

[Arnth Jensen.]

deser en formidabel forøgelse af kommunernes gæld, en gældsbyrde, som for visse kommuner vil være meget vanskelig at bære, især for de meget udstrakte og meget tyndt befolkede kommuner. Jeg vil derfor gerne ved denne finanslovdebat give den højtærede undervisningsminister anledning til at fremsætte en udtalelse om, hvorvidt for det første fristen for lovens fulde ikrafttræden vil blive forlænget, og for det andet, hvorvidt den højtærede minister tænker på ikke blot at foreslå de nugældende tilskud forhøjet, men også, om han påtænker ved en kommende revision af dette lovtillæg at få indføjet andre bestemmelser, hvorefter der udover de normale tilskud vil kunne gives sådanne udstrakte og tyndt befolkede kommuner yderligere betydelig støtte til foranstaltningernes gennemførelse. Jeg tror, at kommunerne, kommunalbestyrelserne, vil være taknemlige for at få nogen klarhed på dette spørgsmål, og helst inden altfor længe.

Jeg vender mig dernæst til den højtærede handelsminister og henviser til, at jeg under tillægsbevillingslovens tredie behandling i foråret her i tinget overfor den højtærede handelsminister rejste nogle spørgsmål dels om fordelingen af importerede nye automobiler og dels om forhandlingen af disse, idet jeg havde en stærk formodning om, at en ret stor del af de importerede biler blev solgt direkte fra importør til forbruger og derved gik udenom de sædvanlige salgskanaler, automobilforhandlerne.

Hvad fordelingen angår, henviste den højtærede minister til, at han påtænkte en nyordning, der jo også nu er kommet ved oprettelsen af automobilfordelingsnævnet. Angående det fremdragne forhold mellem importør og forhandler ville ministeren ikke bestride, at jeg havde ret i min formodning; men det skyldtes, sagde han, at i den tid, der var fri importbevillingsudstedelse, var der kommet en del nye importører på England. En klausulering af bilimporten, således at importørerne er tvunget til at sælge gennem forhandlere, mente ministeren ikke der ville være nogen større interesse for.

Jeg vil straks sige, at jeg er enig med den højtærede minister i, at man ikke skal skabe monopolstillinger, men den højtærede minister overser efter min mening, at vi her står overfor fordelingen af en klausuleret vare, der tilmed altid under fri handel har været fordelt fra importør til forhandler og derfra til kunden. Det, der er sket nu, at man springer forhandlermellemløbet over, er noget helt nyt, der netop er indført og kun

kan praktiseres i kraft af importrestriktionerne, hvorunder importørerne i ly af den overvældende efterspørgsel efter det meget ringe antal indførsler har ment at kunne stryge hele gevinsten. Når derfor Danmarks automobilforhandlere har følt sig forfordelt ved dette og — som jeg mener — med fuld ret har gjort indsigelse derimod, må jeg som medlem af dette høje ting ikke blot give dem medhold, men også opfordre den ansvarlige minister til at finde vej frem til, så længe regeringen opretholder restriktionssystemet, at fordelingen til kunderne foregår ad de sædvanlige veje. Samfundet er ikke tjent med, at en hel erhvervsgruppe stilles udenfor og alene skal lide under systemet. Det er nemlig ikke småting, det drejer sig om. Jeg er i besiddelse af oplysninger, der viser, at blot et enkelt importørfirma alene og direkte, altså ikke gennem forhandler, har solgt til statsbanerne og et andet stort selskab for ca. 6 mill. kr. Importørerne, som selv indser det urigtige i, at bilerne ikke fordeles gennem de ordinære forhandlere, angav som begrundelse for, at denne leverance gik udenom forhandlerne, at disse formentlig pekuniært ikke magtede så store ordrer, men som særlig grund angav de, at staten krævede en meget stor rabat. Selvfølgelig skal staten købe materiel på så gode vilkår som muligt, men er det nu alligevel ikke det, man kalder smør på begge sider af brødet — især i forholdet til de private ruteborejere —, at først er man fri for omsætningsafgiften, og dernæst tiltvinger man sig i kraft af, at man alene har indkøbstilladelserne, en pris, som ikke alene ikke giver plads for sædvanlig rimelig avance, men som også er langt under den pris, som almindelige forbrugere må give. Jeg ved ikke, om det samme forhold gør sig gældende overfor andre indkøbte vogne til det offentlige, f. eks. til politi, brandvæsen o. lign., men jeg ved, at det i hvert fald er noget nyt, som kun kan trives under restriktionssystemet, og jeg mener, at det bør rettes snarest.

Der er også et andet forhold, som jeg gerne vil pege på. Når en købmand skal sælge en vare, er den første betingelse for, at han kan sælge den, at han kan vise sin vare til kunden. Nu er jeg vidende om, at en automobilforhandler, der har fået overdraget forhandlingen af et bestemt mærke, gang på gang har ansøgt varedirektoratet og ministeriet om at få indkøbstilladelse til en vogn af dette mærke, så han kan præsentere sin vare for eventuelle kunder. Men nej, det kan ikke lade sig gøre; afslag gang på gang, og mandens erhvervsmuligheder