

[Finansministeren.]

Jeg ser ikke, hvorfra vi så skulle tage disse penge. Når hertil føjes, at motorafgiftskommissionen for tiden arbejder med sagen og netop diskuterer, i hvilket omfang man skal anvende henholdsvis benzinafgift, vægtafgift og omsætningsafgift af motorkøretøjer, synes jeg ikke, tidspunktet kan være inde til ensidigt at tage stilling til bortfald af omsætningsafgift af motorkøretøjer.

Såvidt jeg er orienteret om arbejdet i motorafgiftskommissionen, er der ikke tale om, at man helt vil lade omsætningsafgiften bortfalde. Det ærede medlem hr. Tholstrup har jo flere gange været inde på, at forslaget skulle ses på baggrund af, at der herigennem blev ydet en støtte til erhvervslivet. Jeg tror nok, at hvis man skal diskutere, på hvilken måde man bedst kan yde støtte til erhvervslivet ved en ændring af motorbeskatningen her i landet, er det ikke bortfaldet af omsætningsafgiften af motorkøretøjer, der kommer i første række.

Jeg må derfor slutte med at anmode det høje ting om ikke at bistå ved en gennemførelse af lovforslaget her i det høje ting.

Forslagsstilleren (Tholstrup): Jeg skal ikke prøve at trække tiden i langdrag. Selvom dette lovforslag er fremsat i forbindelse med den under det foregående punkt på dagsordenen omhandlede sag, kan det udmærket godt stå alene. Der opkræves i øjeblikket dobbelt så mange penge i automobilafgifter af forskellig art, som der bruges til vejformål, og det er klart blevet sagt fra de fleste partier, at man ikke bør bruge bilerne som skatteobjekt, og at man ikke bør opkræve flere penge end de til vejformål nødvendige. Som jeg tidligere har fremhævet, er det vigtigt for et samfund, der vil have en bedre og mere rationel økonomisk opbygning, at stadig flere kan køre, at arbejderne kan køre, og det er derfor vigtigt, at man gør det lige så let for den danske arbejder, som det er for hans brødre i Sverige, at købe et automobil, og derfor bør omsætningsskatten være den første skat,

der falder væk; dette er jo også i fuld overensstemmelse med motororganisationernes udtalelser i motorkommissionen.

Jeg foreslår denne omsætningssskat aftrappet for at kunne bruge denne aftrapning i frigivelsens tjeneste, men jeg har ikke noget imod at afskaffe den med det samme. Det er imidlertid urigtigt, hvad den højtærede finansminister siger, at der derved opstår et finansmæssigt tab, for en forøget import af biler vil jo give en forøget vægtafgift og en forøget benzinafgift, og derved vil der blive nogenlunde balance, og med den indtægt, bilerne gav i fjor, vil der jo være rigelig dækning for de formål, hvortil pengene skal anvendes, nemlig, som jeg ønsker det, at demokratisere bilen, at gøre bilen til et almindeligt folkeligt instrument til skabelse af nye arbejdsmuligheder, og arbejdsplads og bopæl behøver da ikke absolut at ligge i nærheden af hinanden. Dette er så vigtigt, at det bør finde forståelse hos tingets medlemmer og nyde fremme her i det høje ting. For at tage et eksempel til belysning af, hvor vigtigt det er at sørge for, at folk ikke behøver at bo umiddelbart op ad deres arbejdsplads, kan jeg fristes til at nævne de tætte kvarterer på Nørrebro og Vesterbro, disse tætbefolkede beboelseskvarterer, som kun er opstået, fordi der var lang vej at gå med træsko fra bolig til arbejdssted, og derfor måtte man bygge i højden og så tæt, at der hverken blev lys eller luft mellem bygningerne. Usunde boliger for mennesker er resultatet af en sådan snæversynet politik og af, at vi ikke tager transportmidlerne i vor tjeneste.

Først da baner og sporveje blev almindelige, før bilerne kom, kunne man flytte ud til Vanløse og Brønshøj, men hvis bilerne virkelig kommer til anvendelse, vil det blive muligt for en dansk arbejder at bo i sit eget lille hus med have, hvori børnene kan løbe og lege. Der ligger heri en så stor mulighed for forbedring af de sociale forhold, at man ikke må hindre en sådan udvikling. Det er måske for drastisk at sige, at alternativet er baggården og det tætbefolkede