

[Tholstrup.]

kanske erhvervsliv har været tvunget til at forbedre og modernisere sit produktionsapparat for at kunne følge med i de stigende lønkrav med det strålende resultat, som vi alle kender så godt fra de beretninger, vi hører derovrefra.

Men det er jo ikke alene i Amerika, arbejderne kører i bil, det er efterhånden ved at blive stærkt udbredt i de europæiske industrilande, og fra Sverige har vi nogle ganske interessante tal, som siger, at 28 pct. af bilejerne dér er arbejdere, og at en tiendedel af automobilejerne i det hele taget er folk, der ligger på under 5 000 kr. i indtægt — formodentlig svenske kroner. Det oplyses endvidere, at bilisternes gennemsnitsindtægt kun er 10 000 kr. om året. Når man foruden arbejderne også tager funktionærerne med, viser tallene, at 60 pct. af bilerne i Sverige ejes af lønmodtagere. Men Sverige har også i løbet af to år forøget sin bilpark fra 250 000 til 400 000 biler, altså med gennemsnitlig 75 000 pr. år. Da Sverige er omtrent dobbelt så stort som Danmark, vil det sige, at en tilsvarende import ville have givet ca. 40 000 biler om året herhjemme. I Sverige føres der altså ikke en arbejderfjendtlig automobilpolitik som den, der har været ført herhjemme hidtil. Vi skulle jo have visse forhåbninger om, at dette blev ændret nu. Det er beskæmmende for Danmark som demokrati betragtet, når man i en artikel i „Berlingske Tidende“ i går kunne læse om fordelingen af de små 13 000 indkøbstilladelser, der er givet fra 1. januar til udgangen af september; de er fordelt over 19 forskellige hovedgrupper, hvor læger og dyrlæger står øverst og handel og industri står med de højeste tal, men der findes ikke eet eneste tal for danske arbejdere.

Hvorfor må danske arbejdere ikke have lov til at købe bil? Vi kommer senere i dag til at drøfte omsætningsafgiften, og det skal straks indrømmes, at man også ved den gør det økonomisk vanskeligt for en dansk arbejder at købe sig en bil. Vi skal vel i

nær fremtid også diskutere vægtafgiften, som jeg er fuldstændig enig med de radikale i omgående bør sættes ned. Lad os følge Sveriges eksempel og indføre en arbejdervenlig og dermed demokratisk bilpolitik.

Der står i samme bunke avisudklip, som jeg har taget de andre ting fra om forholdene i Sverige, at folkevognen er den mest brugte bil. Det var den faktisk også på vej til at blive herhjemme i 20'erne, før valutacentralens dage, men med den nuværende politik koster de brugte biler ofte mere end de nye, medens man i Sverige kan købe en 5-årig bil til $\frac{1}{5}$ af, hvad en ny koster. En lille brugt bil af ældre mærke, som herhjemme koster op til en halv snes tusinde, kan i Sverige købes for 1 000 kr., medens de store, gamle benzinslugere hugges op i hundredvis.

Mit forslag går altså ud på at gøre automobilet til en folkelig nyttegenstand og prøve på at afskaffe det som luksusbegreb. Resultatet vil blive forhøjet og forbedret produktion, således som man har erfaret det i andre lande, hvor man følger denne linie, en højere levestandard, større beskæftigelse og større elasticitet på bilmarkedet. Alle udskiftninger af de store, gamle vogne vil være så fordelagtig samfundsmæssigt, at man faktisk kan udskifte de gamle, store vogne fuldstændig gratis. Så her er slet ikke noget valutaproblem, det koster ingenting at udskifte de store, gamle vogne.

Der er så tilbage dette, om man skal lade folk selv, som har mest forstand på det, bestemme, hvad de skal bruge deres penge til, eller om man skal overlade det til skrivebordsteoretikere. Jeg foreslår, at man overlader det til de mennesker, der selv må være de mest interesserede i deres økonomi, at bestemme, hvordan det skal gøres.

Lars P. Jensen: Det ærede medlem hr. Tholstrup har stillet dette forslag til beslutning, og jeg kunne faistes til indledningsvis at spørge det ærede medlem, der nu igen i dag har erklæret sig som 100 pct.s libera-