

[Tholstrup.]

Jeg vil gerne her iøvrigt henvise til rigsdagstidende fra i fjor, sp. 1116, hvor jeg har givet en udførligere fremstilling, således at ærede medlemmer ikke skal trættes af for mange gentagelser her i dag; det er jo fredag, det må man tage hensyn til. Der er dog et par enkelte detaljer, jeg gerne vil slå fast. Først og fremmest vil jeg slå fast, at vi i øjeblikket bruger 350 mill. kr. årlig til reparationer af vor bilpark. Dette beløb vil sikkert kunne halveres ved en frigivelse af bilerne indenfor den europæiske betalingsunion — og som jeg nævnedes før, må vi tage Østtyskland og andre tredielande med — hvor det i særlig grad drejer sig om produktion af mindre vogne, som er billigere i forbrug af benzin og olie, og som i hvert fald ikke foreløbig vil kræve reparationsudgifter. Mange, der i dag kører i store, gamle vogne, vil være glade for at kunne sætte sig op i en af de nye biler, selvom de er små, og derved vil jo opnå store besparelser. Jeg vil til særlig understregning af, hvor dyrt det er at reparere gamle biler, gerne referere, hvad „Sørens far“ skrev i „Jyllandsposten“ den 29. september i fjor. Det er en forretningsmand i en sydjysk købstad, der siger, at han har to ældre biler fra 30'erne; de er holdt i orden, men det er meningsløst dyrt. I 1950 kostede de 8 660 kr. i reparationer, i 1951 9 436 kr. og i perioden juli—november 1952, altså for fire måneder, 4 029 kr., ialt 22 125 kr. i løbet af to år og fire måneder. Det er et vanvittigt spild af penge og arbejdskraft, en arbejdskraft bestående af vore ypperste mekanikere, der kunne sættes ind i eksportens tjeneste og dermed være med til at skaffe de midler, der skal bruges til importen. Med disse tal er vi sandsynligvis så højt oppe i overflødige reparationsudgifter og olie- og benzinspild, at man kunne forny hele denne park af gamle, store vogne fuldstændig gratis både for de kørende og for samfundet som helhed. De drikker benzin og olie i spandervis. De bruger dobbelt så meget pr. km som de nye vogne, der yder det samme, og det vil altså sige, at halvdelen af den benzin og olie, man hælder i disse gamle vogne, løber lige igennem uden at gøre nogen som helst nytte.

Der vil sikkert komme nogle indvendinger i debatten her om den valutamæssige side

af sagen, men jeg må hævde som ved tidligere lejligheder, at man kan ikke købe for de samme penge mere end en gang. Skulle importen af biler medføre et stort valutaforbrug, vil der blive en tilsvarende nedgang i valutaforbruget på andre områder eller en nedgang i forbruget af danske varer, som så kan eksporteres, og det vil selvfølgelig være en importnedgang af mindre nyttige varer end biler. Det er givet, at når folk selv skal vælge, så vælger de det, der er nyttigst for dem, og altså vil der blive en nedgang i valutaforbruget på andre områder for mindre nyttige varer i stedet for de mere nyttige varer, som biler er. Her i det høje folketing sidder mange folk, som har indsigt i praktiske forhold, og jeg er ikke i tvivl om, at de vil give mig ret i disse betragtninger. Derfor håber jeg også, at de følger deres vælgere og stemmer for det forelagte forslag til beslutning.

Jeg vil gerne tilføje, at for at bremse en voldsom købebølge, da der er en del indestængt købelyst, selvom der sandsynligvis ikke er nogen særlig stor opsparret købeevne, er det, jeg har foreslået en aftrapning i omsætningsskatten, men dette spørgsmål vil vi jo komme til at debattere under den næste sag på dagsordenen.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Den ærede forslagsstiller var inde på, at det var en nyttig gerning, han gjorde ved at stå på denne talerstol og tale om denne sag år efter år, og han mente også at kunne konstatere, at det havde bevirket, at der var blevet frigivet flere biler, end der ellers ville være blevet frigivet. Jeg ved ikke, hvordan den afgæede regering ser på dette forhold, men jeg vil gerne fremhæve, at for regeringens vedkommende har den ærede forespørgers mange ord ikke været afgørende for bedømmelsen af dette vigtige spørgsmål.

Når det ærede medlem foreslår en frigivelse af personvognsimporten omfattende vogne fra EPU-området — og nu kom spørgsmålet om de østtyske vogne med — vil jeg gerne straks slå fast, at den begrænsning, der ligger i, at der skulle være tale om indførsel fra disse områder, er meget ringe. Hvis vi ser på importen fra i år, stiller det sig sådan, at vi har fået 400 biler af de 17 500, der er indført, udenfor EPU-områ-