

### [Axel Sørensen.]

i 1950 at være 502 000 til den 14. juli 1951 at være 462 000, altså en reduktion på 40 000 heste på et enkelt år. Samtidig er traktorernes antal i landbrugserhvervet forøget fra 12 600 stk. i 1949 til 25 500 i 1951. Hertil kommer yderligere ca. 1 000 traktorer til anvendelse i de såkaldte maskinstationer. Traktorernes antal er sikkert siden denne opgørelse forøget ganske betydeligt. Jeg tror ikke, man i øjeblikket kan vente nogen ændring i denne udvikling på mekaniseringens område. Mekanisering betragtes af den unge landmand som et nødvendigt led i muligheden for at skabe øget produktion til opfyldelse af de store forpligtelser, han som følge af prisudviklingen er nødsaget til at gå ind i, hvis han vil søge eget erhverv.

Fra mit partis side vil vi stort set kunne tiltræde de i lovforslaget foreslåede ændringer. Jeg vil dog gøre nogle enkelte bemærkninger. Er man nu så helt sikker på, at de erfaringer, man har høstet indenfor disse 1½ år, er af et sådant omfang og er så sikre, at man tør gøre loven permanent? Var der ikke rimelighed i, at noget af det, som allerede på nuværende tidspunkt er fremført fra denne talerstol, blev gjort til genstand for en nærmere undersøgelse? Jeg tænker her på en undersøgelse af transportforholdene og transportfordelingen, under hvilke forhold og med hvilken aktivmasse transporten er overgået til traktorer. Efter de foreslåede ændringer ophæver man nu typegodkendelsen for påhængsvogne, og jeg har forstået det således, at man giver tilladelse til, at den vognpark af ældre vogne, som står ude i landbruget med jernbeslåede hjul, nu kan anvendes bagefter traktorer til den interne transport. Justitsministeriet må jo have godkendt denne bestemmelse, men det ser ud, som om man nu mere hæfter sig ved en forøget sikring af tilkoblingsforholdene, hvilket også må være rimeligt. Den nugældende regel om, at man, hvis man var flere end tre om en traktor, ikke kunne få afgiftsfri benzin, er nu bortfaldet, og det vil vi ikke vende os imod, fordi der ved bortfaldet af denne regel åbnes mulighed for, at også det mindre landbrug kan slutte sig sammen om en traktor til anvendelse i erhvervet.

Aldersgrænsen for retten til at føre en traktor tænkes nedsat fra 18 til 16 år. Dette kan på sin vis være betænkeligt, hvis traktoren skal færdes på offentlig vej, men set med landbrugets øjne og udfra aldersklassen indenfor den medhjælperstab, der står til rådighed indenfor landbruget, må man vel sige, at det er en rimelig bestemmelse. Men

hvis der er tale om at overføre den samme nedsættelse til erhvervelse af kørekort til motorkøretøjer i al almindelighed, må vi fra mit partis side stille os skeptisk heroverfor.

Jeg vil gerne stille nogle spørgsmål. Kan man fra regeringens side have nogen indflydelse på en begrænsning af de mange forskellige traktormærker, de forskellige fabrikationer, der indføres her til landet? Efter min mening ville en forenkling betyde, at man ikke behøvede et så omfattende lager af reservedele. Fra mit partis side finder vi egentlig ikke, at den gældende ordning angående forbrug af benzin til traktorer og den deraf følgende reduktion i afgiften er så god som ønskeligt. Der sker sikkert misbrug af den afgiftsfri benzin. Jeg ved ikke, om den højtberedte justitsminister kan give nogle oplysninger herom og om, i hvor mange tilfælde der er optaget rapport, og om hvad der er sket med de pågældende mennesker. Det er også beklageligt, at den ærlige landmand, som både ejer traktor og automobil, og som har sine forhold i den bedste orden, faktisk i dag bliver sat under mistanke. Fra det radikale venstres side ville vi ikke have noget imod, om der kunne findes en anden form for tildeling af afgiftsfri benzin til landbrugets traktorer. Kunne man ikke anvende et tildelingsgrundlag, som fastsattes dels efter grundskyld, dels efter areal, f. eks. på den måde at man afsatte 50 pct. af tildelingen efter grundskylden og 50 pct. efter antallet af hektar dyrket areal, samtidig med at man ude i kommunerne ved ejendomsskyldvurderingen udarbejdede en fordelingsplan for hver ejendom i kommunen og derefter stillede et kvantum benzin til rådighed til vedkommende ejendom. Sognerådet skulle så anføre på hver landmands skema, om traktoren helt eller delvis udfører arbejde på ejendommen. Hvis en sådan erklæring ikke kan gives, skal mærker til benzin ikke kunne udleveres. Hvis det opdages, at der er udleveret mærker for en traktor, som ikke bruges, skulle retten til at få udleveret mærker til afgiftsfri benzin fratages ejeren.

Jeg mener, at hvis man kunne finde frem til en form, hvorved man for det første frigjorde toldkontrollen og for det andet overflødiggjorde landmandens daglige føring af forbrugsbogen, ville der derigennem ske en forenkling, samtidig med at man måske også kunne eliminere det misbrug, som man påstår finder sted. Selvom det således tildelte kvantum afgiftsfri benzin måske knap dækkede et års forbrug, hvorfor det altså blev nødvendigt at anvende yderligere et mindre kvantum uden reduktion i prisen,