

stillelse og om *tilbagebetaling af erlagt benzinafgift*, anvendt i visse motorkøretøjer, gennemførtes under samlingen ved lov nr. 163 af 13. juni 1956, se foran side 132.

1. behandling af de 3 lovforslag foretoges under eet. På socialdemokratiets vegne gav *Kai Jensen* tilslutning til lovforslagene.

*From* (V) tog stærkt afstand fra dem og erklærede, at forhandlingerne i udvalget måtte foregå på et helt andet grundlag end det foreslåede. Han resumerede venstres stilling i følgende punkter: 1) at alle motorafgifter går til *vejformål* og de ikke må være større, end vejformålene måtte betinge, for tiden 300 mill. kr., 2) at disse 300 mill. kr. til veje dækkes af en vægtafgift og en benzinafgift med *125 mill. kr. på vægtafgiften og 175 mill. kr. på benzinafgiften*, 3) at vægtafgiften opkræves efter *motorkommissionens skala og progression* med visse ændringer for enkelttilfælde, 4) at afgiften på *diesebiler* fastsættes sådan, at den udfra nationaløkonomiske hensyn animerer til at udvide antallet af disse, 5) at *omsætningsafgiften* opretholdes, men afvikles, såsnart forholdene gør det muligt, og at proventet placeres i statsregnskabet som en brofond, og 6) at der gives lempelser for *invalid*er, og at de får lettere adgang til at aflægge deres køreprøver.

*Poul Claussen* (KF) erklærede, at det konservative parti var af den opfattelse, at motorkørslen burde betale afgifter til dækning af udgifterne til veje og dertil hørende trafikale behov, men at motorkørslen iøvrigt burde være fri for tiltale. Han erkendte, at omsætningsafgiften havde en vis valutarisk betydning og derfor vel også i den nærmeste fremtid en vis berettigelse. Vægtafgiftsforslaget måtte underkastes mange og gennemgribende ændringer, før de konservative kunne støtte det. Forhøvelserne og afgifterne af dieseldrevne biler ville medføre en urimelig belastning af den kollektive bustrafik i byerne og nødvendiggøre meget store takstforhøvelser. Med hensyn til benzinafgiftsforslaget fandt han, at ministeren havde fulgt rent fiskale formål, og det ville herefter være svært at motivere fritagelsen af jernbaner, flyvemaskiner og motorbåde for afgift.

*Skytte* (RV) erklærede, at hans partis principielle stilling var, at motorafgifterne skulle bruges til vejformål. Partiet kunne derfor ikke tiltræde forslaget om, at afgifterne skulle gå i statskassen, men ønskede dem samlet i vejfonden for at tilkendegive, at de i det lange løb skulle komme vejene tilgode. Han kunne ikke se det berettigede i den foreslåede omlægning af afgifterne fra benzinafgift til vægtafgift og savnede en dokumentation af forudsætningen om tunge køretøjers større vejslid.

Også *Fuglsang* (DK) foretrak at lade motorafgifterne være, hvad de formelt hidtil havde været, afgifter beregnet til dækning af vejudgifter, og at deres størrelse tilpasses behovet herfor.

*Tholstrup* (DR) kunne støtte kommissionens princip, at vej-