

at ligge ved samme årlige kørselslængder som af kommissionen forudsat. Da disse kørselslængder for alle vogntyper ligger under den faktisk normale (gennemsnitlige) årskørsel for dieseldrevne køretøjer, vil der fremdeles i almindelighed være en skattemæssig begunstiggelse forbundet med dieseldrift. Man har imidlertid ment, at det ville være rigtigt ikke at ramme enkelte vogne, der kører mindre end normalt, urimelig hårdt.

Den nævnte afgift af dieseldrevne køretøjer vil medføre en forhøjelse af den årlige afgift, der for mindre lastvogne kan anslås til 50—75 pct., for middelstore lastvogne til ca. 100 pct. og for meget store vogne til 130—150 pct. i forhold til nugældende beskatning. For rutebilerne vedkommende anslås forhøjelsen til ca. 30 pct. for små vogne, ca. 100 pct. for større vogne og ca. 150 pct. for meget store vogne.

For en almindelig benzindreven droske med en årskørsel på ca. 100 000 km betales for tiden ca. 7 500 kr. i samlet årsafgift, medens en tilsvarende dieseldreven vogn betaler ca. 2 400 kr. Efter nærværende forslag i forbindelse med en benzinafgift på 51 øre pr. liter vil den fremtidige totale årlige afgift for en benzindreven droske med en årskørsel på 100 000 km andrage ca. 6 970 kr., hvoraf vægtafgiften vil andrage ca. 340 kr.

For på samme måde som for andre dieseldrevne køretøjer at skabe et vist rimeligt forhold imellem de to beskatningsformer vil det være nødvendigt at forhøje afgiften for drosker ud over den i øjeblikket gældende 10-dobling, og man har fundet en forhøjelse til 15 gange normal afgift passende. Herved vil afgiften for disse køretøjer stige ca. 120 pct. i forhold til den gældende afgift, men vil fremdeles ligge ca. 25 pct. under, hvad tilsvarende benzindrevne køretøjer vil komme til at betale ved normal årskørsel.

Det er tanken, at afgiftsloven fremtidig skal henhøre under finansministeriet, men som det fremgår af lovforslaget, er det dog forudsat, at ministeriet for offentlige arbejder på sådanne områder, hvor dette er særligt sagkyndigt, fortsat skal øve en vis medvirken ved administrationen.

Idet man i øvrigt skal henviser til det nedenfor til de enkelte paragraffer anførte, skal man henlede opmærksomheden på, at der er sket følgende forskydninger i paragraffølgen:

<i>Lovforslagets</i>	<i>svarer til udkastets</i>
§ 2	§ 13, stk. 1 og 12, 6, 7, 10, 8 og 9, 1. punktum,
§ 3	§ 13, stk. 2—5.

<i>Lovforslagets</i>	<i>svarer til udkastets</i>
§ 4	§ 13, stk. 11 og 9, 2. punktum, samt § 7.
§ 5	§ 13, stk. 13.
§ 6	§ 9, stk. 5.
§§ 7 og 8	§ 8 og § 13, stk. 9, 2. punktum.
§ 9	§ 9, stk. 4.
§ 10	§ 6, stk. 3, og § 9, stk. 2.
§ 11	§ 9, stk. 1.
§ 12	§ 6, stk. 1, og § 9, stk. 3.
§ 13	§ 6, stk. 2.
§ 14	§ 2.
§ 15	§ 3.
§ 16	§ 4.
§ 17	§ 5.
§ 18	§ 11.
§ 19	§ 12.
§ 20	§ 14.
§ 22	§ 15.
§ 26	§ 13, stk. 14.

Til § 1.

Efter kommissionsbetænkningens afgivelse er der gennemført en ny færdselslov (lov nr. 153 af 24. maj 1955), og man har herefter fundet det hensigtsmæssigt ved fastsættelsen af lovens område at benytte færdselslovens terminologi, idet man ved begrebernes anvendelse helt har henholdt sig til de i færdselslovens § 2 fastsatte definitioner.

Bestemmelsen omfatter de samme køretøjer som udkastets § 1, idet dog forsvarets køretøjer er holdt uden for lovens område.

Som det fremgår af det samtidigt hermed af ministeren for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om tilskud til de offentlige veje, har man fundet det rettest, at både opkrævningen af motorafgifter og finansieringen af vejjudgifter indpasses som led i landets almindelige økonomiske politik, således at der hvert år på finansloven træffes bestemmelse om, hvilket beløb af motorafgifterne der skal henlægges til vejfonden til bestridelse af de årlige vejjudgifter. I overensstemmelse hermed er det foreslået, at afgiften indgår i statskassen.

Til § 2.

Stk. 1. Formuleringen svarer i redaktionel henseende i hovedsagen til udkastets § 13, stk. 1, sammenholdt med stk. 12, der ved en mindre ændring i skalaens tekst er overflødiggjort.

For så vidt angår de foreslåede satser henvises til det foran anførte.

Stk. 2 svarer til udkastets § 13, stk. 6, idet dieseldrevne traktorer dog er omhandlet i forslagens stk. 3