

[Tholstrup.]

vogne, men ikke som et påskud til ny skatteinddrivning og ny told- og politifølgelse. Som toldvæsenet og politiet fortolker denne lovændring, er det faktisk i dag umuligt for f. eks. en grisehandler at køre fra gård til gård, medmindre han har en aftale om at hente eller bringe grise i sin vogn. Hvis han kun kommer ind på gården i tom vogn for at orientere sig, om der eventuelt er interesse for køb og salg af grise — men uden at opnå resultat —, så har han begået en ulovlighed, således som loven fortolkes og politiet ser på det i dag. Det er et problem, om servicevogne fra telefonselskaber, elektricitets- og gasværker ikke også er afgiftspligtige, som loven nu håndhæves, men de bør ikke være det. De kommer også rundt med passagerer til udførelse af reparationer, og hvis det ene er ulovligt, må det andet også være det.

Der må derfor komme en klar fortolkning af lovbestemmelserne, og efter min mening bør man holde sig til den praksis, som har været gældende i de mange år, der er gået forud. Loven om halv omsætningskat blev af alle partier opfattet som en indrømmelse og en lettelse, og derved bør det blive. Loven bør også omfatte varemotorcykler med sidevogn. Det er ganske urimeligt, at man foretager en klassedeling dér. Folk, der kun har råd til at købe en motorcykle, bør ikke have ringere rettigheder end deres lidt bedre kørende kolleger; det er let at gennemføre i praksis.

Den skeptiske indstilling overfor motor-køretøjer kom også tidligere til udtryk vedrørende problemet traktorer kontra heste. Men de senere år har jo belært os om, at det er en god økonomi at bruge olie i stedet for havre. Der er fri traktorimport, og ifølge den sidste landbrugstælling er antallet af traktorer steget med 21 000, siden krigen holdt op, og samtidig har man nedbragt hesteantallet med 140 000, hvilket svarer til det forhold, som blev oplyst i „Berlingske Tidende“ forleden dag om 7 husmænd på Stevns, der havde solgt hver en hest og købt en traktor for pengene i fællesskab — med et strålende økonomisk resultat. Hvis vi regner, at 140 000 malke-køer kan leve af det foder, som før blev anvendt til de 140 000 heste, vil de 20—30 mill. kr., der skal anvendes til drivkraft og reservedele til traktorerne, blive erstattet af en landbrugseksport på 120—130 mill. kr.

Fortjenesten ved den foreløbige traktorisering kan således beregnes til ca. 100 mill. kr. Et lignende beløb kan spares, hvis vi indfører nye lastbiler og biler til

afskaffelse af de udtjente gamle. Men dette er selvfølgelig et meget rundt tal, som må have en stor margin til begge sider. At det er blevet til stor nationaløkonomisk fordel, kan dog i hvert fald ikke bortforklares.

Men man kommer stadig ud for urimeligheder fra administrationens side. En kroejner i Sydjylland, som driver et 24 tdr. land stort landbrug, købte en traktor i fjor. Men nu kan han ikke få afgiftsfritagelse for den benzin, han bruger til traktoren, fordi han også har benzintank med salg for øje. Han kan derfor ikke længere tillade sig at bruge traktoren og må nu sælge den med tab, hvis der ikke skabes lighed for loven.

Jeg spørger derfor, om dette virkelig kan være i overensstemmelse med lovens bogstav og ånd. Jeg mener absolut nej — man kan ikke på forhånd mistænke en mand for at give urigtige oplysninger om sit benzinförbrug. Han har ikke en smule lettere ved at snyde end en hvilken som helst anden landmand, som nyder retten til at få afgiftsfri benzin.

Jeg vil gerne komme med nogle bemærkninger om andre dele af motorlovgivningen, bl. a. færdselsloven. Vi trænger til et par ændringer, som burde gennemføres straks, uden at man afventer den langsomt arbejdende motorkommission, som jeg har den ære at være blevet medlem af for to år siden uden nogensinde at have været indkaldt til et møde. Så motorkommissionen ager åbenbart med stude endnu.

Jeg har tidligere her forespurgt, om man ikke straks kunne indføre fri hastighed i konsekvens af, at de fleste motorkørende har den opfattelse i forvejen, og således at man gjorde deres kørsel lovlig i stedet for, at samtlige motorkørende i Danmark er lovovertrædere. For en ordens skyld må jeg selvfølgelig undtage mig selv herfra. Jeg sagde for en ordens skyld — ikke for min samvittigheds skyld. Udviklingen med firhjulsbremser og bedre bremses i det hele taget samt betydeligt bedre veje retfærdiggør ophævelse af fast hastighedsgrænse, vel at mærke ved samtidig at lægge større ansvar på de motorkørende. Frihed under ansvar.

Endvidere burde der straks indføres en bestemmelse om opsætning af stopskilte ved alle uoversigtbare udmundinger af mindre betydende veje i mere betydende og mere befærdede veje og gader. Det burde være en fast regel, at enhver motorkørende standser helt op, når han kommer fra en sidevej og skal ind på en mere befærdet vej, medmindre der er tilstrækkelig fri udsigt til begge sider. Det gælder altså ikke alene de officielt erklærede hovedveje, men alle stærkt