

personmotorkøretøj, dog erhverve ret til køb af et sådant køretøj mod at indkøbe og til direktoratet for vareforsyning aflevere et „bevillingstilsagn“, hvorved den pågældende bebyrdes med en særlig udgift på 80 pct. af vedkommende køretøjs cif- importpris.

De her omhandlede 3 lovforslag var resultatet af overvejelser, der havde fundet sted med henblik på en revision af den samlede lovgivning vedrørende motorbeskatningen, efter at motorafgiftskommissionen den 21. maj 1954 afgav 2. del af sin betænkning, omhandlende lovgivningen om motorafgifterne.

Der var i motorafgiftskommissionen almindelig enighed om, at *vægt- og benzinafgiften* burde opretholdes, omend med forskellige ændringer i forhold til det gældende system. Hvad angår *omsætningsafgiften*, var kommissionens flertal af den opfattelse, at omsætningsafgiften måtte ses som en valutaregulering foranstaltning, idet den normalt vil virke hæmmende på efterspørgslen efter nye motorkøretøjer; dens størrelse måtte derfor afpasses i overensstemmelse med landets økononiske politik.

Ved de fremsatte lovforslag fulgtes i vidt omfang de synspunkter, der ligger til grund for motorafgiftskommissionens betænkning. Dog havde regeringen — den almindelige økonomiske situation taget i betragtning — ikke fundet tiden inde til at foreslå en sådan nedsættelse i de samlede motorskatter, som ville blive følgen af kommissionens udkast vedrørende vægtafgiften og benzinafgiften.

De foreliggende lovforslag byggede følgelig på, at det nuværende samlede årsprovenu af motorbeskatningen, der for 1956—57 kan anslås til omkring 640 mill. kr., skulle opretholdes uændret.

I overensstemmelse med det samtidigt af ministeren for offentlige arbejder fremsatte forslag til lov om tilskud til de offentlige veje var det fundet rettest, at både opkrævningen af motorafgifter og finansieringen af vejjudgifter skulle indpasses som led i landets almindelige økonomiske politik, således at der hvert år på finansloven blev truffet bestemmelse om, hvilket