

[Ståhr Johansen.]

kun 20 000, der ikke er indregistreret til Erhvervskørsel paa den ene eller den anden Maade. Dernæst kan man rejse det Spørgsmaal: Har vi i Dag Raad til at ofre Valuta paa, at de 20 000 kan faa Lov til at køre? Tallene viser, at før Krigen androg den saakaldte Søndagskørsel, eller det, man kan kalde for Luksuskørselen, ca. 15 pCt. af den samlede Kørsel, men der er ikke Tvivl om, at denne Procent er for høj i Dag, at der nu er sket en væsentlig Nedsækning af den saakaldte Luksuskørsel. Jeg vil mene, at den sandsynligvis ligger mellem 7 og 10 pCt., men selv om man holder sig til 15 pCt., vil det sige, at det i udenlandsk Valuta betyder ca. $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. pr. Maaned. Regner man Valutapuklen til i Gennemsnit 100 Millioner om Maaneden, drejer denne Bilkørsel sig om $\frac{1}{4}$ pCt. heraf. Der er en meget stor Luksusimport af andre Varer, som i Penge tæller meget, meget mere end dette Beløb. Ja, ser man nærmere paa, hvad Automobilkørselen betyder for Landet, undersøger man Statens Indtægter og de mange Mennesker, der er beskæftiget ved dette Erhverv, maa man have Lov til at rejse Spørgsmaalet, om man overhovedet har Raad til at foretage Nedsækninger i denne Kørsel.

Ser man paa Statens Indtægter, f. Eks. i Finansaaret 1937—38, et af de sidste normale Aar, vi havde, vil man se, at man da havde en Indtægt af Motorkørselen paa ikke mindre end 105,4 Mill. Kr. eller 19 pCt. af Statens samtlige Indtægter. I 1938—39 var den faldet til 98,2 Mill. Kr. eller 17 pCt. I 1939—40 var den 103 Mill. Kr. eller 16 pCt. I Dag er der ganske vist ikke saa stor Import af Vogne, saaledes at Omsætningsafgiften ikke er saa stor, men til Gengæld har man efter Krigen forhøjet Afgiften paa Benzin til mere end det dobbelte, det medfører naturligvis store Indtægter, og jeg vilde næppe tro, at man fra Statens Side kan undvære det Bidrag til Statsfinanserne, som Automobilerne betaler — og dertil kommer selve Beskæftigelsen i Motorbranchen. I 1940, da man foretog en Undersøgelse, omfattede den direkte merkantile og tekniske Beskæftigelse 27 000 Personer, og inden for de trafikale Omraader var der ansat 51 000 Personer, altsaa i alt direkte 78 000 Personer. Men dertil kommer naturligvis den meget store indirekte Beskæftigelse og indirekte Fortjeneste, som mange Mennesker har af Automobilbranchen. Det er derfor et meget stort Erhverv, og mange Menneskers Velfærd er afhængig af denne Branche. Det er Betragtninger, jeg gerne

vil have den højtærede Regering tager med i sine Overvejelser om dette Spørgsmaal.

Jeg vil tillige gerne benytte Lejligheden til at minde den højtærede Finansminister om det Løfte, han i Sommer i Folketinget afgav ved Behandlingen af Omsætningsafgiften af Motorkøretøjer, nemlig om Nedsættelse af en Kommission til Undersøgelse af Motorbeskatningen som Helhed. Selv om der maaske ikke kan ændres saa meget i disse Aar, vilde jeg dog tro, det vilde være rigtigst at faa en samlet Undersøgelse saa hurtigt som muligt, saaledes at vi den Dag, vi kommer helt tilbage til normale Tider — hvad vi jo alle haaber maa ske snart — har faaet en Orden i disse Forhold, hvor der nu er saa mange Ekstraafgifter. Jeg tænker bl. a. paa denne Femøre paa Benzinen, som stammer fra Landbrugsordningerne i 1932 og Arbejdsløshedsloven. Det er et Spørgsmaal, om det er helt rigtigst at opretholde den i Dag, i alt Fald under den Titel, og derfor vilde jeg tro, det var rigtigst, om en saadan Kommission kom til at arbejde. Jeg vil som sagt erindre den højtærede Finansminister om hans Løfte og haaber, det ikke vil vare længe, inden vi ser denne Kommission.

I øvrigt vil jeg sige om Handelsministeriets Cirkulære af 26. Oktober, hvori det forbydes at sælge nye Personbiler uden Tilladelse fra Direktoratet for Vareforsyning, at det er et Tilbageskridt, naturligvis ikke mindst i Forhold til de Valgløfter, Venstre gav under Folketingsvalgagitationen før 30. Oktober sidste Aar — det er ganske givet, og man maa selvfølgelig spørge, om denne Foranstaltning er rigtig. Hvis man ser paa Importen før Krigen, laa den paa mellem 11 000 og 13 000 Vogne om Aaret, heraf var ca. 3 000 Lastvogne. Jeg vil ikke tro, at vi efter Krigen har faaet meget mere end ca. 9 000 Vogne, heraf 5 000 Lastbiler. Det bevirker naturligvis, kan man forstaa, at det bør overvejes, hvem der skal have Vogne. Naar man endvidere ved, at vor Vognpark er faldet fra 192 000 Vogne før Krigen til 143 000 efter Krigen, er det klart, at her er et meget stort Behov. Og naar man endvidere ved, at Vognparken er meget slidt — bl. a. er alle de Vogne, der har kørt med Generator, meget medtagne og trænger til Fornyelse —, er det klart, at man maa overveje og regulere, hvem der skal have Vogne. Men Spørgsmaalet er, under hvilke Former man skal gøre det. I denne Forbindelse har Handelsministeriet udsendt en Instruktion til Politimestrene, hvori det hedder, at Køretilladelse kun vil kunne forventes givet til