

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

nede problemer kan være overvundet. Havde der stået: såsnart forholdene gør det forsvarligt, havde jeg ikke haft noget imod forslaget til beslutning, men i så fald måtte man sige, at det var ganske overflødigt.

Hvad ville det nu betyde, hvis man frigav importen? Det er naturligvis ikke muligt med sikkerhed at forudsige, hvor store beløb det ville komme til at dreje sig om, men det er klart, at der ville blive tale om overordentlig store beløb, også større end de tal, det ærede medlem hr. Tholstrup nævnte. Ønsket om nye automobiler er meget stort i befolkningen. Det ses allerede deraf, at vi i indeværende år vil komme op på henimod 40 000 anmodninger om tildeling af automobiler, og selvom en del af disse ansøgninger vel er gengængere, må det på den anden side have i erindring, at ansøgningerne fremkommer fra folk, som har et betydeligt erhvervsmæssigt behov for automobiler, og at der derudover er et stort antal mennesker, der, hvis mulighed gives, vil købe et automobil, men som i dag er klare over, at det ikke er ulejligheden værd at søge. Dette ses allerede af de høje priser på brugte motorkøretøjer og af den omstændighed, at der i dag her i landet kører ca. 126 000 personvogne, hvoraf 60 pct. er over 15 år eller endnu ældre. Naturligvis må det tages i betragtning, at en frigivelse af importen indenfor den europæiske betalingsunions område vil medføre betydeligt fald i priserne på brugte vogne, og derfor medføre, at mange, som i dag kunne ønske at købe et nyt automobil, ville lade sig nøje med en billig brugt vogn; men hvor stor begrænsning i efterspørgslen efter nye vogne dette vil medføre, forekommer mig meget tvivlsomt, idet forholdet jo er det, som det ærede medlem hr. Tholstrup også var inde på, at disse gamle vogne ofte vil koste lige så store beløb i årlig vedligeholdelse, som den sædvanlige afbetaling på en ny vogn andrager.

En opretholdelse af vor nuværende automobilpark antages at ville kræve en import på 12 000—13 000 vogne årlig, idet man regner med en gennemsnitslevetid på ca. 10 år. Hvor stor en yderligere ekstraordinær import der vil blive spørgsmål om, kan man vanskeligt skønne over. Man kan anføre at 70 000—80 000 vogne er 15 år gamle eller ældre og derfor under normale forhold burde udskiftes, men det

er på den anden side klart, at de økonomiske forhold i befolkningen ikke vil muliggøre at foretage en så betydelig udskiftning på een gang. Et vist holdepunkt kan man måske få, når man ser på automobilimporten i Sverige, hvor importen vel ikke er fri, men antagelig stort set dækker behovet. Sverige havde ved udgangen af 1949 en vognpark på ca. 190 000 vogne, altså 50 pct. større end vor nuværende. I årene 1950 og 1951 blev der tilsammen indregistreret ca. 125 000 nye vogne. En forholdsmæssig tilsvarende import hos os ville altså betyde godt 80 000 vogne på 2 år, d. v. s. en ekstraordinær import på ca. 55 000 vogne indenfor en 2 års periode. Nogen direkte sammenligning er selvfølgelig ikke mulig, idet de økonomiske forhold i Sverige i de nævnte år var helt anderledes end forholdene her i landet i dag, men på den anden side ligger det vist klart, at den svenske automobilpark aldrig tilnærmelsesvis har været i samme dårlige tilstand, som den danske er i dag. Hvis vi imidlertid må forudse en ekstraordinær import på omkring et halvt hundrede tusinde nye personautomobiler i løbet af 2 år, betyder dette en ekstraordinær valutaudgift, der, om den nuværende gennemsnitsimportpris kan holdes, vil andrage ca. 350 mill. kr. Dette beløb kan altså komme oven i de ca. 90 mill. kr. om året, som den regelmæssige opretholdelse af automobilparken vil koste, og det forekommer mig, at der her er tale om beløb, som man ikke for tiden kan mene det forsvarligt at anvende på automobilimporten.

Jeg erkender selvfølgelig, at alle sådanne forsøg på ad sammenligningens eller beregningens vej at danne sig et skøn over, hvilke valutaudgifter en realisation af det fremsatte forslag ville få, let kan kritiseres, og jeg kan i denne henseende illustrere det ved erfaringerne fra frigivelsen af de store lastvogne, for hvilke der blev indført fri bevillingsudstedelse pr. 1. januar i år. Man havde her ment, at markedet var praktisk talt mættet, og man havde fra branchens side regnet med, at der ikke ville blive tale om nogen meget væsentlig ekstraordinær import. Fra administrationen havde man forudset, at den hidtidige import på ca. 20 mill. kr. i hvert fald ville blive fordoblet til 40 mill. kr. for indeværende år. Resultatet var imidlertid, at der i årets første 9 måneder var begæret bevillinger