

[Finansministeren.]

i folketinget. Det vil ske lige i begyndelsen af det kommende år. Under hensyn hertil kan jeg ikke anbefale, at det foreliggende lovforslag nyder fremme.

Ordføreren for forslagsstillerne (*Tholstrup*): Man skal være forsigtig med at spå om fremtiden, men på eet punkt føler jeg mig ganske overbevist, og det er, at det ikke vil vare længe, før de politiske partier vil ændre hele deres konservative syn på automobilismen, ganske simpelt fordi vælgerne følger hurtigere med udviklingen, end politikerne har evnet.

Det er sikkert en stor fejl, at gennemsnitsalderen herinde i det høje ting ligger betydeligt højere end gennemsnitsalderen for dem, der virkelig bærer samfundet, nemlig aldersklasserne fra 20 til 60 år, endda med hovedvægten på de yngste. Disse yngre år-gange vil i løbet af et par samlinger i stærk grad komme til at præge folketinget, således at bilpolitikken vil blive lagt fuldstændig om, ganske simpelt fordi det er ved at blive et folkekrav.

Vi har ikke demokrati, hvis det er forbeholdt de velhavende at køre bil. Vil man opretholde demokratiet, må også danske arbejdere og husmænd have denne ret. Den i øjeblikket gældende opfattelse, som går ud på, at bilkørsel er luksus, vil vige for den mere moderne indstilling, at bilen er et nyttigt instrument til hverdagsbrug, men universalt nok til at kunne bruges til adspredelse om søndagen; derfor dette køretøjs store popularitet.

Amerika var før Ford nok et rigt land, men rigdommene var ikke let tilgængelige. Afstandene var uhyre og klasseforskellen ligeledes stor. Endnu i dag er man ikke færdig med at sanere datidens uhyggelige slumkvarterer. Problemet var manglen på veje og på køretøjer. Det, som man i Europa havde udbygget i årtusinder, skulle laves på ganske få år. Men så kom Ford og satte Amerika på hjul, og han forstod hurtigt, at bilen måtte være hvermands eje, hvis man skulle opnå de helt store salgstal. Og de helt store salgstal kunne kun nås med lave priser, som igen var afhængige af storproduktion. For at få denne trekant lavet til

en cirkel, der kunne gå rundt, startede han det dristigste eksperiment, nogen industrimand havde foretaget, idet han ganske simpelt satte lønnen til sine egne arbejdere op til en efter datidens forhold ganske ukendt højde.

Flere fulgte efter, og nu kunne den amerikanske arbejder indrulleres som almindelig bilkøber. Den senere udvikling kender vi. Der er adskillige arbejderfamilier, som nu ikke længere nøjes med een, men har to biler. Og nu ved vi, at takket være bilerne og vejene blev Amerika det rigeste land i verden, og klasseforskellen er, i hvert fald på landevejene, stærkt udvisket.

Den europæiske arbejder måtte vente i mange år. Men kig ud ad vinduerne og se, hvad der foregår hos vore naboer til alle sider. Hened i million arbejdere i Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig, Italien og England har fået bil i år. I Sverige ligger tallet på arbejdere med egen bil sandsynligvis på omkring 100 000 mod næsten ingen for nogle få år siden.

I Danmark var vi godt på vej i 1920'erne, men så fik vi valutacentralen i 1932 med det resultat, at al naturlig fremgang standsede, og siden har de danske arbejdere set sig distanceret af deres kammerater i nabolandene, til trods for at vi engang lå som et af de forreste lande.

Biler og veje hører sammen, og det er vel baggrunden for, at motorafgiftslovene indeholder bestemmelser om, at indtægterne skal gå til vejfonden. Selvfølgelig bør der ikke opkræves mere i afgifter end det, der er brug for til vejformål. Vejfonden var sikkert kun tænkt som opbevaringssted for mindre overskud, men griske finansministre har forøget disse indtægter mere, end godt er. I lang tid har bagstrøbets politikere imidlertid misbrugt automobilafgiftsloven og betragtet bilerne som malkekøer for skattevæsenet. Man har opretholdt fiktionen om vejfonden for at få lovene til lettere at glide ned, og endnu indtil for kort tid siden var den almindelige opfattelse den, at disse midler var tilstede og naturligvis kun ville blive brugt til vejformål.

Jeg rejste spørgsmålet første gang i marts 1952, da jeg sagde, at det var falsk tale, at tillægsafgiften, som den dag var til behandling, tilfaldt vejfonden. Den da-