

[Tholstrup.]

for 1 mill. kr. ekstra lastbilchassiser, som så blev monteret med danske motorer. Men prisen herfor blev lige præcis det dobbelte af, hvad de gængse og populære mærker af Fords og General Motors produkter, som folk synes bedre om, koster. Dette understreges af det nævnte eksempel med den brugte Fordvogn, der blev solgt til 30 000 kr., eller til samme pris som en af disse nye med dansk motor. I Norge og Sverige ser man tusinder af nye amerikanske lastvogne af disse populære mærker, og det er også disse, der foretrækkes af de militære myndigheder, som udskriver vogne til eventuel krigsbrug.

I Sverige kan man uden videre købe en lastbil til en overkommelig pris, så der findes på det område større etableringsfrihed for ungdommen, og det er nødvendigt for at få konkurrence og dermed de rigtige priser.

Regeringen bør omgående og uden forbehold give lastvogns- og varevognsimporten fri, så vi kan spare de mange penge til reparationer og opnå en bedre udnyttelse af benzinen, og folk kan få netop den størrelse, de har brug for. Nye $1\frac{1}{2}$ —2 t vogne importeres praktisk taget slet ikke, og de gamle 2—3 t lastvogne bruger lige så meget benzin som de nye lastvogne med den dobbelte bære- og trækkeevne. Der skal altså 2 chauffører og 2 l benzin til at køre med den samme mængde, som 1 chauffør med 1 l benzin i en ny vogn.

Tydeligere kan det vel næppe siges, hvor uøkonomisk det er at transportere borgernes livsfornödenheder med de gamle køretøjer.

Hertil kommer så de store regninger på reparationer og reservedele, som monteres i, medens chaufføren passivt venter og spilder sin tid.

Dette er en af grundene til den stadige klage over den store prisforskel mellem den pris, producenten får for sine varer, og den pris, som forbrugeren må betale. Det gælder ikke mindst prisen på alt nybyggeri, hvor transporten af de tunge byggematerialer er en af hovedudgifterne. Og enhver fordyrelse af leveomkostningerne nedsætter vor konkurrenceevne overfor udlandet.

Men også personbilimporten bør frigives, og her har jeg et forslag til en jævn overgang fra det nu stærkt underforsynede marked til det under frie forhold velforsynede.

Der er tidligere i denne sal fra de fire

gamle partiers side sagt, at automobilskat-terne ikke bør opkræves med større beløb end dem, der er brug for til vejformål, og jeg tror ikke, at noget parti vil gå ind for en principiel beskatning af biler herudover. Da de nuværende skatter allerede forlængst overskrider de årlige udgifter til vejformål, kan spørgsmålet kun blive, hvor vi skal begynde med at reducere automobilskat-terne — benzinen, vægtafgiften eller omsætningsskatten.

Da bilerne, siden omsætningsskatten blev opfundet, er blevet så kostbare, at prisen i sig selv er stor nok til, at den hemmer købet af biler til unødvendige formål, vil der kun være en lille risiko for, at biler i nævneværdig grad vil blive købt til ren luksuskørsel. Og i de tilfælde, hvor det vil finde sted, må man vel sige, at de penge, der bliver anvendt hertil, ellers ville være blevet brugt til luksus af en anden karakter. Der vil derfor ikke være spor grund til at opretholde omsætningsskatten, og hvis det var politisk muligt at få det vedtaget, ville jeg foreslå den afskaffet straks. Det er det imidlertid ikke, og derfor vil jeg i stedet foreslå det kompromis, at vi afskaffer den i f. eks. 3 tempi:

For en bil af den populære mellemklasse, som koster 10 000 kr., betales der i omsætningsskat 4 200 kr. Hvis dette beløb blev aftrappet over 3 år, ville enhver, der overvejer at købe sig en bil, når bilerne bliver frigivet, vide, at han sparer 1 400 kr. ved at vente til næste år. Og når det år er gået, vil han være i samme situation: at han sparer 1 400 kr. ved at vente til næste år igen. Så man kan regne med, at kun de allermest nødvendige biler vil blive købt i de første 3 år, med de få undtagelser, hvor prisen ingen rolle spiller. Der ville således ikke være noget som helst i vejen for at ophæve importrestriktionerne for bilerne i det hele taget. De valuta-mæssige betænkeligheder deler jeg ikke, idet logikken siger mig, at folk ikke kan købe for deres penge mere end een gang. Køber de biler for deres penge, må de købe for et tilsvarende beløb mindre af andre ting. Men selvfølgelig vil der blive købt en del nye biler for de penge, som ellers bruges til reparationer af de gamle, som er tjenlige til opugning. For en trediedel af reparationsudgifterne vil vi kunne importere 15 000—20 000 nye biler om året, flere end der er købere til. Det vil altså sige, at vi kan ombytte de gamle praktisk talt gratis, idet besparelsen på reparationer opvejer udgifterne til de nye biler. Og folk kan kun købe for deres egne penge