

**[Tholstrup.]**

med hensyn til at komme med ændringsforslag ved anden behandling, gående ud på at binde de indgåede midler, så de ikke kan bruges til andre formål, end loven siger vejfonden skal bruges til. Men bedre ville det som sagt være ikke at opkræve penge udover dem, der er brug for, efterhånden som vejenes udbygning og vedligeholdelse kræver det. Vi kunne ophæve dollarpræmieringen, som fordyrer bilerne med 50 pct., og omsætningsskatten, som fordyrer dem med andre 50 pct., så ville denne lov være overflødig. Det ville være en stor nationaløkonomisk fordel, idet det ikke længere betaler sig at benytte de vogne, som nu går til auktion; det betaler sig ikke at ofre reservedele og arbejdskraft på at gøre dem i orden. Det vil være langt billigere at lukke op for importen af biler, så vi får nye og gode biler, der ikke kræver så mange reparationer.

Jeg ved godt, at man har afvist en aftrapning af ordningen ud fra en procentvis beregning, men man kunne eventuelt tage en anden ordning, så man gav fri indførsel efterhånden for de små biler, folkevognene, som de populært kaldes. Hvadenten det er en Renault fra Frankrig eller en lille Austin fra England eller dem fra Tyskland, som bærer navnet „folkevogn“, så er det i alle tilfælde så små vogne, at det store, brede flertal kan tillade sig at køre i dem i andre lande end netop i Danmark. Vort lille land, som vel er det rigeste land i Europa i forhold til indbyggerantallet, har ikke råd til at lade sine arbejdere køre til arbejdspladsen i bil, således som man nu efterhånden ser det stærkt udbredt i Sverige, Frankrig, Tyskland, England og Italien. I disse lande, som tidligere har haft en langt lavere levestandard end Danmark, begynder det efterhånden at blive muligt for den almindelige arbejder at køre til sit arbejde. Herhjemme må han ikke engang køre til sit arbejde i en bil med gule nummerplader. En mester må derimod køre til sit arbejdssted. Hvis han blot har værktøj eller nogle ting med, så må han

gerne køre til en nybygning i en bil med gule nummerplader; men en murersvend eller en blikkenslagersvend må ikke køre i en varebil med gule nummerplader til sin arbejdsplads. Der er noget skævt her. Hvis man ikke kan gå med til at give fri import af personbiler i dag, så bør vi udvide retten til at køre med varebiler til at gælde alle mennesker i samfundet, selvom det kun er et par træskostøvler, de skal have med i vareladet.

Jeg har tidligere talt om, at alle disse restriktioner vedrørende bilkørslen er transportfordyrende og dermed varefordyrende. Da problemerne i går blev trukket frem her, var det navnlig prisstigningerne og omkostningsniveauet, man talte om. Hvorfor så ikke begynde et af de steder, hvor priserne slår hårdest igennem, nemlig ved den kunstige transportfordyrelse, som uvægerligt betyder højere priser for de varer, der skal bringes frem til kunden?

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Jeg vil gerne takke ordførerne for tilsagn om velvillig behandling af det foreliggende lovforslag. Jeg er naturligvis parat til i det kommende udvalg at besvare forskellige spørgsmål.

Jeg vil med hensyn til antallet af automobiler på indkøbstilladelse sige, at retningslinierne herfor fastlægges i vareforsyningsudvalget efter drøftelse dèr. Det, man har stilet imod, er en import af 6 000 stk. under denne ordning, men da man naturligvis må have visse faste retningslinier for tildelingen, er det ikke muligt lige præcis at nå til det tal. Jeg skal i udvalget oplyse, hvor langt vi er kommet til dato.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.*

**Heising:** Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.