

[Gudiksen.]

kan gives skriftlige tilbud. Jeg vil gerne spørge den højtærede minister, om der er solgt vogne på den måde, for det fremgår ikke af det foreliggende materiale.

De fleste af de bortsolgte vogne er, som den højtærede minister oplyste, solgt ved auktion. De 930 solgte vogne har kostet 7,1 mill. kr., d. v. s. hver vogn har kostet gennemsnitlig 7 700 kr. Det er klart, at det er en mægtig pris for de gamle, jeg kan godt sige bil-lig, for en hel masse af dem er bilvrag.

Det fordelingsforhold, der blev fastsat i loven i fjor, 60 pct. til ejeren og 40 pct. til vejfonden, synes jeg har virket tilfredsstillende til dato. Nu hørte jeg nok, at den ærede socialdemokratiske ordfører mente, at der var grund til at tage dette spørgsmål op, da bilerne er steget i pris det sidste år. Det ved jeg nu ikke om de er. Jeg synes, at det nuværende fordelingsforhold er i høj grad rimeligt.

Loven foreslås nu forlænget for et år. Det behøver jo ikke at betyde, at den højtærede minister ikke kan komme med forslag om frigivelse af de små vogne; det synes jeg der er al grund for den højtærede minister til at overveje.

Det er bemærkelsesværdigt, at Danmark faktisk er det land, der kører med de ældste vogne. Det er blevet oplyst af et medlem af folketinget, at $\frac{4}{5}$ af de biler, vi har, er over 12 år gamle og kun $\frac{1}{5}$ under 12 år, så det er, som om Danmark er ved at være et alderdomshjem for biler.

Folketingsmand Tholstrup nævnte et tilfælde, i hvilket en bil blev vurderet til 1 500 kr., den blev købt ved auktion for 2 900 kr., og den blev derefter repareret for 13 000 kr. Det vil sige, at der kunne indføres mere end to nye vogne for dette beløb. Nu ved jeg selvfølgelig ikke, om det passer, men da det er fremført, går jeg ud fra, at det er rigtigt. Så meget koster det altså at holde vor bilpark i orden i dag.

Det er også bemærkelsesværdigt, at Danmark med hensyn til indførsel af biler ligger lavere end både Norge, Sverige og Finland. Vi har sidste år til privat brug indført 3 800 vogne og til militæret ca. 900. Sverige har i fjor indført 61 855 vogne og i år 65 000. Finland har indført godt 11 000 biler. Det ligger næsten på det tredobbelte af det, Danmark har indført, så jeg tror nok, vi kan sige, at Danmark har været ualmindelig uheldigt stillet med hensyn til indførsel af biler. Derfor vil jeg gerne sige til den højtærede minister: Er det nu ikke tiden til eventuelt at ophæve denne indfør-

selsordning i hvert fald for de små bilers vedkommende?

Vi gav jo frihed for klæder på et tidspunkt, da vi ikke troede det kunne gå, men det viste sig at have en heldig virkning, det gik godt. Jeg tror, det samme ville være tilfældet med hensyn til bilerne, og jeg tror ligesom det ærede medlem hr. Bjerre, at der næppe vil blive købt så mange biler, som der er modtaget ansøgninger om. Jeg tror ikke, at der vil være nogen fare ved at give de små vogne fri, og jeg tror, det vil være en heldig foranstaltning, idet der som sagt sikkert ikke vil blive købt så mange biler som antallet af ansøgninger, der ligger i varedirektoratet, angiver.

Vi må huske på, at det koster urimelig meget til reparationer — det viser det eksempel, jeg nævnte —, og vi må huske på, at der er tusindvis af dygtige mekanikere, som er beskæftiget med at holde de gamle bilvrag i stand. De ville kunne arbejde i vor eksportindustri, som mangler arbejdskraft, hvilket efter min mening ville betyde meget i valutamæssig henseende, og derfor vil det være af stor vigtighed at få frigjort disse folk.

Hertil kommer, at vi har meget store udgifter til indkøb af reservedele. I 1948 indførtes for 17 mill. kr. reservedele, i 1949 for 20 mill. kr. og i 1950 for 31 mill. kr., medens vi kun har købt nye vogne for 26 mill. kr. Det er tal, der taler deres tydelige og stærke sprog om, at vi nu er nået til et sådant punkt, at vi ikke kan køre videre på samme måde som hidtil. Dertil kommer, at sikkerheden på landevejene ikke er så stor, når disse gamle vogne anvendes. Det har vi også bevis for. Men det væsentligste af alle de argumenter, der fremføres, er som sagt, at tusindvis af dygtige mekanikere holdes væk fra eksportindustrien. Det ville gavne Danmark valutamæssigt, hvis disse folk blev anvendt på en anden måde.

Indtægten ved denne ordning har for staten været ca. 2,8 mill. kr., der er tilfaldet vejfonden, og det er jo udmærket. Selvom pengene ikke kan bruges i al almindelighed, så ved jo alle, der kender finansministeren, at han er meget nøjeregnende med at give en skilling ud uden at få en daler igen, men ved at give indførslen af vogne fri kunne han få en daler for hver en skilling, idet han ville få omsætningsskatten og den dobbelte vægtafgift; det ville være en forretning, som finansministeren ville være vældig tilfreds med.

Derksom det er hensynet til den fremmede