

[Indenrigs- og boligministeren.]

om det foretagne skridt og om baggrunden for og formålet med dette. Endvidere vil jeg sige, at Ritzaumeddelelsen naturligvis også har en speciel adresse. Den er ment som en orientering for andre sociale boligelskaber, der måske trykker sig ved at rykke ud med deres vanskeligheder. Den opfattelse, at der er andre, der ikke kan skaffe balance, er jeg ikke ene om.

I skrivelse af 7. december 1950 til huslejeudvalget har Fællesorganisationen af almenyttige danske Boligselskaber udtalt, at de store underskud i boligselskaberne, der går hånd i hånd med fortsat forringelse af ejendommenes vedligeholdelsesmæssige tilstand, efterhånden har gjort huslejestoppet til en trusel mod det offentliges økonomiske interesser og boligselskabernes renommé som gode boligforvaltere. Lad mig her indskyde, at fællesorganisationen mener, at huslejestoppet er usagligt i forhold til foreningsarbejdet, men det er regeringens opfattelse, at en løsning af denne sag må få konsekvenser for samtlige udlejnings-ejendomme.

Tydligere, end fællesorganisationen udtrykker det, kan det vel næppe siges, at tiden er inde til at gøre status i dette spørgsmål. Alle interesserede parter har derfor haft krav på at få underretning om, hvad der er passeret.

De forhandlinger, som jeg efter henvendelse fra foreningen har haft lejlighed til at føre i de sidste dage om hele denne sag, giver mig anledning til at understrege, at skylden for, at Socialt Boligbyggeri befinder sig i disse vanskeligheder, ikke ligger hos dens bestyrelse eller direktion. De skyldes først og fremmest den omstændighed, at lovgivningsmagten ikke har fundet en løsning på spørgsmålet om huslejen.

Af afdelingerne med underskud har Kantorparken og Brønspark så at sige fra første færd været en byrde for foreningen, men også andre af de ældre afdelinger, hvis økonomi oprindeligt var god, har i de senere år haft bistand nodig.

I bestræbelserne for at klare dagen og vejen har foreningen måttet trække på de gode afdelinger til fordel for de dårlige. Denne fremgangsmåde, som den tilsynsforende har anset for stridende med vedtægterne, er i løbet af det sidste år bragt til afslutning ved optagelse af de tillægslån, som jeg har nævnt, og bestyrelsen har under sine forhandlinger med mig erklæret, at den ikke mere vil blive bragt i anvendelse, men herefter har foreningen ikke andet

valg end at lade de kriseramte afdelinger sejle deres egen sø.

Optagelse af lån eller yderligere henstand med afdragene på statslånene vil kunne bringe os længere og længere ud i uholdbare tilstande. For at bringe foreningen på ret køl må der findes nye udveje af en helt anden karakter end de hidtil anvendte.

Opgaven for ministeriet er jo ikke at tvinge noget socialt boligselskab — ej heller denne forening — til at prøve sin solvens igennem likvidation, men tværtimod at skaffe klarhed over, på hvilken måde og i hvilken udstrækning det vil være nødvendigt at sanere for at sikre disse foretagenders fortsatte eksistens.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale forslagene til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Formanden: Herefter har den højtærede minister for handel, industri og søfart ordet for at fremsætte et ved mødets begyndelse anmeldt lovforslag.

Ministeren for handel, industri og søfart (Weikop): Hermed har jeg den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer.*

Forinden jeg går over til at omtale lovforslaget, der har til hensigt at hindre, at personer, der tildeles indkøbstilladelse til personmotorkøretøjer, ved salg af de motorkøretøjer, der udskiftes ved køb af de nye personmotorkøretøjer, opnår en økonomisk fordel, som ville være uopnåelig under normale forhold, vil det være hensigtsmæssigt at give nogle oplysninger om de sidste års import af motorkøretøjer her til landet. Denne import har langtfra været af en sådan størrelse, at den kunne dække det stigende behov for motorkøretøjer, ligesom den heller ikke har været tilstrækkelig til den meget tiltrængte fornyelse af landets motorkøretøjspark.

For last- og vareautomobilers vedkommende ligger det således, at i 1947 blev der importeret 4 950 last- og vareautomobiler, i 1948 4 820, i 1949 4 160 og indtil 1. oktober i år 3 540.

Medens salget af last- og vareautomobiler er frit, foreligger der som bekendt en fordelingsordning for personmotorkøretøjer.

I 1947 importerede vi 2 500 personautomobiler, i 1948 1 430, i 1949 2 650, og indtil 1. december i år har vi importeret 3 800. Som jeg fremhævede før, har dette dog langtfra været tilstrækkeligt til at dække efterspørgslen, og til belysning af dette kan jeg