

[Stær Johansen.]

sider enig med den højtærede handelsminister i, at det var urimeligt, at de, der fik tildelt en indkøbstilladelse til en ny vogn, ofte kunne sælge den gamle til en større pris, end de betalte for den nye. Man ville gerne ændre dette forhold, men hvorledes ændringen skulle ske, var der uenighed om, ligesom flere af ordførerne var betænkelige ved nogle af de paragraffer, der fandtes i den højtærede ministers forslag.

Udvalget har holdt en række møder, hvor man har haft samråd med ministeren, og man er enedes om følgende ændringer.

§ 1 er bibeholdt i den af ministeren foreslåede form, hvorimod § 2 får følgende ordlyd: „Videresalg af de i § 1 nævnte motorkøretøjer finder sted ved offentligt bortsalg efter regler, der fastsættes af ministeren for handel, industri og søfart.“ Denne ændring betyder, at ministeriet vil finde de bedste muligheder for salg af vognene — og med mindst mulig administration —, således at enhver form for aftale mellem køber og sælger er udelukket, ligesom ministeren i udvalget lovede at ville drøfte de nærmere regler med rigsdagens vareforsyningsudvalg.

§ 3 er også undergået betydelige ændringer, idet udvalget var enig om, at priser, der fastsættes ved vurdering, ifølge sagens natur måtte hvile på et skøn og kunne give anledning til mange vanskeligheder, ligesom der ville kræves et stort administrationsarbejde, når der skulle være mulighed for at få vognene vurderet overalt i landet.

Man er derfor kommet til det resultat, at den oprindelige ejer får 60 pct. af det ved bortsalget opnåede nettobeløb, d. v. s. at det bliver salgssummen, der bliver afgørende, hvilket må betragtes som mere retfærdigt end en vurdering, som det heller ikke ville være muligt at gøre ensartet for hele landet. Udvalget betragter denne ændring som værende af meget stor betydning, og jeg må her tilføje, at selvom det er beklageligt nok, at branchen kun periferisk kan drages ind i salget af disse brugte vogne, drejer det sig dog kun om ca. 3 000 vogne om året, hvorimod der med hensyn til andre brugte vogne, der ikke omfattes af lovforslaget, finder salg sted af ikke mindre end 15 000—16 000 stk. hvert år.

I § 4 fastslås det, at sælgeren kun skal deltage i omkostningerne for det omhandlede

køretøj ved transport til salgsstedet, hvilket i virkeligheden er det samme, som finder sted i dag. Ifølge det nye forslag får sælgeren heller ingen udgifter ved gebyr til den sagkyndige vurderingsmand, naturligvis udover den tekniske vurdering, som finder sted ved indsendelse af ansøgning om ny vogn, ligesom det foregår i dag, og han får heller ingen udgifter til opbevaringen, der kommer til at hvile på de institutioner, der foretager auktionen eller licitationen. Den højtærede minister lovede i udvalget, at man her ville søge at få gennemført en sådan ordning, at udgifterne ved selve salget blev de mindst mulige.

§ 5, der angår gavevogne, er bibeholdt i den udformning, den højtærede minister havde givet den i sit forslag.

§ 6 giver ministeren bemyndigelse til at fastsætte de nærmere forskrifter til gennemførelse af loven, men disse forskrifter vil ministeriet ligeledes drøfte med rigsdagens vareforsyningsudvalg.

§ 7 fastholder bestemmelsen om, at den del af købesummen, der ikke tilkommer den oprindelige ejer, tilfalder vejfonden, dog med den tilføjelse, at der kun kan disponeres over de indgåede beløb efter forud indhentet beslutning fra rigsdagens finansudvalg. Jeg gør her opmærksom på, at der i betænkningen er en trykfejl, idet der i slutningen af § 7 står „folketingets finansudvalg“, medens det skal være „rigsdagens finansudvalg“.

Som det vil ses af betænkningen, er der sket en del ændringer i lovforslaget, og selvom ministeren havde foretrukket det forslag, der blev fremsat for det høje ting, har han på grund af, at de i udvalgsarbejdet deltagende partier var enige om den formulering, jeg lige har redegjort for, tiltrådt ændringsforslagene.

Udvalget er naturligvis klar over, at om denne lov kan man sige som om alt i denne syndige verden, at intet er fuldkomment. Man betragter den som et forsøg på at skabe sundere forhold på et område, der har været behæftet med megen usikkerhed; men netop fordi man betragter den som et forsøg, har man været enig med den højtærede minister i, at loven, der træder i kraft med den samme, skal udløbe den 1. november 1951, således at der er mulighed for en revision, hvis det skønnes nødvendigt.

Jeg vil herefter gerne på udvalgets vegne