

[Ministeren for offentlige arbejder.]

de største typer indtil 8 000 kr. pr. år. En tilbagebetaling af afgiften efter de foreslåede retningslinier skønnes højst at ville medføre en mindreindtægt for staten på 500 000 kr. årlig, idet der regnes med ca. 330 eksportvognvogt med en gennemsnitlig egenvægt på 8 500 kg samt med, at vognene er i udlandet ca. 100 dage årlig.

Den foreslåede bestemmelse om, at tilbagebetaling højst kan omfatte halvdelen af den erlagte vægtafgift, skyldes bl. a. ønsket om at modvirke misbrug. For at holde administrationen indenfor rimelige rammer foreslås endvidere, at tilbagebetaling kun kan finde sted, såfremt det pågældende motorkøretøj har været udenfor landets grænser i mindst 14 dage af et finansår.

Når ophold udenfor landets grænser ikke medregnes, såfremt udkørsel og hjemkørsel finder sted på samme dato, skyldes det dels ønsket om at indskrænke kontrollen mest muligt, dels den betragtning, at sådanne køretøjer normalt må antages at udføre en så stor del af deres kørsel indenfor landets grænser, at der ikke vil være tilstrækkelig anledning til at indrømme dem afgiftsnedsettelse.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale forslaget til det høje tings villige behandling.

Alfred Kristensen: Jeg vil tro, at den højtærede minister vil få almindelig tilslutning til det her forelagte lovforslag. Der er kun en enkelt bestemmelse i dets tekst, som forekommer mig ikke helt så gennemtænkt, som den måske kunne være. Ministeren har allerede omtalt den; det er bestemmelsen om, at man højst kan få refunderet halvdelen af den årlige vægtafgift. Her må vi tænke på, at transporten på landevejene efterhånden har udviklet sig til at være en specialtransport, således at man bogstavelig talt på sine steder har en række motorkøretøjer, som bliver indrettet til en ganske bestemt transport og faktisk ikke anvendes til andet og i det store og hele ikke kan påregne at have nogen kørselsmulighed her i landet. Det forekommer mig, at man muligvis i større grad skulle have tænkt på dette specielle forhold, for jeg tror ikke, at bestemmelsen om halvdelen er retfærdig overfor

dem, som er indrettet på denne specialtransport.

Desværre er den her foreslåede ordning — selvom jeg forudser, at man vil få enstemmig tilslutning til den, og selvom den også er en betydelig forbedring og en retfærdig løsning foreløbig — ikke en rationel løsning efter min mening. Det er nu således, at man i vore nabolande, særlig når vi kommer sydpå, har vidt forskellige bestemmelser, som allesammen selvfølgelig går ud på at skærme deres egne og lægge visse afgifter på fremmede — det er det samme også vi i nogen grad tilsigter —, men hvor noget sådant sker, og det sker alle steder, hvor man kommer ud over landegrænser, og hvor der i det hele taget er tale om mellemfolkeligt samarbejde, gælder det om at få skabt ensartethed ved internationale forhandlinger eller ved forhandlinger en række lande imellem. Hvis man vil lægge mærke til det, har vi for den trafik, der finder sted ad søvejen, regler, som ganske vist ikke overalt er ensartede, men dog er det på en række områder. Vi har for den trafik, der finder sted på skinnevejene, bogstavelig talt aftalt forud, hvilke bestemte afgifter der betales, og hvilke bestemte indtægter der kan opnås. Disse afgifter og indtægter er fastlagt så nøje, at man har begreber som ton-kilometer og person-kilometer, og i forhold til disse beregnes de forskellige landes andele i den afgift, der skal betales, eller af beløb, der indtjenes på de kørte strækninger. Jeg så gerne, at man fortsatte med bestræbelserne for, at vi også med hensyn til automobiltransport, der efter min mening vil få en større og større andel i de varemængder, som skal transporteres landene imellem, kommer ud over den lille politik, den politik, der går ud på, at enhver hytter sine, og at man i stedet finder frem til mere klare, bestemte afgifter, så at de, som skal investere kapital i sådanne transportmidler, i forvejen har nogenlunde sikkerhed for, at man ikke kommer ud for forhold, der pludselig kan kuldaste de beregninger, der er foretaget.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale lovforslaget til vedtagelse uforandret.

Bjerre: Også jeg betragter dette lovforslag som en nødhjælp og en retfærdighedshandling overfor de vognmænd, der udfører et