

[Kirkegaard.]

den, at hvis vi under en eller anden form for beskyttelse hæver vore egne omkostninger ud over, hvad verdensprisniveauet betinger, forringer vi vor egen evne til at konkurrere, og det er i det lange løb den sikre vej til armød. Jeg ved ikke, om det ærede medlem hr. Ninn-Hansen kan tiltræde en sådan vurdering.

Uden speciel adresse til samlefabrikkerne vil jeg gerne sige, at hverken samlefabrikkerne eller i det hele taget nogen del af den danske industri kan være tjent med at være under mistanke for, hvad jeg er bange for er tilfældet med hensyn til samlefabrikkerne, at udnytte de bestående industrielle anlæg for lidt. Det kan de ganske særligt ikke i en tid, hvor det netop fra den side hævdes, at opsparingen er for lille til, at kravet om de store investeringer kan opfyldes. Jeg er en smule usikker over for den beskyttelse, samlefabrikkerne har, men jeg håber altså, man må nå det fornuftige mål, man tilsigter: mere arbejde og større produktion.

Må jeg så lige gøre en enkelt bemærkning om det spørgsmål, om disse afgifter skal gå i vejfonden eller i statskassen. Jeg tror ikke, det er nogen særlig fornuftig ordning, at de skal gå i vejfonden. Jeg tror ikke, der er megen visdom i den betragtning, at bestemte afgifter skal gå i bestemte kasser og til bestemte formål. Det ser ganske vist bestikkende ud, men jeg føler mig fuldstændig overbevist om, at praktiske erfaringer vil lære os, at det gør administrationen for stiv, og at det i det lange løb vil berede administrationen adskillige vanskeligheder. Dertil kommer, at når vi andre ganske almindelige borgere opdager, at der er penge i en kasse, stiller vi selvfølgelig krav om, at disse penge skal bruges. Det er jo rigtigt nok, at vi vil være i stand til med de midler, som findes i vejfonden, at sætte mere vejarbejde i gang, end vi gør i øjeblikket, men jeg tillader mig at pege på, at det simpelthen ikke går an, at vi begår den samme dumhed med hensyn til vejbyggeriet, som vi i et vist omfang har begået inden

for boligbyggeriet: laver overbeskæftigelse og derved fordyrer produktionen.

Jeg skal ikke gå yderligere i enkeltheder, men tillade mig at henvise til den foreliggende betænkning og anbefale at stemme for flertallets ændringsforslag og imod mindretallets.

Tholstrup: Jeg er fuldkommen enig med det ærede medlem hr. Holmberg i, at den motorbeskatning, vi har, kan vi ikke være bekendt. Når jeg benytter samme udtryk: „ikke være bekendt“, mener jeg, at vi ikke kan være bekendt over for os selv, at vi ikke er klogere. Men man skal nu engang have flertal for at få tingene gennemført, og det har jo ikke været muligt at få slået fast over for flertallet i det danske folketing, at motorbeskatningen er skadelig. Hver gang der er dannet en ny regering, ligegyldigt om den har haft den ene eller den anden farve, er der kommet højere afgift. Vi så det f. eks., da den venstre-konservative regering tiltrådte i 1950, og vi så det, da venstre i maj 1952 foreslog 10 pct. toldforhøjelse på automobilimporten. Vi er altså ikke helt ukendt med, at også de partier, der i dag gerne vil optræde mere liberalt, har været med til de afgifter, som findes nu.

Nu siger det ærede medlem til det ærede medlem hr. Kirkegaard og mig, at hvis vi turde sige, hvad vi inderst inde mener, ville vi ikke bakke dette forslag op. Jeg tør godt sige, hvad jeg mener, men sagen er den, at jeg har givet et løfte om på forskellig måde at være med til at skaffe dækning for de midler, som mangler, for at vi skal kunne indfri de vekslers, det tidligere folketing har udstedt. Det er ganske rigtigt, at jeg her har talt for at få dollarpræmieringen helt væk, men siden dengang er folkepensionen jo blevet gennemført, og man er blevet ved med at give store lånetilsagn til byggeriet, som man hellere burde overlade til privat finansiering. Det er netop den private finansiering, vi nu er på vej tilbage til, men de tilsagn, der er givet, skal jo indfries, og så hjælper det ikke noget bare at ryste på ho-