

[Aksel Larsen.]

net i et sådant tempo, som man kan befrygte at anskaffelsen af biler vil ske i, hvis der ikke er samfundsmæssige restriktioner. Derfor tror jeg, vi bør have disse samfundsmæssige restriktioner. Det kan naturligvis ske ved hjælp af høje omsætningsafgifter. Jeg tror bare ikke, det er tilstrækkeligt, og jeg tror heller ikke, at det er retfærdigt. Jeg tror ikke, det er tilstrækkeligt, for en af de ting, der giver en et levende indtryk af, at skatterne ikke er så uretfærdige og så høje og så trykkende, som de store skatteydere og deres dertil indrettede fortalere og presseorganer fortæller, er netop anskaffelsen af personbiler til trods for, at priserne er meget høje. Det ser ud til, at der er folk, som har råd til det, selv om måske mange af disse menneskers formelle indtægter ikke synes at strække til.

Jeg tror altså ikke, at en lov som den her foreslåede vil bevirke den nødvendige planmæssige regulering af anskaffelsen af den del af motorkøretøjerne, som ikke kan siges at være strengt samfundsnyttig og nødvendig, nemlig personbilerne; og både fordi jeg ikke mener, at skattevejen er den rigtige, og fordi jeg ikke mener, den er effektiv nok, vil jeg være tilbøjelig til at foreslå, at man i stedet for interesserer sig for importregulering og tildelingsordning. Man har talt om billotteri. Ja, det måtte det udvikle sig til, efterhånden som man administrativt nedskar antallet af de biler, der kunne fås på tildeling. Hvis man gik den anden vej, udvidede antallet, således at man var i stand til at tildele personbiler til alle dem, der virkelig kunne dokumentere et rimeligt behov derfor, ville der ikke blive tale om et sådant billotteri som det, vi har haft hidtil. Det ville være en mere retfærdig ordning at tildele bilerne til dem, der virkelig havde brug for dem, og så spare dem for den høje beskatning. Jeg vil ikke gå så vidt, selv om det kunne være fristende, at sige, at så burde man overhovedet ikke lade andre biler komme på markedet end dem, der tildeles. Dog ville jeg være villig til at overveje, om man ikke mod en meget betydelig omsætningsafgift, større end den, der her er foreslået, kunne tillade frit køb af biler ud over tildelingsordningen, men så skulle det være en så høj omsætningsafgift, at den virkede som en bremse på anskaffel-

sen, forbedrede statens økonomiske situation, hjælp til med at spare valuta o. s. v.

Der kan siges endnu mange ting i anledning af dette her, men jeg vil kun tilføje, at hvis man gik den vej, jeg her antyder, kunne man sikkert samtidig forbedre Danmarks handelsmæssige forhold til udlandet ganske betydeligt. Hvis staten havde hånd i hanke med bilimporten, kunne man bruge en importregulering af bilerne som handelspolitisk våben over for de lande, der på papiret liberaliserer, men i praksis gennem toldforhøjelser eller restriktioner lægger hindringer i vejen for, at Danmark kan afsætte sine eksportvarer til dem. Jeg tror derfor, at både af den ene og den anden grund ville det være rimeligt at gå den vej, jeg her antyder.

Lad mig tilføje, at jeg tror, man kommer til, uanset hvad man ellers mener derom, og uanset om man er i opposition eller ikke i opposition, at tage hensyn til det, der er fremført om samlefabrikernes problem. Det er ikke bare spørgsmålet om at sikre arbejde til danske arbejdere — det må man tage hensyn til — det er også et spørgsmål om at spare valuta, og der kan naturligvis spares ganske betydelige summer i valuta ved at indrette lovgivningen således, at det kan betale sig at samle flest mulige biler herhjemme og importere færrest mulige biler i færdig stand fra udlandet. Hvis jeg ikke tager meget fejl, har Belgien en særdeles rigoristisk ordning, idet der kun må indføres et meget begrænset antal af hvert bilmærke i færdig tilstand til landet. Alle øvrige biler, der skal bruges i Belgien, skal samles på samlefabrikker i landet. Det har naturligvis bevirket, at samlefabrikkerne er blomstret op; det er formentlig ikke med belgisk kapital — det aner jeg ikke noget om — men det betyder dog, at en væsentlig del af de penge, der ellers ville gå som valuta til indkøb af færdige biler, bliver i Belgien, fordi de bruges af samlefabrikkerne til det arbejde, der skal udføres dér.

Jeg vil meget stærkt anbefale, at man finder frem til en metode, hvorved man ikke alene sikrer det, man kalder status quo for samlefabrikernes vedkommende, men hvorved der tillige bliver noget mere at gøre for disse samlefabrikker. Så vidt jeg ved, er samlefabrikkerne nedlagt i et af vore