

[Tholstrup.]

— og i dette tilfælde handelsministeren som højeste embedsmand på dette område. Det må være sådan, at befolkningen ikke kan risikere en ændring, fordi der skiftes ministre, derved at man ganske simpelt underkender forgængernes løfter og svigter disse løfter. Det er en meget uheldig tendens, dette at erhvervslivets folk, og folk i det hele taget, ikke kan stole på landets højeste embedsmænd, at love ikke er love, som skal holdes, og at løfter, som gives af den ene embedsmand, kan ophæves af den efterfølgende embedsmand.

Nu kunne det måske forsvares, hvis det var to vidt forskellige systemer, hvis et valg havde givet udtryk for, at befolkningen ønskede et helt nyt politisk system indført. Men det er jo ikke tilfældet. Et politisk parti, som havde stemmer nok til 5 mandater, men som ikke blev repræsenteret, påstår, at vi ville have samme regering efter valget som før valget, hvis man ikke havde haft den omtalte spærreregulering i valgloven. Af de 5 mandater gik de 2 eller 3 til socialdemokratiet, som derved fik en større representation og en større baggrund for at få regeringsmagten. Med andre ord — regeringspartiets sidste 2—3 mandater er i virkeligheden valgt på ultrakonservative stemmer, som vel nærmere ville have sluttet op bag det ærede medlem hr. Weikop end bag den nuværende handelsminister.

Men der er endnu en grund til at understrege, at der ikke har fundet systemskifte sted, nemlig det, at såvel løftet, som det ærede medlem hr. Weikop i sin tid gav, og sviget mod løftet er blevet godkendt af vareforsyningsudvalget, hvis sammensætning ikke har undergået væsentlige ændringer. I realiteten kan man sige, at vareforsyningsudvalget står bag ved løftet og også står bag ved sviget. Men det vil jo så igen sige, at befolkningen slet ikke kan stole på de politiske repræsentanter, i hvert fald ikke, når det drejer sig om de 4 partier, der har sæde i vareforsyningsudvalget.

Til opnåelse af bedre byttehandler er det vigtigt, at transportudgifterne holdes nede. Det drejer sig om byttehandler mand og mand imellem, hvor billig transport er betingelsen for at gøre afstanden mellem produktionspris og forbrugerpris til den mindst mulige; altså drejer det sig om at skaffe den

højest mulige pris hjem til producenten på samme tid som at skaffe den lavest mulige pris for forbrugerne. Højere priser for forbrugerne betyder højere pristal og højere lønninger og er derved med til at svække vor konkurrenceevne overfor udlandet. Det giver altså højere priser for at få eksportprodukterne frem til afskibningshavnene, og det svækker ligeledes konkurrenceevnen overfor udlandet.

Man vil måske svare, at lastbilimporten er fri og ikke er behæftet med omsætnings-skat, og det er jo lastbilerne, der transporterer varerne. Det er selvfølgelig et gode, at det lykkedes retsforbundet at holde lastbilerne fri for omsætnings-skat og få dem frigjort for importregulering; men de andre køretøjer er, som tidligere nævnt, også fordyret til skade især for landbruget, idet det jo i særlig grad er på landet med de store afstande, at bilerne skal bruges. De høje biludgifter betyder højere betaling til læger og dyrlæger, højere betaling for en række produkter, f. eks. maskiner, hvor maskinsælgeren, eller hvem der ellers kører i anledning af maskinernes salg og vedligeholdelse, i deres fortjeneste også må have dækning for de højere biludgifter. Det er derfor i særlig grad i landbrugets interesse, at bilerne bliver givet fri og omsætnings-skatten kommer væk; samme interesse har arbejderne, som må betale handelsomkostningerne, som altså er højere ved de højere biludgifter på de varer, som de køber.

En bilrestriktionspolitik er derfor en politik, som i særlig grad er vendt mod landbruget og arbejderne, hvis indtægter ikke bestemmes af hjemlige forhold, men af eksportpriserne for de produkter, som de hver for sig skal fremstille. De har altså ingen mulighed for at overvælde de højere priser på andre, men må betale dem selv — i modsætning til de frie erhverv. Hertil kommer den umådelige fordel, industrien ville få af at få frigjort det store antal specialarbejdere, som er beskæftiget med at reparere gamle og udslidte biler, der ofte koster lige så meget i årlige reparationsudgifter, som valutaudgiften andrager til en ny bil.

Vi har før foreslået en trinvis afvikling af bilrestriktionerne samtidig med en aftrapning af omsætnings-skatten og henviser igen til Sverige, hvor man hverken har den ma-