

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

te formål yderligere haft den for automobilordningens administration gunstige virkning, at den i nogen grad har aflastet det meget store pres på automobilfordelingen, som var en følge af, at man inden lovens gennemførelse ofte kunne erhverve en ny vogn på indkøbstilladelse for de samme penge, som den brugte vogn, der udskiftedes, kunne indbringe i det frie marked.

Når loven nu yderligere foreslås forlænget for 1 år, skyldes det, at automobilimporten stadig ikke på langt nær står mål med behovet og de konstaterede priser for brugte motorkøretøjer derfor stadig ligger væsentligt højere, end hvad der ville være tilfældet under normale forhold. Med hensyn til importen er denne vel steget meget væsentligt i det sidste par år, således venter man i år at kunne fordele 16 000—17 000 personautomobiler, hvortil kommer en import på dollarpræmieringsbasis af 7 000—8 000 vogne, således at der ialt i år vil tilgå personvognsparken ca. 25 000 nye vogne. Om udsigterne for importen i 1954 er jeg desværre ikke på nuværende tidspunkt i stand til at udtale mig, men forhåbentlig vil det være muligt til næste år at nå en import af mindst lignende størrelse som den, der er tale om i indeværende år.

Uanset den store import er der dog stadig et meget betydeligt udækket behov, hvilket bl. a. fremgår af, at der til automobilfordelingsnævnet i indeværende års første tre kvartaler er indgået ikke mindre end ca. 44 000 ansøgninger om personautomobiler. For hele året må der således ventes et ansøgningstal på mellem 55 000 og 60 000, hvoraf kun ca. 16 000—17 000 kan imødekommes. I denne forbindelse bemærkes, at de til automobilfordelingsnævnet indgående ansøgninger praktisk talt altid er begrundet med et virkeligt erhvervsmæssigt behov.

Også priserne på de brugte biler giver et billede af, hvor stort det udækkede behov stadig er. Vi har nu gennem dollarpræmieringsordningen et vist frit automobilsalg her i landet, og der er et meget betydeligt træk på automobiler indkøbt på dollarpræmieringsbasis, uanset at disse gennemgående koster ca. 40 pct. mere end vogne indkøbt på indkøbstilladelse til normal pris. Ser man på priserne på brugte vogne, således som disse fremgår af et af Danmarks

Automobil-Forhandler-Forening i sommer udgivet brugtvoanskatalog, viser det sig, at disse priser svarer godt til prisniveauet for vogne, der købes på dollarpræmiering. For de gængse mindre vogne synes priserne endog at ligge noget højere end dollarpræmieringsprisen med fradrag af sædvanlig afskrivning. Der synes derfor ikke at være tvivl om, at brugtvoanspriserne stadig ligger så langt over en naturlig pris baseret på de importerede vognes sædvanlige udsalgspris, at det vil være nødvendigt at opretholde loven endnu et stykke tid.

Loven er derfor foreslået forlænget endnu 1 år, men man har under hensyn til usikkerheden med hensyn til udviklingen ment det naturligt at åbne mulighed for dens ophævelse ad administrativ vej på et tidligere tidspunkt, nemlig ved kgl. anordning, hvorved jeg dog bemærker, at jeg selv sagt, inden et sådant skridt bliver taget, vil drøfte spørgsmålet med det i vareforsyningslovens § 15 omhandlede udvalg.

Der er dog foreslået en ændring i forhold til den nugældende lov, nemlig en nedsættelse af det beløb, der tilgår vejfonden fra de gældende 40 pct. til fremtidig 25 pct. Man har herved taget i betragtning, at der set i forhold til situationen, da det høje ting senest tog stilling til spørgsmålet om forlængelse, er konstateret et vist prisfald. Det er vel ikke nemt at bedømme et sådant prisfald, når henses til den meget uensartede bestand af vogne, der kommer til bortsalg i henhold til loven, men det kan dog ses, at gennemsnitsprisen for de automobiler, der er kommet til offentligt bortsalg siden november i fjor, er faldet ca. 15 pct., i hvilken forbindelse jeg bemærker, at automobilfordelingsnævnet ikke i den forløbne tid har ændret sit syn på, hvad der måtte udkræves for at kassere en vogn. Vi har forsøgt at tage enkelte typer og årgange, af hvilke der erfaringsmæssigt kommer et stort antal til salg, frem til særlig undersøgelse for at se, hvorledes prisfaldet har været for sådanne vognes vedkommende. Tager man f. eks. Opel Kaptajn 1939, hvoraf i november-december 1952 er bortsolgt 13 stykker og i juni—juli 1953 er solgt 20 stykker, viser gennemsnitsprisen et fald fra 8 660 kr. til 8 350 kr., altså kun 300 kr., og tager man i betragtning, at årgangen i perioden er blevet en 7—8 måneder ældre, synes der