

**[Lars P. Jensen.]**

antal af 3 184 eller knap 10 pct. af dem, der har søgt. Der er i dette tidsrum udstedt bevilling til indkøb fra udlandet for ca. 30 mill. kr. til personbiler og for ca. 32 mill. kr. til last- og varevogne.

Det er klart, at når kun 10 pct. af dem, der har søgt, får bevilling, er det vanskeligt at foretage fordelingen, så den blot har en smule skær af retfærdighed. Det er ikke engang sådan, når man ser på den fordeling, der er sket indenfor erhvervene, at man med sikkerhed kan sige, om den er helt retfærdig eller ej; tilsyneladende har fordelingen været rimelig. Hele fordelingsordningen med hensyn til personautomobiler kan jo slet ikke foretages retfærdigt, så længe vi har så få vogne til fordeling i forhold til det store antal ansøgninger, der indgår. Havde man råd til at importere det nødvendige antal personvogne, last- og varevogne samt motorcykler, var det naturligvis ganske anderledes let at foretage en retfærdig fordeling, og så slap man udover alle vanskeligheder ved administrationen af denne sag med al den utilfredshed, den skaber. Jeg tror heller ikke, at noget menneske i det høje ting ønsker at bibeholde denne ordning en dag mere end højst nødvendigt. Samtlige rigsdagsmænd har sikkert under deres daglige færd høstet erfaringer om al den utilfredshed, fordelingen af indkøbstilladelser til nye automobiler skaber.

Det er også klart, at hvis der var nye vogne nok, ville prisen falde på de gamle og finde sit naturlige leje, ligesom reparationsomkostningerne i tilfælde af en fornyelse af vor vognpark ville falde meget betydeligt; betydelige udgifter ville i så fald kunne spares. De store reparationsudgifter, som er en følge af, at vor vognpark er udslidt, er en belastning for den enkelte, der i sit erhverv skal bruge køretøj, i dette tilfælde altså et køretøj, som han under normale forhold ville kassere, men som han nu fortsat er nødt til at bruge. Alt dette er også med til at hæve omkostningsniveauet, det almindelige prisniveau, fordi disse udgifter må indregnes i varepriserne.

Man vil kunne forstå, at der er et så højt omkostningsniveau på vor vognpark, når man erfarer, at ca. 82 pct. af vore personvogne er over 11 år, at ca. 55 pct. af vore vare- og lastvogne samt vore busser er over 11 år, og at ca. 73 pct. af vore motorcykler ligeledes er over 11 år. Jeg nævner disse 11 år, fordi de pågældende køretøjer efter sagkundskabens skøn bør kasseres efter 11 års forløb.

Vi er heller ikke nået op på tallet før

krigen. I 1939 havde vi 108 756 personbiler, og vi er nu nået op på 104 863; for vare- og lastvogne ligger det noget bedre, idet vi nu er oppe på 54 309 mod 43 192 i 1939, og for motorcykler ligger det ligeledes noget bedre, idet vi er oppe på 39 004 imod i 1939 29 952.

Man kan så stille det spørgsmål: Hvor mange køretøjer skal der til for at dække det nødvendige behov? Skulle man acceptere de ansøgninger, der ligger, rundt regnet 35 000, ville det betyde, at vi dertil skulle bruge 240 mill. kr. Skulle man yderligere have 10 000 last- og varevogne, ville det andrage 90 mill. kr., og 10 000 motorcykler til ville andrage 20 mill. kr. Tilsammen ville dette blive 350 mill. kr., og selvom man følger den 3 års plan, som er skitseret i Kgl. Dansk Automobil Klubs henvendelse, hvor det er foreslået, at man skal importere 10 000 personvogne, 10 000 last- og varevogne og 10 000 motorcykler i en periode over 3 år, ville det alene betyde, at man i disse 3 år skulle bruge 540 mill. kr. — bare for at følge dette program. Jeg tror ikke, nogen ansvarlig tør gå ind for denne plan, sådan som situationen ligger, og som vi må forvente den vil komme til at ligge i tiden fremover.

Jeg erkender, at hele spørgsmålet er alvorligt. Man kan jo ikke sige, at alle biler er luksus. Ganske vist, en del af dem er det, men det må indrømmes, at bilerne efterhånden er blevet et meget vigtigt led i hele vort transportvæsen, vort fordelingsapparat og vort produktionsliv, og de har stor betydning både for den enkelte, for industrien, for erhvervene og for samfundet som sådant.

Ministeren turde ikke i sin fremsættelse tale sige, hvordan udsigterne er for importen i 1951. Det er forståeligt, og jeg skal heller ikke afeske ham nogen udtalelse. Men jeg forstod på ministerens tale, at der ikke er eller vil blive tale om nogen særlig forøgelse af importen. Jeg er imidlertid klar over, at dette spørgsmål må meget nøje drøftes; formodentlig i rigsdagens vareforsyningsudvalg, når ministeren til sin tid har sin balanceplan for eksport og import i 1951 færdig.

Det er klart, at når forholdene er sådan, må det nødvendigvis indvirke på priserne på de gamle vogne, og det er næppe helt forkert, når sagkundskaben fastslår, at prisen for de gamle vogne i øjeblikket er omtrent den dobbelte af værdien. Det er også klart, at når en gammel vogn kan udskiftes med en ny, uden at der skal kontante penge til — ja ofte ser man, at der følger en skil-