

[Stæhr Johansen.]

til militæret, importerede ikke mindre end 61 855; og på Sveriges importplan i år kommer man op på ca. 65 000 ny vogne. Jeg kan nævne, at et land, hvis økonomi sandsynligvis er ringere end Danmarks, nemlig Finland, har en import på ikke mindre end 11 000 vogne i år. Importmyndighederne i Sverige har også gentagne gange givet udtryk for den umådelige betydning, man tillægger automobilens andel i landets produktionsliv.

Det er mit håb, at man her i landet vil finde mulighed for at skabe en ordening, der kan bringe bedre forhold for automobilhandelen og derigennem for landet, og jeg vil håbe, man kan forstå, hvilken dybde dette problem i virkeligheden har for vort samfund.

Med disse bemærkninger kan jeg på mit partis vegne anbefale forslaget til videre behandling og vedtagelse af det høje ting.

Axel Sørensen: Da loven om bortsalg af visse automobiler blev gennemført her i tinget for ca. 1 år siden, stemte mit parti for dens gennemførelse, og jeg kan sige, at vi også nu er villige til at stemme for en forlængelse af loven, idet forholdene jo ikke har afklaret sig endnu. Det var nødvendigt, at man foretog sig noget med hensyn til salget af brugte automobiler, idet den pris, der kunne opnås for en gammel kassabel bil, i mange tilfælde lå i nærheden af eller over, hvad en ny på indkøbstilladelse kostede. Loven kom derfor til at indeholde en bestemmelse om, at sælgeren af en kassabel bil skulle have udbetalt 60 pct. af prisen, medens 40 pct. gik til vejfonden.

Den gennemførte ordening har nu virket i omtrent 1 år, uden at man dermed kan sige, at den har virket så godt, som ønskeligt var. De gamle personvogne, som er blevet afleveret og bortsolgt ved offentlig auktion, har opnået fantastisk store priser, når det tages i betragtning, i hvilken stand de forefandt. Man kan vist roligt sige, at auktionerne er blevet et afsætningssted for de dårligste vogne, medens automobilforhandlerne ifølge handelsministeriets cirkulærer og bestemmelser har solgt enkelte af de lidt bedre vogne. Jeg synes, at hvis den nuværende ordening forlænges, må der gives automobilforhandlerne en større mulighed for, at bortsalget af de gamle vogne kan ske gennem dem. Det kan siges at være et led i forhandlerens økonomiske tilværelse, at så stor en part af vognene som muligt kan sælges på behørig måde

gennem dem. Men også køberne vil være bedre tjent med at købe gennem forhandlerne, fordi der her åbnes dem mulighed for en mere indgående besigtigelse af og også en prøvekørsel med den brugte vogn.

Hvis der rejses ønske om en udvalgsbehandling, vil mit parti ikke modsætte sig det. Jeg synes, at der i den henvendelse, der er kommet fra Motorbranchens Fællesråd, er forskellige ting, som også kunne overvejes ved en kort udvalgsbehandling.

Selv med mindre ændringer i den bestående ordening vil denne dog ikke løse spørgsmålet om nye og gamle bilers indbyrdes prisforhold. Dertil er udstedelsen af de 4 000 indkøbstilladelser om året for lille. Såfremt man valutamæssigt har råd til at udvide antallet til f. eks. 7 000 vogne, ville en mere rationel ordening måske vise sig at blive effektiv, så kunne man måske passende anvende en del af importen til prisklasserne 250—400 £. Nu udtalte det ærede medlem hr. From sig om, at det gjaldt om at få de flest mulige vogne ind for det til importen afsatte beløb. Jeg er ikke helt enig heri, fordi jeg mener, at man ved at importere en større part af vogne i prisklassen 250 £ fremfor i prisklassen 400 £ ville få vogne ind af en bestemt type — det vil måske dreje sig om et par mærker —, som giver enkelte forhandlere favorable vilkår, men som udenfor byerne ikke egner sig til den kørsel, de er bestemt for.

Når man drøfter større eller mindre import, møder der os på den ene side spørgsmålet om et større valutaforbrug og på den anden side en bilpark, hvor antallet af gamle vogne over 12 år vel udgør ca. $\frac{4}{5}$ af det samlede antal personvogne. Et stedse stigende reservedelsbehov er, som det er nævnt af tidligere ærede ordførere, nødvendigt for at holde disse vogne gående, og dertil kommer, at en større gruppe af mekanikere o. lign. må gå ind i automobilbranchen, hvorved man måske unddrager det fælles samfund en mere produktionssskabende effektivitet. Det er på dette grundlag, jeg har ønsket at gøre mine bemærkninger.

Der kan vel i udvalget rejse sig enkelte spørgsmål, som vi skal tage stilling til, men iøvrigt vil jeg gerne på det nuværende tidspunkt tilsige mit partis velvillighed overfor en forlængelse af loven.

Tholstrup: Det er jo sørgeligt, at vi stadig skal have en sådan lov nødvendig. Vi ser hver dag i aviserne, hvor galt det er. Vi