

## [Arnth Jensen.]

forringes meget betydeligt. Jeg kan kun betegne noget sådant med et stærkt udtryk, nemlig som snævert kontorstyre og som værende ganske urimeligt.

At vi også i andre tilfælde har mødt ganske uforstående afslag, især når det drejede sig om vedvarende syge mennesker, der i erhvervsøjemed ansøgte om importbevilling, det kender vi alle; men vi kender desværre også eksempler på, hvor forbavset man er blevet over, at andre bevillinger er gået igennem. Man må inderligt håbe — ja, jeg selv er nu ikke for optimistisk —, at fordelingsnævnet nu bedre må forstå opgaven, end tilfældet har været hidtil, og at det også må forstå, at et automobil måske er nok så nødvendigt på landet som i København. Statistikken peger nemlig ikke i den retning. Tager man statistisk årbog og slår op i den, vil man se, at tilgangen af almindelige personautomobiler fra 31. oktober 1947 til 1. januar 1949 for hele landet har været 3726; men heraf har tilgangen i København været 1881 eller 50,5 pct., medens øerne kun har en tilgang på 471 eller 12,6 pct., og Jylland har en tilgang på 1374 eller ca. 37 pct. Ser man på statistikken over lastbiler og varevogne, vil man se, at forholdet stiller sig noget lignende her, lidt anderledes for hyrevogne.

Jeg henstiller til den højtærede minister og særlig til automobilfordelingsnævnet at tænke lidt nøjere over dette forhold. At en fuldt retfærdig fordeling af det ringe antal importerede vogne er meget vanskelig, erkender jeg, men noget tror jeg der er at rette. Det offentlige og de såkaldte privilegerede erhverv må vist nu sættes i anden række, for også andre medborgere kan kræve, at de ikke fremdeles skal betale den betydelige ekstra bilskat, som det er at køre med en gammel vogn, der måske nok kan køre, men næsten heller ikke mere. Men måske åbner nu devalueringen og de nye handelsforhold muligheder for en hurtigere fornyelse af vor automobilpark, hvilket samfundsmæssigt set sikkert ville være en fordel, selvom benzinskatten gennem det mindre forbrug ville falde ikke så lidt.

Men må jeg spørge den højtærede handelsminister: Er det cirkulære af 24. oktober, som er udsendt fra varedirektoratet, dog ikke en fejltagelse? Der meddeles i dette cirkulære, at det til rådighed stillede beløb til import af automobiler fra England er opbrugt, og som følge deraf vil alle købetilladelser, udstedt efter 24. oktober, ikke kunne bruges, før der er stillet yderligere beløb til rådighed. Vil den højtærede

handelsminister virkelig standse importen nu, da jo alt tyder på, at der kommer en prisstigning? Det kan ganske sikkert ikke være meningen. Jeg tror, varedirektoratet her er kommet for tidligt af sted. Jeg kunne tænke mig, at det, der ventes på, dog vel kun er en a conto bevilling, og jeg henstiller til den højtærede minister, at den udstedes snarest muligt.

Der er her i tinget fremsat et lovforslag om skærpet kontrol med, at varevogne benyttes til personbefordring. Jeg vil mene, at i stedet for dette burde man hellere åbne adgang til, at varevogne, hvis det ønskes, kan indregistreres også til personkørsel, mod at der erlægges en mindre omsætningsafgift, da der jo i reglen kun er plads til een person foruden føreren; i hvert fald er der kun en ubekvem plads til andre i en lukket kasse. Hvis man gik den vej, ville man undgå mange fristelser til lovovertrædelse, finansministeren ville få flere penge i kassen, og hvad jeg synes er det vigtigste: man ville i en bilknapp tid på en god måde få en udvidet udnyttelse af bilmateriellet i stedet for at indskrænke udnyttelsen.

Til slut vil jeg gerne lægge et godt ord ind for vore invalider. Såvidt jeg ved, er invalider fritaget for omsætningsafgift af en vogn på indtil 10 000 kr.s værdi. Jeg tror ikke, man bør have denne begrænsning. For det første er det meget individuelt, om den vogn, der passer til invaliden, bør være større eller mindre. Det afhænger for det første i høj grad af invaliditetens karakter, af bandage o. s. v., om de kan være i den lille vogn eller ej, og for det andet er det langt, langt sværere at køre en lille vogn end en større. Jeg tror, det var overlæge Guildal, der udtrykte det på den måde, at det i grunden var farligt for en invalid at køre i en lille vogn. Derfor tror jeg, at denne begrænsning bør slettes. Og dernæst må jeg mene, at alle invalider, der af erhvervsmæssige grunde søger om indkøbstilladelse til en vogn, absolut bør have bevilget en sådan. Det er ganske givet, at mange invalider, hvis de var i besiddelse af en vogn, ville kunne finde ikke blot beskæftigelse, men sikkert også i deres ulykke få et rigere og et lykkeligere livsindhold gennem denne beskæftigelse.

I Amerika, er det oplyst overfor mig, får alle invalider fra hær og flåde en bil foræret af staten. Det vil jeg ikke foreslå herhjemme, det magter vi sikkert heller ikke, men jeg er ikke ængstelig for at pege på noget andet; jeg er ikke ængstelig for at foreslå, at invalider til erhvervelse af en bil i erhvervsøjemed kunne få et rentefrit lån