

[Tholstrup.]

der får en bil til brug i sin virksomhed. Jeg synes, denne omsætningskat burde bortfalde hurtigst muligt, men kan vi bruge den som en regulator og afvikle den over et par år — ja, så kunne man altså gøre det på den måde, jeg omtalte. Derimod er det en særret — den indrømmelse vil jeg give det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Lejre) — at få en overpris for den gamle vogn.

Jeg er bestemt modstander af den i § 2 foreslåede auktion, men § 2 giver jo også mulighed for en anden form, nemlig licitation, og det vil jeg anse for betydeligt bedre. For det første, fordi denne form er langt billigere og langt enklere at administrere, og for det andet, fordi man derved undgår, at køberne står og byder hinanden op til urimeligt høje priser. En licitation ville afføde tilbud efter roligt overlæg og derved have mulighed for at medvirke til en nedbringelse af de for høje priser på brugte biler.

En licitation kunne gennemføres på den enkle måde, at biler, der er blevet byttet om til nye, kan blive stående hos den forhandler, der har leveret den nye bil, hvorefter de averteres i de lokale blade til eftersyn og med opfordring til folk om at indlevere tilbud i lukket kuvert på politistationen, hvorefter der i annoncen meddeles, at disse tilbud vil blive åbnet i overværelse af byderne på et bestemt klokkeslet en gang om ugen eller en gang hver 14. dag. Man kunne derved undgå betaling for opbevaring og forsikring og transport, og byderne ville have den fordel, at de kunne se på køretøjerne, diskutere dem med den forhandler, som har dem stående; de havde lejlighed til at gøre det i ro, således at man fik den fornuftigste pris frem. Man sparede altså auktionssalær, sagfører og alle de gebyrer, som der ville løbe på.

Angående § 6 vil jeg gerne sige, at efter at en vurdering, som måske ikke helt falder i tråd med ejerens opfattelse af vognens værdi, har fundet sted, bliver det jo stadig en frivillig sag, om han vil sælge til den pågældende vurdering. Og jeg kan sige til det ærede medlem hr. Lars P. Jensen, at jeg er ikke bange for at give den motorsagkyndige for stor magt. Selvfølgelig må vurderingsforretningen herefter være åben, så sælgeren, efter at han har set vurderingen, frit kan tage stilling til, om han vil opretholde eller i det hele taget vil indsende sin ansøgning. Han kan altså deltage i denne vurdering, han er altså med til at fastsætte den pris, som vognen skal sælges

til, som brugt; men hvis han får sat denne pris for højt op, så risikerer han også, at hans papirer er for tynde, når han kommer og ansøger om en ny vogn. Men den omstændighed, at en brugt bil ikke længere kan opnå den allerhøjeste og urimelige pris, vil måske nok i nogen grad svække interessen for at købe nye biler, således at man lettere kan se, hvad der i virkeligheden er behov for. Det er min opfattelse, at de høje bilpriser, vi har i øjeblikket, alene vil virke tilstrækkeligt afsvælende på lysten til at købe og derfor er en tilstrækkelig regulator ved en frigivelse, som jeg gerne til slut endnu en gang vil anbefale den høje regering at gøre til virkelighed snarest muligt. Så langt kan vi vel ikke nå i det forestående udvalgsarbejde, men måske kunne vi nå til, at der blev givet nogle flere bevillinger.

Kaj Hansen: „Bedre sent end aldrig!“ hedder et gammelt ord, der passende kunne anvendes på dette lovforslag: En lovgivning af den art, som her foreslås, har jo længe været tiltrængt. Igennem flere år er der foregået en utiltalende handel med brugte personautomobiler, idet personer, som har været så heldige at få bevilget indkøbstilladelse til en ny vogn, har solgt den gamle, brugte vogn til en pris, der har ligget langt over vognens reelle værdi. Det har været en fin forretning at få tildelt en indkøbstilladelse, og det er også på denne baggrund, at man må se det meget store antal ansøgninger. Der foreligger mange eksempler på, at personer, som af staten har fået indkøbstilladelse til en ny bil, har afhændet den gamle vogn til en pris, der ikke alene dækkede alle omkostninger ved købet af den nye bil, men som oven i købet derudover har givet et kontant overskud, som sælgeren kunne stikke i sin egen lomme. I disse tilfælde — og det er slet ikke få — har den af staten givne indkøbstilladelse sikret ihændehaveren en nettogevinst på flere tusinde kroner, og praktisk talt alle, der har fået indkøbstilladelse, har haft en betydelig ekstraindtægt på salget af den brugte vogn. Det er selvfølgelig helt urimeligt, at en importbegrænsning for automobiler sikrer de få, der er så heldige at få indkøbstilladelse, en betydelig fortjeneste, som dels samfundet, dels de mennesker, der er liebhavere til de brugte biler, kommer til at betale.

Vi ser derfor med tilfredshed på, at der nu tages skridt til at komme dette uvæsen til livs, således at den merfortjeneste, der hidtil er gået i lommen på privatpersoner, nu bliver inddraget og kommer hele sam-