

[Stæhr Johansen.]

steder, ikke mindst i de skandinaviske lande, har der efter krigen været en væsentlig stigning i automobilforbruget. Sverige har f. eks. fordoblet antallet af automobiler siden krigen, Island har femdoblet antallet, og i Norge, som dog ikke er så økonomisk godt stillet som vi, er der en stigning på 25 pct., i Finland er den 29 pct., hvorimod den for Danmarks vedkommende kun er 11 pct.

Ser man væk fra Frankrig, er vi det af samtlige Marshalllande, der har haft den ringeste forøgelse af vor bilpark, og det har været medvirkende til, at vore vognes alder er blevet væsentlig forøget. Man kan regne med, at gennemsnitsalderen for automobiler her i landet er vokset til over 14 år. Statistikken viser, at i 1939 udgjorde automobiler på 12 år og derover kun 13 pct. af vognparken, i 1952 er vi oppe på 70 pct. Jeg synes, det taler et meget alvorligt sprog til os.

Hvad angår antallet af indbyggere pr. personautomobil, har dette været faldende i alle andre lande, medens det har været stigende i Danmark. I 1938 var der i Danmark 1 bil for hver 34 indbyggere. Vi er nu kommet ned på 1 bil for hver 36 indbyggere, og det er altså en forringelse i forhold til alle andre lande, Frankrig undtaget.

Jeg har nævnt disse tal for at understrege nødvendigheden af, at dette problem bliver løst, men vi er naturligvis i vort parti ikke blinde for, at det vil stille meget store krav til vor valuta. Jeg er dog lidt mere optimistisk end det ærede medlem hr. From, der regnede med, at importprisen gennemsnitlig var 12 000 kr. pr. automobil. Jeg tror, at hvis man regner med 7 000—8 000 kr., vil det være mere rigtigt. Jeg har forstået, at handelsministeriet regner med 7 000 kr.; i så fald ville en frigivelse af importen medføre et valutaforbrug på omkring 250 mill. kr. (Heising: Mere!). Jeg ved ikke, om det er mere. Jeg har forstået, at der i de første 8 måneder af året har været en import på ca. 125 mill. kr., og hvis det tempo holder, bliver den samlede import for 1953 185 mill. kr. Jeg mener derfor ikke, at forøgelsen vil blive så stor som de 250 mill. kr., men uanset størrelsen af beløbet erkender jeg, at det er et meget alvorligt problem, når vi tager vore valuta-beholdninger i betragtning.

Man må derfor rejse det spørgsmål, om der er muligheder for at løse problemet. Jeg vil der gerne spørge den højtærede minister, om man ikke kunne frigive denne import ligesom tekstilimporten og så samtidig indføre en deponeringsordning. Den deponeringsordning, som man i sin tid gennemførte for tekstilerne, medførte en øget konkurrence og deraf følgende prisfald til fordel for forbrugerne og var i det hele taget, hvad jeg ville karakterisere som en succes. Hvorfor skal man ikke gentage denne succes og søge en lignende ordning gennemført for automobilerens vedkommende? Jeg tror i hvert fald, at det må tages med i de overvejelser, man gør sig vedrørende importen af automobiler.

Mit parti vil gerne se på lovforslaget i et udvalg, for at vi der kan få de oplysninger, som vi mener er nødvendige for at kunne tage endelig stilling.

Kirkegaard: Den ændring, som her er til behandling, er kun en lille detail i hele automobilordningen. Ændringen er, såvidt jeg kan se, rimelig i betragtning af de faldende priser på brugte motorkøretøjer, og jeg har i og for sig ingen betænkeligheder ved at anbefale tingets medlemmer at stemme for det foreliggende lovforslag.

Spørgsmålet er imidlertid, om vi ikke allerede nu skal gå noget videre og indlede en afvikling af tildelingsordningen. Vi må gøre os klart, at en afvikling må foregå over mindst et år eller mere, da presset på indførsel og fordeling ellers ville blive for stærkt. Efter min og mit partis vurdering ville det være rimeligt allerede nu at frigive vogne under 16 000 kr. eller deromkring, når der betales et beløb, der svarer til 50 pct. af den nuværende omsætningsafgift, ekstra. Dette ekstra beløb skulle så eventuel stå fast i nogle måneder og derefter aftrappes over 12 måneder.

Hvis det kan gennemføres, vil der kun være en ganske ringe fordel ved at få tildelt en indkøbstilladelse. Hvis ansøgeren i forvejen har vogn, kan en sådan lige så godt afhændes på det fri marked og en ny vogn købes på de vilkår, som jeg her har skitseret. Afleveringspligten for brugte biler og auktionsordningen i det hele taget vil da kunne ophæves med det samme, og der vil så kun være mening i at opretholde den