

[Lars P. Jensen.]

er der ingen kvotering, medens importen kvoterer blandt importørerne. I dette tilfælde, hvor Fællesforeningen har lavet varebytteforretning med Sovjetunionen, er der kommet hvede fra Sovjetunionen, og hvede er ikke nogen mangelvare; der gives fri bevillingsudstedelse på hvede, og enhver importør kan købe, hvad han vil.

Endelig har jeg nogle bemærkninger om benzinrationeringen, som både det ærede medlem hr. Weikop og det ærede medlem hr. Anker Lau var så stærkt inde på. Det ærede medlem hr. Weikop sagde, at såfremt han havde optrådt — eller handlet; jeg tror, det ærede medlem brugte dette mildere udtryk — på samme måde, som den højtærede minister har handlet i denne situation med benzinrationeringen, ville jeg have været den første til at kritisere ham. Det er rigtigt, jeg kritiserede jo det ærede medlem, da han var handelsminister, endda meget stærkt ved enkelte lejligheder. Jeg skal holde mig til det, som har mest forbindelse med den nuværende situation, nemlig da det ærede medlem som handelsminister indførte koksrationering. Dengang kom det ærede medlem til udvalget med en form for rationeringen, men måtte gå tilbage et par gange til regeringen, til administrationen, for at få lavet den om, fordi der ikke var flertal for at gennemføre den form, som det ærede medlem havde foreslået. Jeg skal ikke bebrejde det ærede medlem det, for det er vel den naturlige fremgangsmåde. Men det, der er sket her, er netop, at den højtærede handelsminister er kommet til udvalget og har foreslået en benzinrationering, der i første omgang betød en besparelse på 30 pct. af vort forbrug. Imidlertid mente man i udvalget, at det måske var en for stærk rationering i forhold til stillingen på daværende tidspunkt; derefter kom ministeren tilbage med et nyt forslag, hvor besparelsen var på 20 pct., og merforbruget på de 10 pct. havde ministeren tillagt erhvervslivet. Det første forslag gik ud på, at man til erhvervskørsel skulle have 55, 70 og 85 l om måneden, når man havde søgt hos kommunen og var blevet anerkendt som erhvervskørende, ellers skulle man have 30, 35 og 45 l. I det næste forslag, hvor vi regnede med en besparelse på 20 pct., havde ministeren

bibeholdt en tildeling til, skal vi sige, luksuskørslen på 30, 35 og 45 l, men sat tildelingen til erhvervslivet op til 70, 85 og 100 l. Vi havde så haft 2 mill. l til ekstra tildelinger til erhvervslivet, til langvejskørsel, til mælkekørsel og til brødkørsel. Men det, som de ærede medlemmer hr. Anker Lau og hr. Weikop stadig hæftede sig ved, var skrækken for administrationens omfang. Man ville lave en ordning, hvormed der var forbundet mindst mulig administration — det ville vi vel for så vidt alle sammen — men det forudsætter, at vi kan nå det mål, vi sigter efter, ellers må vi tage den byrde, som administrationen medfører i de givne situationer.

Der blev så opnået enighed i underudvalget om, at man skulle slå gruppe 5 og gruppe 7 sammen, det vil sige, at de skulle have lige meget, enten det var erhvervskørsel, eller det var den såkaldte luksuskørsel; men for at kunne gøre dette måtte man igen sætte erhvervskørslen ned på den lavere tildeling, som man havde i ministerens første forslag, nemlig 55, 70 og 85 l. Her er det, de ærede medlemmer siger — og det er jo rigtigt — at det ville give mindre administration, kommunerne ville få mindre arbejde. Men alt dette forudsætter jo, at ekstratildelinger kun skulle gives i undtagelsestilfælde. Jeg vil gerne understrege dette med tal. Efter at vi havde ændret planen, således at gruppe 5 og gruppe 7 blev slået sammen, og vi havde sat erhvervslivet ned på en lavere tildeling, var der kun 600 000 l tilbage at dispensere med, og disse 600 000 l skulle gives både til langvejskørsel, til brød- og mælkekørsel og til erhvervskørsel med privatvogne. Selv om man fra de ærede medlemmers side havde ment, at der skulle gennemføres en dispensationsordning, var de ekstratildelinger, der kunne gives til erhvervslivet, så beskedne, og antallet af dispensationer var så ringe, at det i allerhøjeste grad var gået ud over erhvervslivet, netop det, som den højtærede minister ønskede at undgå med sit første forslag, hvorefter vogne til erhvervskørsel og luksuskørsel fik forskellige rationer.

Derefter kom den højtærede minister med sit tredje forslag. Jeg synes, det var rigtigt, at ministeren gjorde det. Jeg synes, at den ordning, vi havde fået lavet, hvorved