

**[From.]**

gjort vore erfaringer med, og det glæder mig kun, at ministeren ikke har gjort noget forsøg i den retning. Så møder ministeren altså nu med et forslag, hvis største fordel det er, havde jeg nær sagt, at problemet tages op, og forsåvidt er min tak til den højtærede minister da også uforbeholden.

Jeg vil dernæst sige, at dette lovforslag er et meget kedeligt indgreb i den personlige ejendomsret. Selvom vi efterhånden er blevet vant til lidt af hvert i den retning, — jeg mener, at det i en lidt farlig grad er blevet en vane for os her i det høje ting —, vil jeg dog sige, at dette er en videre udvikling, som jeg er meget ked af.

En anden meget væsentlig indvending fra mit partis side er den nærmest uindskrænkede bemyndigelse til ministeren. § 2 bestemmer kort og klart, at videresalg af brugte biler sker på en måde, som handelsministeren måtte bestemme. Ja, det er ikke til at misforstå, det er i allerhøjeste grad klart, det er noget, man kan blive klog på. Nu er den nuværende højtærede handelsminister jo en meget vis mand, der handler såre fornuftigt, så det kunne vel endda gå, men der kunne komme en anden handelsminister, overfor hvem jeg ville være meget utryk ved, at en sådan bemyndigelse kom til at stå ved magt. Der ligger efter min opfattelse altfor vidtgående perspektiver i en sådan magtstilling, som jeg i det hele taget er meget betænkelig ved.

Jeg er også meget betænkelig ved den vurderingsordning, som foreslås i §§ 3 og 4. Denne form for dobbeltvurdering er for det første meget omstændelig og bekostelig. Den vil medføre et altfor stort og indviklet administrationsapparat, og den betynder efter min opfattelse et meget rigt arbejdsfelt for omstændelighed og kontorkineseri. Det er ikke netop det, højtærede minister, vi trænger til her til lands. Man må heller ikke glemme, at den motorsagkyndige, der skal vurdere bilen, er den samme mand, der som adkomst til en ny vogn har foretaget kassationen af den pågældende bil. Jeg vil gerne kraftigt understrege, at når den motorsagkyndige først kasserer en bil som ubrugelig og derefter skal vurdere den samme bil med videresalg for øje, kan der dog vist komme et noget mærkeligt resultat ud af det. Jeg vil i det hele taget mene — og det vil jeg også gerne understrege —, at de motorsagkyndiges kassation af brugte biler ikke har været af en sådan art, som deres sagkundskab skulle betinge. For det andet vil jeg gerne gentage, at det bliver en altfor beko-

stelig historie med udgifter til transport af vognene, til opbevaring, forsikring, ekspeditionsgebyr og yderligere betaling for to gange vurdering. Det kan dog vist blive for meget af det gode.

Jeg forstår, at de vogne, der er tale om i § 5, er de såkaldte gavebiler, og her er jeg helt enig med det ærede medlem hr. Lars P. Jensen. Jeg takker ministeren, fordi dette problem hermed er taget op. Bestemmelsen i § 5 løser jo ikke selve problemet gavebiler, men alene dette, at forholdet nu tages under debat, vil forhåbentlig foranledige en mere gennemført kontrol med hele denne form for bilimport, og man har vel lov uden at gå for vidt at sige, at det vist er tiltrængt.

§ 7 indeholder igen en bemyndigelse til ministeren.

Bestemmelsen i § 8 er i og for sig for mig et af forslaget lyspunkter. Det bestemmes her, at provenuet skal indgå i vejfonden, og det kan mit parti fuldtud tiltræde.

Endelig skal jeg ligesom det ærede medlem hr. Lars P. Jensen udtale min beklagelse af, at loven ikke er tidsbegrænset. Hvad der end måtte blive resultatet af dette lovforslag, mener jeg, at det i hvert fald må være en forsøgslov, og jeg ville derfor ønske, at man kunne nå til enighed om at tidsbegrænse den f. eks. til et år, så at vi kan gøre vore erfaringer og derudfra rette de mangler, der måtte være.

I det hele taget vil jeg sige, at det er et i altfor høj grad embedsmandspræget forslag, vi her er stillet overfor. Det vil give anledning til altfor mange vanskeligheder i det praktiske liv. Jeg er alt andet end begejstret for det, men vil gerne udtale min tilfredshed med, at problemet tages op, og mit parti kan tilsige den største velvilje i retning af at nå til en praktisk løsning.

Så vil jeg forøvrigt håbe, at den tid snart må oprinde, da vi kan nå til den eneste virkelig rationelle løsning af dette problem, nemlig at der indføres nogle flere biler. Jeg kender vel alle de argumenter, der kan anføres mod en sådan foranstaltning. Valutasituationen taler sit eget dystre sprog og er nu engang en kendsgerning, som vi naturligvis må bøje os for. Men det er såvist heller ikke gratis rent valutamæssig set at blive ved at udnytte den forældede bilpark, vi har nu, og det gælder både med hensyn til reservedele og benzinformbrug. Det er bestemt ikke småting, det koster, det kan løbe op til meget store summer. Jeg føler mig forresten overbevist om, at hvis vi kunne gennemføre foranstaltninger