

[Weikop.]

givende priser, og hvilke erfaringer har man eventuelt indhøstet i disse lande? Jeg ved det ikke. Men jeg synes, at det ville være af en vis betydning allerede nu, om den højtærede minister — da det altså ikke er belyst i ministerens tale — kunne give nogle oplysninger herom eller i hvert fald ville fremkomme med de oplysninger, som han formentlig er i besiddelse af. Noget må den højtærede minister vel være i besiddelse af på dette punkt.

Jeg vil gerne gentage, at jeg ikke mener, maksimalpriser i en varerigelighedstid kan være i forbrugernes interesse. Jeg må måske have lov at sige, at jeg taler af nogen erfaring. Jeg kender de problemer ganske godt, og mon ikke Forbrugerrådet, husholdningsrådet o. s. v. — hvem der nu tager sig af disse ting — når det kommer til stykket og efter nøje undersøgelse og overvejelse, vil give mig nogen ret?

Det ærede medlem hr. K. B. Andersen sagde, at det var en nydannelse i dansk lovgivning med maksimalpriser. (*K. B. Andersen*: Nej!). Nå, så misforstod jeg det måske. Jeg forstod, at det ærede medlem mente, at det var en nydannelse, men det er jo ikke noget nyt. Det kan det ærede medlem hr. K. B. Andersen ... (*K. B. Andersen*: Det gik på den nydannelse, det ærede medlem lige har omtalt!). All right! Det er altså ingen nydannelse, det er vi så helt enige om; det er det klart ikke, fordi den bestemmelse, vi har i lovforslagets § 2, jo praktisk talt er kalkeret over prislovene, som vi havde under krigen, praktisk talt ord til andet. Men selvfølgelig, lige så vel som man må erkende, at under krig og under varemangel var det nødvendigt at have sådanne bestemmelser, lige så overflødige må de selvfølgelig efter den højtærede ministers egen bevisførelse være i en tid med varerigelighed og konkurrence.

Dernæst vil jeg gerne sige en ting, som jeg lægger megen vægt på at få sagt, og det er, at bemyndigelseslove er noget, man skal være meget betænkelig ved. Jeg er klar over, at under ekstraordinære forhold må man i nogen grad affinde sig dermed, men jeg må rigtignok sige, at under normale forhold bør man afholde sig fra at foreslå bemyndigelseslove. Derfor synes jeg —

dette er sagt sagligt — at den højtærede minister skulle overveje, om han nu vil lægge navn til en bemyndigelseslov så vidt, at den højtærede minister ikke har hånd i hanke med den bemyndigelse, lovforslaget indeholder.

Samordning og samvirke er det jo svært at få øje på i denne lovgivning. Hvordan får man varerigelighed? Statens erkendelse af, at konkurrencen er så hård, at man stiller midler til rådighed for at imødegå den, og så en genoplivelse af bemyndigelseslove, der er begrundet i manglende konkurrence og vareknaphed, hvordan får man egentlig de to ting til at rime sammen?

Jeg synes egentlig, at man åbent og ærligt skal sige til befolkningen: priserne stiger nu, først og fremmest fordi regeringen og flertallet har indgået et forlig i folketinget, der har pålagt den nye afgifter til ca. 1 milliard kr., og har vedtaget bestemmelser, der kan medføre højere priser på flæsk og visse landbrugsprodukter, og så føje til, at afgiften på 1 milliard kr. jo netop har til hensigt at gøre varerne dyrere med henblik på, at folk skal bruge mindre. Se, denne sandhed fremhæves jo ikke så stærkt som de krav, der er nævnt her om priskontrol og avancekontrol.

Det kunne fremhæves — som det ærede medlem hr. Henry Christensen har gjort det — at høje renter og lønstigninger har haft afgørende indflydelse på prisstigningerne; men det ved enhver. Skulle der imidlertid være tvivl om, hvilken virkning lønstigningerne kan have, så har det ærede medlem hr. Henry Christensen jo lige henvist til, at staten nu må forhøje sine takster på statsbanerne, og jeg kunne for så vidt henvise til kommunerne, f. eks. til Københavns kommunes takstpolitik. I dag koster det 85 øre eller 1 kr. at køre i sporvogn. Ja men det skyldes da ikke, at Københavns sporveje tager ublu avancer, nej, slet ikke. Der er mange, der mener, at det er meget høje sporvognstakster, men ikke desto mindre giver Københavns sporveje et underskud på 31. mill. kr. Hvis det var et privat selskab, der drev foretagendet med de takster — efter manges mening høje takster — hvad ville der så ske? Så ville det ganske simpelt gå fallit; men Københavns sporveje kan gøre det, at de vælter