

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

loven er der foreslået en mindre tilføjelse til lovens § 5, som skulle muliggøre også i andre tilfælde at anvende den i loven foreskrevne salgsform. Man har i en række tilfælde af praktiske grunde tilladt brugte personmotorkøretøjer indført her i landet for tilrejsende, tilflyttere o. lign., og man har her for at undgå spekulationer i de øjeblikkelige forhold på automobilmarkedet her i landet klausuleret sådanne køretøjer, således at de ikke kan afhændes uden særlig tilladelse. I tilfælde, hvor sådanne vogne er søgt solgt, har man da prøvet at anvise dem gennem direktoratet for vareforsyning til forbrugere med et af automobilfordelingsnævnet godkendt kvalificeret kørselsbehov, og der er i forbindelse hermed fastsat en højeste pris af direktoratet efter aftale med prisdirektoratet.

I mange tilfælde har det imidlertid ikke været muligt at afhænde køretøjerne på denne måde, og det ville i så fald være praktisk at skabe mulighed for ejeren for at komme af med vognen ved at tillade den afhændet på den i loven foreskrevne måde. Også i andre tilfælde, hvor der er tale om vogne, der er forsynet med klausul mod salg, vil det kunne være i ejernes interesse at kunne opnå tilladelse til at skaffe sig af med vogne gennem salg efter de i loven fastsatte regler. Det er derfor foreslået, at handelsministeren i særlige tilfælde kan tillade også andre brugte personmotorkøretøjer end dem, der er nævnt i lovens §§ 1 og 5, solgt efter de i loven omhandlede regler.

Under behandlingen i det andet høje ting er der foretaget en enkelt redaktionel ændring, idet ordene „oprindelige ejer“, der forekommer i lovens §§ 3 og 7, ændres til: „sælgeren“.

Med disse bemærkninger tillader jeg mig at anbefale det foreliggende lovforslag til hurtigt og velvillig behandling i det høje ting.

Lars P. Jensen: Det er klart, at en fri import af biler vil være den bedste løsning på prisspørgsmålet for de gamle biler, som skal byttes med nye. Det er også klart, at jo flere vogne der kommer ind, jo bedre kan man fordele dem. Fra januar 1952 til 30. september 1952 er der indkommet 35 252 ansøgninger, og der er bevilget 7 600 biler; det er $\frac{1}{5}$ eller 20 pct., og man forstår heraf, at det ikke kan lade sig gøre at fordele bi-

lerne på en retfærdig måde, ligegyldigt hvor hæderlige bestræbelser man gør sig derfor.

Vi har sikkert alle herinde før eller senere haft føling med folk, der har fået afslag på deres ansøgning om indkøbstilladelse til en ny bil. Jeg tilstår, at jeg mangfoldige gange har fundet afgørelsen urimelig. De pågældende kan altid henvise til en anden, der har fået en bil, og som efter deres opfattelse har mindre brug for den, end de har. I mange tilfælde synes jeg også, at bevillingerne er givet på et for spinkelt grundlag. Man får tit det indtryk, at man i de enkelte afgørelser går frem efter princippet: hellere ramme ved siden af end slet ikke ramme, men jeg er klar over, at det er svært at undgå uretfærdigheder, når kun 20 pct. af ansøgerne kan få tildeling.

En af årsagerne til, at den lov, vi her behandler, blev til, var netop, at man ville lette presset på ansøgningerne noget. Det var dengang og er stadig en stor økonomisk fordel at få indkøbstilladelse til en ny vogn. Jeg ved ikke og kan ikke sige, om de 35 000 ansøgere stadig vil have en ny vogn, hvis importen af biler bliver givet fri, og jeg ved ikke, om der er andre, der vil købe, hvis der bliver vogne nok, men som i dag ikke har søgt. Vi har kun de nuværende tilstande at vurdere ud fra, ca. 35 000 ansøgninger og ca. 10 000 tildelinger. Når man tager vor vognparks tilstand i betragtning, tror jeg, at der fremover vil være et stærkt pres på ansøgningerne, og derfor er loven efter min og mit partis opfattelse stadig nødvendig.

Ministeren ønsker heller ikke, at loven skal falde bort, men stiller forslag om en ændring i lovens satser. Efter den gældende lov får sælgeren 60 pct. af salgssummen, og de 40 pct. går til vejfonden. Som ministeren sagde for et øjeblik siden, ønsker han nu, at de første 2 000 kr. skal være afgiftsfri, og derefter skal 60 pct. af restbeløbet tilfalde ejeren og 40 pct. vejfonden. For at sige det kort: Ministeren ønsker at forhøje alle, der er så heldige at få en indkøbstilladelse, 800 kr. sammen med indkøbstilladelsen. Vi synes, det er urimeligt. Man kan vist godt sige, at loven blev til i udvalget, for den blev ændret ret væsentligt dér, og udvalget var stærkt inde på, at delingsforholdet burde være 50 : 50, og det var kun juridiske grunde, der afholdt os fra at søge dette gennemført her i salen. Resultatet blev altså 60 pct. og 40 pct.