

[Tholstrup.]

sen af den emigrerende ungdom. Således kom i Amerika procenten for den befolkningsgruppe, som var produktiv, til at ligge langt højere end for den tilsvarende gruppe i den del af Europa, som affolkedes for ungdom, og hvor man beholdt børnene og de gamle. På den måde fik Amerika en kolossal hjælp fra Europa. Bilerne opfandt de selv. Som en ringe tak fra USA for denne billige arbejdskraft er det åbenbart, vi nu modtager nogle af disse biler som en Marshallgave, men det er måske nok en for ringe tak i forhold til den indsats, Europas ungdom har gjort i Amerika gennem de sidste to menneskealdre.

I Amerika betragtes et automobil ikke som luksus, men som en nødvendighedsgenstand på højde med boliger. Det er denne indstilling til bilerne, jeg ønsker også skal blive gældende her i landet, og vi var faktisk på vej til det i 20'erne og indtil valutacentralen begyndte bogstaveligt talt at stikke en kæp i hjulet. Bilerne er et af de vigtigste midler til at opnå selvstændighed og uafhængighed. Men beskatningen af bilerne herhjemme har altid været unødigt hård, og denne hårdhed har tiltaget under og efter krigen.

Tag f. eks. omsætningsskatten, som før krigen havde lavere satser end nu og samtidig også var lagt på lavere priser og derfor kun udgjorde nogle få hundrede kroner for de mest almindelige modeller. Den er nu svulmet op til afgifter på flere tusind kroner i kraft af de forhøjede satser og den progressive skala. Da omsætningsskatten faktisk er en skat, som enkeltpersoner må udrede, bør denne skat naturligvis også nøjes med at stå i forhold til enkeltpersonernes indtjeningsevne. De folk, der i denne tid får til-delt hovedparten af de nye biler, hvorpå omsætningsskatten bliver lagt, er læger, dyrlæger, jordemødre, tilsynsførende ingeniører o. s. v., men disse befolkningsgrupper har ikke haft så stigende indtægter, at de berettiger staten til at afkræve sådanne urimeligt forhøjede skatter.

Hertil kommer, at benzinskatten er sat op til det helt urimelige. Jeg vil i denne forbindelse ikke diskutere problemet benzinskatt eller grundskyld til vejformål, men jeg vil på det bestemteste hævde, at det er ganske urimeligt at afkræve benzinskatt til andre formål end dem, der kommer transporten tilgode. Det drejer sig i særlig grad om 13 øres afgiften, som er lagt oven på vægtafgiften, og jeg håber, at finansministeren som modvægt mod de prisstigninger, der kommer udefra i anledning af devalue-

ringen, vil foranledige, at denne 13 øres afgift falder bort som en begyndelse til en bedre forståelse af bilismens værdi.

I Amerika er benzinskatten meget lav, idet den langt større udnyttelse af vejene, — altså idet langt flere bilister deltager i at betale benzin- og vejskatt — gør det muligt at skaffe tilstrækkelige midler med en langt mindre afgift pr. liter. En fordobling af bilernes antal i Danmark ville jo kun medføre en forholdsvis ringe forøgelse af vejnettet og derfor muliggøre en nedsættelse af benzinskatten til det halve, idet den forøgede vægtafgift sikkert ville kunne betale de forøgede vejudgifter.

Tænk, hvad det ville betyde for prisudviklingen herhjemme, når transportomkostningerne her kunne nedsættes med så svimlende beløb, som det her drejer sig om.

Men også næringen indenfor transportområdet må gives fri. Koncessioner må kun gives i særlige tilfælde; den fri konkurrence må sættes ind overalt. Det er derfor stik imod udviklingen, at man ikke lader den uuhæmmede konkurrence fortsætte, men tværtimod nu, da trafikministeriet endelig har fået øjnene op for bilernes værdi, overtager de privat oprettede bilruter både for person- og varetransport.

Vi må vende os mod denne socialisering af transportvæsenet og mod, at fri erhverv bliver afskaffet. Denne begyndende socialisering, som bevirker en stor fordyrelse af transporten, må vi have standset, og mit parti vil medvirke til, at de bilruter, som trafikministeriet har overtaget, igen går over i privat drift.

Den fulde udnyttelse af de køretøjer, der er i gang, må heller ikke hindres af love, som i og for sig har haft et helt andet formål. De omsætningsskattefri vare- og lastbiler må i dag som betingelse for at være skattefri ikke bruges til andet formål end varetransport. Dette er urimeligt. Det er urimeligt, at en vognmand, der ejer en lastbil og lever af at køre med denne, ikke har lov til at tage sin kone og sine børn med op i førerhuset eller bag på ladet og køre en tur om søndagen. Det er urimeligt, at en slagter, en bager eller en købmand ikke må gøre det samme med sin vogn. Det er urimeligt at betragte dette som misbrug; tværtimod er det mere rationelt, end at vedkommende skal benytte andre transportmidler, når han selv er i besiddelse af et, der kan udføre den ønskede transport. De få, der har bedre råd, kan løse dette problem ved at afskaffe sig en personbil ved siden af den mere nødvendige varevogn, men de ville måske have sparet udgiften til denne personbil, hvis de