

Foss: Også jeg skal på mit partis vegne anbefale, at man stemmer for lovforslaget.

Anna Westergaard: Lovforslagets § 1 drejer sig om ekspropriationer og ekspropriationsret, forsåvidt angår statsbanernes sporforstærkningsarbejder, stationsombygninger og lignende arbejder, til hvilke der gives bevilling i finansåret 1952—53.

I § 2 gives tilsvarende bemyndigelser med hensyn til de forskellige sikkerhedsforanstaltninger ved statsbanerne, og § 3 giver mulighed for ekspropriationer til sikring af den uforstyrrede opretholdelse af bestående telefonanlæg, der er installeret på privat ejendom.

Loven svarer i det hele til de tidligere givne tilsvarende ekspropriationslove, og mit parti kan anbefale, at lovforslaget vedtages.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg takker samtlige ærede ordførere for den overordentlig velvillige modtagelse og behandling af lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden: Den sidst på dagsordenen opførte sag kan kun med tingets samtykke behandles i dag, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik da til:

Første behandling af forslag til lov om ændring i lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v., jfr. lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 med senere ændringer.

(Lovforslaget findes i tillæg C. sp. 253).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Victor Larsen): Jeg har den ære overfor det høje ting at forelægge forslag til lov om ændring i lov nr. 135 af 28. april 1931 om afgift af motorkøretøjer m. v., jfr. lovbekendtgørelse nr. 123 af 23. marts 1932 med senere ændringer.

Ved nærværende lovforslag søges den ministeren for offentlige arbejder i motorafgiftslovens § 4, stk. 5, givne bemyndigelse til i visse tilfælde at fritage for eller tilbage-

betale vægtafgift af motorkøretøjer, der ikke har været benyttet i en afgiftsperiode, udvidet således, at der åbnes mulighed for tilbagebetaling af afgiften for lastmotorkøretøjer, inklusive påhængsvogn, for det tidsrum, sådanne motorkøretøjer har været udenfor landets grænser, når dette ophold står i naturlig forbindelse med erhvervs-mæssig transport af gods.

Efter de hidtil gældende bestemmelser udsættes de danske eksportvognmænd for dobbelt beskatning, når de kører i udlandet. Efter hvad „Landsforeningen Danske Vognmænd“ oplyser, udgør de skatter, der afkræves danske vognmænd i udlandet, i gennemsnit ca. 350 kr. pr. transport af en varighed på 2—6 dage. De er således væsentlig højere end den tilsvarende danske afgift af udenlandske motorkøretøjer, der beløber sig til 4 kr. pr. dag.

Med Tyskland består der ganske vist en aftale om gensidig afgiftsfrihed for erhvervs-motorkøretøjer, men denne aftale forstås som kun omfattende den ordinære motorskat i Tyskland, ikke den såkaldte „Befordringssteuer“, som betales pr. ton-kilometer af den befordrede last. Som følge af denne afgift bliver danske vognmænd således også med hensyn til transporter til og igennem Tyskland udsat for dobbelt beskatning. De øvrige i medfør af § 7 i motorafgiftsloven med andre lande afsluttede aftaler om gensidig afgiftsfrihed omfatter kun person-motorkøretøjer og kommer således ikke den erhvervsmæssige kørsel tilgode.

De efter krigen indledte forhandlinger under Economic Commission for Europe — ECE — i Genève om videregående afgiftsfrihed har ikke hidtil ført til noget resultat, og de væsentligt på dansk initiativ med de nordiske og andre lande indledte forhandlinger om udvidelse af afgiftsfriheden er heller ikke tilendbragt.

Det er min opfattelse, at den omtalte dobbeltbeskatning ikke er uden betydning for de danske eksportvognmænd, der udsættes for en stedse skarpere konkurrence fra udenlandske vognmænds side. Der er efter krigen investeret ret betydelige kapitaler i en udvidelse og modernisering af det danske eksportvognmateriel, og hvis vanskelighederne for eksportkørslen bliver for store, er der fare for, at disse værdier for en ikke ringe dels vedkommende går tabt, fordi mange af eksportvognene er for tunge til at kunne anvendes til indenlandsk kørsel.

Den vægtafgift, der svares af erhvervs-motorkøretøjer, kan for den enkelte vognmand andrage meget betydelige beløb, for diesellastvogne med påhængsvogne af