

[Tholstrup.]

måned ad gangen, når de ikke har nogen kørsel og derfor ikke bør være belastet med en afgift til dækning af slitage på vejene, som de altså ikke bruger i den tid, vognen er lagt op.

Jeg vil også henvise til mine udtalelser i sin tid med hensyn til fremgangsmåden ved toldberigtigelsen af benzin, hvorved man tvinger benzinselskaberne til en brandforsikring, der fortrinsvis betales med udenlandsk valuta, fordi man foretager toldberigtigelsen på det tidspunkt, da tankbåden lægger til og udlosser, i stedet for, som naturligt var, at toldberigtige, når benzinen køres ud af frilageret. Jeg vil meget henstille til det udvalg, der bliver nedsat, og hvori jeg naturligvis ikke får sæde, at man optager disse spørgsmål, som jeg altså også fremdrog under behandlingen i februar. Jeg henviser i det hele taget til mine udtalelser i februar.

Jeg vil slutte med at sige, at vi ikke kan gå med til omsætningsskatten i det hele taget, hverken forhøjelsen eller den oprindelige. Vi er modstandere af enhver fordyrelse af køretøjerne. Det betyder fordyrelse af transporten, og jeg vil igen fastslå, at transporten er et så vigtigt led i vort produktionsliv og i problemet om vor levestandard, at netop her må der ikke lægges en eneste sten i vejen.

Thisted Knudsen: Jeg vil gerne knytte nogle enkelte bemærkninger til de fremsatte lovforslag, navnlig i relation til de private rutebiler.

Jeg forstår lovforslagene sådan, at den højtærede finansminister tilsigter en varig løsning af beskatningsspørgsmålet vedrørende motorkøretøjer, og dette synspunkt er selvfølgelig principielt rigtigt, men netop fordi man står over for en lovgivning på dette område, der gerne skulle række langt ud i fremtiden, opstår spørgsmålet om de private rutebilers skattemæssige placering. Det kan jo ikke være ærede medlemmer ukendt, at rutebilerne efterhånden er

blevet den jævne mands befordringsmiddel, de befordre arbejdere fra og til deres arbejdssted, de befordre skoleelever til og fra skole. Når de private rutebiler og i øvrigt også statsbanernes skal opfylde den særlige mission, de har på dette område, må der tit lægges en køreplan herefter, der ingenlunde altid er rentabel. Dertil kommer yderligere, at disse rutebiler næsten er ene om at befordre folk i de tyndt befolkede dele af landet og udgør et befordringsmiddel, der alt taget i betragtning er billigt. Det er ikke sådan, at statsbanerne har ruter, hvor der kun er få passagerer; de sætter sig som regel — og det er forklarligt — på de fede ruter; de er meget bedre i stand til at optræde som købere af gode ruter, end de private rutebilejere er, fordi de ganske simpelt har finansministerens tegnebog med, og så kan de private ikke konkurrere med dem.

Nu må man erkende, at netop denne form for befordringsmiddel har været udsat for stigende vanskeligheder. For det første har det forøgede antal private motorkøretøjer medført en begrænsning i passagerantallet. Ærede medlemmer kan også tænke på knallerten, det beskedne befordringsmiddel, som mange i dag anvender, og som også har bevirket, at rutebilernes passagerantal er faldet. Og i disse forslag, som de er bygget op, er der efter min opfattelse ingenlunde taget hensyn til de specielle forhold, hvorunder den private rutebil i dag må løse sin del af de samfundsmæssige befordringsopgaver. Gennemfører man disse lovforslag uden at tage særligt hensyn til det spørgsmål, jeg her har rejst, er der ingen tvivl om, at det vil betyde stigende skattebyrde for de private rutebilejere, en skattebyrde, som mange af dem efter min opfattelse slet ikke vil være i stand til at bære. Det ville være principielt rigtigt, om man anlagde det syn, at de private rutebiler igennem beskatningen skal bære deres andel af vejjudgifterne, men at de ikke bør behandles sådan, som de bliver i dag, som et almindeligt skatteobjekt, og det vil de blive i endnu