 mill. l.; altså ca. det halve er gået til landbruget, og den anden halvdel er gået til andre erhverv.

Jeg mener i det hele taget at kunne sige, at traktorloven er baseret på tre hovedsynspunkter: for det første hensynet til landbrugsproduktionen, for det andet hensynet til færdselssikkerheden og endelig for det tredje landbrugstraktorerens andel i vejsliddet.

Jeg har givet en ganske kort oversigt over traktorens betydning for produktionen. Hensynet hertil er i loven imødekommet gennem tilladelsen til at foretage den eksterne transport med anvendelse af afgiftsfri benzin, vel at mærke kun med egne produkter, og jeg tror, at denne bestemmelse har virket tilfredsstillende.

Den største vanskelighed på dette område er vel kontrollen, som det ærede medlem hr. Kai Jensen også var inde på. Jeg er enig i, at den knap kan blive 100 pct. effektiv.

Spørgsmålet om farvning af benzinen har været drøftet bl. a. i motorkommissionen. Teknisk gennemførligt er det, men for øjeblikket strandeder det vel nærmest på mangel på emballage til en sådan anden form for benzin.

Jeg beklager iøvrigt meget, at der har fundet misbrug sted, men jeg vil dog tilføje, at antallet af sager synes heldigvis ikke at være foruroligende. Jeg finder også anledning til at sige, at det heller ikke alene er indenfor landbruget, at disse overtrædelser sker. Jeg har en opgørelse over 16 sager. Af disse gælder de 7 gårdejere og de 9 andre erhverv, altså et forhold, der så nogenlunde svarer til den erhvervsmæssige fordeling

af den afgiftsfri benzin mellem landbruget og de andre erhverv. Jeg ønsker at understrege — og jeg ved, at jeg har alle landbrugets ansvarlige organisationer bag mig, når jeg siger dette —, at misbrug bør straffes meget strengt og uden barmhjertighed, og jeg føjer til, at sløseri skal behandles på en sådan måde, at man lærer at føre sine bøger korrekt.

Iøvrigt vil jeg mene, at spørgsmålet om traktorbenzin er i allerhøjeste grad tidsbestemt. Jeg forudser nemlig, at i løbet af en, jeg kan godt sige, kortere årrække vil alle landbrugets traktorer gå over til at blive dieseldrevne, og herved vil hele dette problem være bragt ud af verden.

Hensynet til færdselssikkerheden tilgodeses derved, at de nugældende bestemmelser om godkendelse opretholdes, således at enhver traktor, der anvendes til ekstern transport, er under teknisk kontrol, og føreren skal have førerbevis. Den førstnævnte bestemmelse kan i visse tilfælde komme til at virke urimelig overfor den enkelte landmand. Hvis en landbruger f. eks. ønsker kun at anvende sin traktor indenfor selve ejendommen, altså til den interne transport, men alligevel må benytte offentlig vej, f. eks. køre tværs over den eller 10—50 m hen ad den, tvinges han alligevel til at få godkendt sin traktor og betale vægtafgift af den. Jeg erkender fuldtud det urimelige i dette forhold, men hensynet til færdselssikkerheden må vel have første prioritet, og rent bortset derfra vil det også være umuligt at foretage ændringer her på grund af de konsekvenser, det vil få for ejendomme, hvor man må køre op til flere kilometer ad offentlig vej, selvom det er til egen mark.

Langt mere generende er den nugældende lovs bestemmelse om typegodkendelse af påhængsvogne. For det første er der det rent meningsløse i, at en ikke-typegodkendt vogn, som står læsset ude på marken, gerne må trækkes hjem af et spand heste, men ikke må trækkes hjem med traktor, og endelig at denne typegodkendelsesordning i praksis fører til et spild af værdier i det helt store format, idet den tvinger til udskiftning af landbrugets vognpark. Der findes her i landet ca. 400 000 landbrugsvogne, hvoraf kun et fåtal kan godkendes. Der produceres ca. 5 000 om året, så det er ikke alene økonomisk uoverkommeligt, men også rent praktisk umuligt at gennemføre en sådan typegodkendelse.

Mit parti kan fuldtud tiltræde ændringen i § 16, hvorved typegodkendelsesordningen ophæves.