

[Reedtz-Thott.]

stration og en voksende administration, tør man vel sige, så vist som antallet af traktorer og andre motordrevne maskiner er i stadig og stærk stigning.

Problemet, som rejser sig for det udvalg, der formentlig nu skal nedsættes, er altså, om de besparelser for den enkelte og for administrationen, der kan opnås, står i rimeligt forhold til de udgifter, den investering, som ordningens gennemførelse vil medføre både for den enkelte forbruger og for leverandørerne.

I 1951 og 1952, da spørgsmålet sidst var til debat, var dette den fremherskende mening blandt udvalgsmedlemmerne her i tinget og også i mit parti, men måske er forholdene siden da undergået en ændring, som tilsiger en anden ordning end den foreslåede.

Jeg skal prøve på her at fremdrage spørgsmålets forskellige sider og at belyse dem så godt, det er mig muligt.

For det første den side, der vender ud imod forbrugerne. Landets samlede benzinforbrug er mellem 700 og 800 mill. l årlig. Deraf udgør forbruget af afgiftsfri benzin til landbruget ca. $\frac{1}{6}$, nemlig ca. 120 mill. l formentlig stigende — således som det ærede medlem hr. From var inde på — i løbet af nogle år til 200 mill. l. Foruden af landbruget anvendes afgiftsfri benzin i mindre mængder også af entreprenører og fiskere og i håndværk og industri til stationære motorer.

Alle disse forbrugere får deres benzin leveret enten på deres eget tankanlæg, hvis de har et forbrug på over 10 000 l om året — og det er et ret stort forbrug — eller i tromler og dunke, eller — hvad der er det mest almindelige — de køber benzinen ved benzintanke og får den hældt direkte på motoren eller i deres tromler og dunke.

Jeg ville tro, at forbruget nu fordeler sig med ca. en trediedel til hver af disse kategorier, måske nok med lidt overvægt for gruppe 1 og 3. Forbrugerne med eget tankanlæg får benzinen leveret direkte fra engrosleverandøren for de største aftageres vedkommende, uden detaillistens mellemkomst. De øvrige forbrugere bestiller benzinen hos den lokale forhandler, som sørger for, at den bliver leveret og afregnet.

For gruppe 1 vil ordningen betyde en

afgjort fordel, idet disse forbrugere uden ændring i leverings- og betalingspraksis slipper for afgiftsregnskab og finansiering af afgiftsbeløbene.

For gruppe 2, de, der får tromler og dunke hjem til gården direkte fra engroslager, betyder ændringen formelt heller ingen ulemper, men jeg ville tro, at brandforordningens krav til reglementerede betongruber med jerndøre ved et lager på vistnok over 40 l vil blive strengere håndhævet end nu. Landmanden bliver nemlig nok nødt til at indstille sig på at have et større lager end før, fordi de to slags benzin vil stille et betydeligt krav til benzinselskabernes kørselskapacitet — et spørgsmål, som jeg siden skal vende tilbage til. Nyordningen vil altså medføre en udgift for mange landmænd enten til disse betongruber eller til privat anskaffelse af en jordtank, der koster 750 kr. for en tank til 1 000 l.

Gruppe 3, de forbrugere, der bor nær ved en tank, d. v. s. indenfor højst et par kilometer, og som i øjeblikket får benzin direkte ved tanken, må regne med at gå over til tromler eller dunke, så her vil der givet blive tale om en udgift ved nyordningen foruden pukleriet — om jeg så må sige — med selve tromlerne. Desuden vil disse forbrugere i den særlige arbejdsæson, høst eller efterårspløjning, næppe kunne regne med at få ubegrænsede forsyninger, som de kan få fra en almindelig forbrugertank.

Landmændene og iøvrigt også de øvrige forbrugere slipper altså ikke gratis til denne lettelse for afgiftsregnskaber, der er tilsigtet, og jeg vil gerne benytte lejligheden til at spørge den højtærede finansminister, om der for ham foreligger nogen beregninger over, hvad denne nyinvestering i tromler eller tanke eller opbevaringsgruber hos landmændene påregnes at ville beløbe sig til.

Et andet forhold, som vel kan nævnes i denne forbindelse, er den stigende anvendelse af diesel- eller gasolie til landbrugets eller skovbrugets traktorer. Dieselmotorer bliver hvert år bedre og billigere og indrettes nu til de mindste traktortyper. Brændstofforbruget er her på det halve af benzintraktorernes. Desuden kan disse dieseltraktorer køre over 10 km væk fra gårdene ad vejene uden at komme i strid med trak-