

## [Stæhr Johansen.]

i fremtiden må blive tilladt private rekvisitter i direkte forbindelse med auktionerne i henhold til den nugældende lov at avertere og samme dag sælge motorkøretøjer, og man hævder her, at det er uheldigt, at der kan finde privat salg sted i direkte forbindelse med auktionerne. Det ærede medlem hr. From har allerede nævnt dette spørgsmål, og hvis der skal være udvalgsbehandling, ville jeg mene, at det måske kort burde drøftes. Men såvidt jeg har kunnet få oplyst, er spørgsmålet nu ikke så stort. Det drejer sig om ca. 300 vogne; ca.  $\frac{1}{4}$  er vogne, der er indsendt til auktion af offentlige myndigheder, og det kan næppe kritiseres. Det må da betragtes som værende mere rigtigt, at staten sælger sine vogne ved offentlig auktion, end at de tildeles embedsmænd eller lignende, der jo tidligere kunne købe disse vogne til vurderingspris, hvilket næppe kan siges at være helt rigtigt. Endelig er  $\frac{1}{4}$  indsendt af forhandlere, som åbenbart har ment, det var en bedre og lettere måde at sælge bilerne på. Problemet er altså ikke så stort, men det må erkendes, at det kan være et irritationsmoment, hvorfor det vil være naturligt at overveje det.

Som det fremgår af mine udtalelser, kan jeg anbefale lovens forlængelse. Men loven i sig selv er trods alt et tegn på unormalitet ved automobilhandelen i dag. Behovet er betydelig større end det, der er mulighed for at dække; det er det, der skaber de urimelige priser på brugte vogne. Naturligvis er jeg klar over, at vore valutamuligheder ikke tillader fri import af automobiler, men jeg vil gerne benytte lejligheden til overfor den højtærede handelsminister og rigsdagens vareforsyningsudvalg at understrege betydningen af, at man tillader en større import af automobiler. Som jeg tidligere har haft lejlighed til at nævne overfor det høje ting, er Danmark stadig et af de lande, måske det land, hvis vognpark har den højeste gennemsnitsalder. Dette forhold illustreres bedst ved de store beløb, der må afses til import af reservedele. Jeg kan her nævne, at importen af reservedele har været stadig stigende. I 1948 var beløbet 17 mill. kr., i 1949 20 mill. kr., i 1950 31 mill. kr., og som modvægt kan jeg nævne, at man kun gav tilladelse til import af personvogne for 26 mill. kr. Altså, vi er kommet så langt, at vi importerer for et større beløb reservedele end færdige vogne. Endvidere giver disse mange reparationer sig udtryk i en meget stor beskæftigelse for automobilreparatørerne og maskinarbejderne, som derved uvægerligt trækkes bort fra eksportindustrierne, hvor

denne arbejdskraft jo i øjeblikket mangler. Endelig betyder de mange reparationer en stor udgift for alle, der af erhvervsmæssige grunde må anvende automobiler, og dette giver sig igen udtryk i vort prisniveau. Når man læser „Drosketidende“, finder man adskillige klager fra droskechauffører over de store reparationsudgifter, som indenfor et år ofte andrager lige så meget som indkøbsprisen på en ny vogn, og det er uheldige tilstande, da det fra alle sider erkendes, at automobiler er et led og et meget nødvendigt led i produktionen. Dispositionerne efter krigen med den stærke nedskæring af automobilimporten synes ikke at være i overensstemmelse med de anstrengelser, man har sat ind på at forøge vor produktions effektivitet.

Efter de beregninger, som er foretaget af sagkyndige, andrager reparationsudgifterne for den danske vognpark ikke mindre end 364 mill. kr. på 1 år. Det er alligevel et beløb, som må mane til eftertanke. Hvor ringe vor import af nye vogne har været, kan illustreres ved nogle tal. I 1947 importeredes der 2 500 personautomobiler. I 1948 1 430, i 1949 2 650, i 1950 blev der givet indkøbstilladelse til ca. 3 800. Når man ser på disse tal, viser det sig, at importbegrænsningen har været størst i de år, da ministeriet Hedtoft havde indflydelse her i landet, og det var tilmed i de gode høstår og i de år, da Marshallhjælpen gjorde sin indflydelse gældende, og da vort bytteforhold med udlandet var tilfredsstillende. Jeg kan derfor ikke sige andet end, at det var med glæde, jeg hørte det ærede medlem hr. Per Hækkerup give tilsagn om at medvirke til en anden importfordeling end den hidtidige; det er i hvert fald en anerkendelse, som jeg hilser med stor glæde.

Valutabegrænsningerne efter devalueringen i september 1949 medførte, at vort bytteforhold blev ringere og ringere og nu er helt nede på 72, hvis man sætter bytteforholdet i september 1949 til 100, og det har naturligvis bevirket og må bevirke en vis tilbageholdenhed fra handelsministeriets side. Men jeg må erkende, at jeg synes, man må forsøge, om det ikke skulle være muligt at tillade en lidt større import. Jeg mener, vi nærmer os en katastrofe for vor vognpark.

Jeg kan her nævne, at Sverige, som endda umiddelbart efter krigen havde en meget stor import, sidste år, da vi som nævnt kun havde 3 800 vogne til rådighed for de private og ialt 4 700, når man tager de vogne med, der blev indregistreret bl. a.