

[Lars P. Jensen.]

ling med oven i handelen —, frister det i mangfoldige tilfælde folk over evne.

Jeg vil tro, at når dette lovforslag engang er færdigt — eller jeg vil hellere sige loven, for jeg tror, det bliver nødvendigt at ændre lovforslaget på visse punkter under udvalgsarbejdet —, vil et af de væsentligste resultater blive, at antallet af ansøgere går ned, så at der kan blive en mere retfærdig fordeling, fordi der bliver færre ansøgere til de forhåndenværende nye vogne.

Vi har, som ministeren nævnte, i rigsdagens vareforsyningsudvalg med formanden for bilfordelingsnævnet drøftet det spørgsmål, som er kommet til udtryk i selve lovforslaget, at de brugte vogne skulle sælges ved auktion, men på daværende tidspunkt blev vi også stillet overfor spørgsmålet, om man ville gå ind for, at den gamle vogn, som bliver til salg, når der bliver udleveret indkøbstilladelse til en ny vogn, skulle klausuleres, så at nævnet også skulle fordele de gamle vogne foruden de nye. Der var på daværende tidspunkt ingen af de i udvalget repræsenterede partier, der turde vove sig ind på dette gebet. Vi var bange for — det var også naturligt —, at der ville blive altfor megen administration derved.

Lovforslaget løser ikke fordelingsspørgsmålet, bortset fra at der muligvis kan blive en lidt mere rimelig fordeling, hvis ansøgernes antal kan blive bragt ned. Det afhjælper heller ikke manglen på vogne.

Mit parti kan tiltræde lovforslagets princip, at den konjunkturgevinst, som man kan tilegne sig i kraft af, at man får den begunstigelse at få udleveret indkøbstilladelse til en ny vogn, skal gå ind i statskassen, nærmere betegnet vejfonden. Det princip kan vi gå ind for, navnlig da det er et led i det politiske forlig omkring skattelovene. Men selve lovforslagets form kan vi ikke gå med til. Der er grund til meget nøje at gennemdrøfte hver enkelt paragraf i det udvalg, som jeg går ud fra skal nedsættes, og som vel hurtigt skal i arbejde, idet det vil være hensigtsmæssig, at lovforslaget bliver gjort færdigt så hurtigt som muligt og i hver fald inden jul, da jeg har den opfattelse, at man af hensyn til, at lovforslaget har været drøftet offentligt, og at det nu ligger på tingets bord, i nogen grad holder indkøbstilladelserne tilbage, hvilket også fremgår af tallet på de indgående vogne sammenlignet med de udstedte indkøbstilladelser.

Til lovforslagets enkelte paragraffer vil jeg knytte ganske få bemærkninger. § 1 indeholder en bemyndigelse til ministeren. Derom har ministeren jo bemærket, at han ikke

mener, han allerede på nuværende tidspunkt eller i en nær fremtid vil gøre brug af bemyndigelsen med hensyn til motorcykler. Jeg er ikke enig med ministeren, men også det må drøftes i udvalget.

Der er et andet problem, som jeg ikke vil undlade at gøre opmærksom på. Jeg ville mene, det var rimeligt, om de, der på nuværende tidspunkt sælger deres gamle vogn med gevinst, hvis de søger bevilling til køb af ny vogn, og det kan konstateres, at de har solgt deres gamle vogn, netop fordi loven var på trapperne, bliver stillet nederst i rækken blandt ansøgerne.

§ 2, som efter min mening er den vigtigste paragraf, kan vi ikke gå med til i dens nuværende form. Paragraffen begynder således: „Videresalg af de i § 1 nævnte motorkøretøjer finder sted ved offentlig auktion. . .“, og dér vil mit parti have sat punktum, så skal der ikke stå mere. Dette lille, om jeg så må sige, graciøse mellemhop, som ministeren har taget, kan vi ikke tilslutte os. Han mener, der skulle foregå offentlig licitation. Jeg tror ikke på, at en sådan ordning holder, og jeg har den opfattelse, at selvom den bliver prøvet, vil vi før eller senere — jeg tror før — ende i auktionen, hvad der også var princippet i det omtalte forlig. Derfor ønsker vi paragraffen ændret, så at man fastholder den offentlige auktion. Det er det enkleste. Det kan selvfølgelig siges, hvis der kun er en enkelt bil til salg, at den så eventuelt hurtigere kan sælges ved offentlig licitation, men det afhænger i højeste grad af det cirkulære, der bliver udsendt om, hvor auktionerne skal holdes, og hvor ofte de skal holdes. Også dette må vi drøfte i udvalget for at nå frem til det mest hensigtsmæssige.

Med hensyn til § 3, der omhandler vurderingen, som skal foretages af den motorsagkyndige, har jeg visse betænkeligheder. Nu foregår det jo sådan, at den motorsagkyndige skal vurdere en bil og, såvidt jeg ved, indsende sin vurdering i forseglede konvolut til bilfordelingsnævnet, når en ansøger søger om en ny bil. På nuværende tidspunkt er det altså sådan, at den motorsagkyndiges vurdering kun er retningssigende for automobilfordelingsnævnet, men såfremt vi skal følge § 3 i ministerens forslag, vil det blive sådan, at den motorsagkyndiges sidste vurdering bliver gældende som den pris, der skal betales ejeren for den brugte vogn. Jeg er bange for, at man her lægger et stort ansvar på den motorsagkyndige, og jeg er også bange for, at man med denne paragraf giver de motorsagkyndige for stor en magt.