

[Tholstrup.]

i dag, når vel at mærke det er rigtige penge. Ikke engang obligationer duer, for man kan ikke længere låne penge i banken selv mod garanti i guldrandede statsobligationer. Der har derfor aldrig siden 1932, da de gamle partier indførte valutacentralen, været så stramme kreditforhold, hvilket i sig selv er begrundelse nok for at frigive importen. Og det er jo netop forudsætningerne, som den højtærede statsminister skulle bruge for at liberalisere. De er tilstede nu — i dette øjeblik, mere end nogensinde —, så hvorfor vente?

Det er jo endda sådan, at man rygtevis hører tale om, at regeringen påtænker at slække på bestemmelserne vedrørende Marshallpengene og sende 100—200 mill. kr. af disse ud i omsætningen for at undgå, at al investering og byggeri skal gå helt i stå på grund af manglende finansiering. Jeg hørte forleden om et sådant tilfælde: En mand, som ejer 2—3 mill. kr., fik tilsagn om et Marshallån på 600 000 kr. til bygning af en speciel eksportvarefabrik, men han kunne i sin bank — en af landets tre største banker — ikke engang få det byggelån, som var nødvendigt i opførelsesperiodens ca. 10 måneder, og Marshalllånet ville først komme til udbetaling, når fabrikken var færdigbygget.

Længere ned i likviditet kan vi vel næppe komme — så al risiko for, at en hel vild import vil finde sted, er udelukket. Det har de høje skatter og pengeforringelsen sørget for at hindre så eftertrykkeligt, at vi slet ikke kan opnå den forbedring i kørselsøkonomien, vi i virkeligheden trænger til — på grund af pengemangel til investeringer i de nye biler.

Frigivelsen af automobilimporten burde derfor have fundet sted for længe siden — for hvad har den uøkonomiske kørsel igennem mange år ikke kostet os? Ved fri import af automobiler og naturligvis også af motorcykler vil vi samtidig blive fri for den unaturlige produktion af de selvmordskøretøjer, som er blevet populære i år — de såkaldte knallerter i forbindelse med spinkle cykler med altfor højtliggende tyngdepunkt.

Der er nu slået 12 mennesker ihjel på disse selvmordsmaskiner.

Men det skal jo ikke nægtes, at motorcykler også er farlige instrumenter. Små letvægtsmotorcykler bygget specielt med samme motorkraft vil imidlertid dels være mere holdbare og derfor mere økonomiske og dels have lavere tyngdepunkt, så de ikke så let vælter. Derfor vil ulykker-

nes antal reduceres, hvis man kommer over til disse i stedet for de forfærdelige knallerter.

Danske fabrikker står parat til at optage denne produktion, hvis markedet bliver givet frit, altså, folk vil få mere for deres penge, og deres køretøjer bliver mindre farlige. For en ordens skyld vil jeg tilføje, at disse cykler ikke må forveksles med de hurtiggående motorcykler, som desværre for ofte medfører ulykker med dødelig udgang. Men en fri import af biler og en billigørelse af bilerne igennem afskaffelse af omsætningsskatten vil afsvække interessen for de farlige motorcykler til fordel for de mere sikre firhulede motorkøretøjer.

Der kan også i dag være anledning til at pege på den dårlige benzin, vi importerer.

De nye biler, vi har fået, er ikke indrettet for den dårlige benzin. Resultatet er slet økonomi — for få kilometer pr. liter —, hvortil kommer, at de moderne biler må på værksted med jævnlige mellemrum — 2—3 gange om året — og have topstykkerne taget af for rensning og igen monteret med nye pakninger, en reparation, som hver gang nemt koster importværdien af et par hundrede liter benzin.

Der kan endvidere være grund til at omtale den halve omsætningsskat på varevogne. Det synes at være noget urimeligt, at en mand skal betale halv omsætnings-skat for at have lov til at bruge sin vogn den syvende dag i ugen, og det er derfor kun de velhavende varevognsejere, der kan tillade sig at køre til stranden eller i skoven en sommerdag med deres varevogne, medens de andre må blive hjemme, fordi de ikke har råd til at betale 1 000—2 000 kr. i omsætningsskat på en lille varevogn; man bør ned på en langt mindre brøk. Og oven i købet har toldvæsenet og politiet nu sat en jagt ind på dem, der ikke har råd her-til, for at få dem tvunget dertil — toldvæsenet bl. a. ved at kræve visse ændringer ved vognene, hvorved manøvreringsdygtigheden nedsættes, så selv de motorsagkyndige ryster på hovedet.

Man har nu, siden omsætningsskatten blev indført for mange år siden, haft lov til at køre i sin varevogn uantastet, hvorhen man ville, når blot man ikke tog passagerer med i vognen. Men i dag er jagten gået ind på disse mennesker og bøderegnen falder. Loven om halv omsætningsskat blev af de motorkørende opfattet som en indrømmelse overfor den del af dem, der havde lyst til at køre i skoven om søndagen i deres vare-