

[Lars P. Jensen.]

list, hvorfor han ikke har foreslået, at bilerne skulle frigives, om jeg så må sige, på den måde fra hele verden. Det må dog være et led i det ærede medlems principper og i takt med det ærede medlems tale både i dag og før her i salen og ude omkring i landet. Man kunne endvidere fristes til at stille det spørgsmål — da det ærede medlem har skrevet, at bilerne *snarest* skal frigives — hvorfor det ærede medlem ikke i pagt med sin opfattelse skriver, at bilerne *straks* skal frigives.

Det er imidlertid ganske klart, at alle er interesserede i en frigivelse, subsidiært i en hurtigere afvikling, og jeg vil gerne sige det så stærkt, som jeg kan, at det ikke er et spørgsmål om vilje, men det er simpelthen et spørgsmål om de valutariske muligheder. Hvis det blot var et spørgsmål om vilje, således som det ærede medlem er tilbøjelig til at påstå, er jeg sikker på, at det var sket for længe siden, for det er ganske klart, at en fordeling kan ikke blive retfærdig, det erkender vel alle i denne sal. Når der er fordelt, som det ærede medlem sagde, 13 000 biler på forskellige erhvervsgrupper, er det svært at sige, om det er retfærdigt eller uretfærdigt; der er sikkert ved denne fordeling sket ikke så få uretfærdigheder, det erfarer vi jo jævnlige, når vi får en bilsag i vor egen kreds. Det er klart, at alt dette vil forsvinde, hvis vi får en fri import, og det er lige så klart, at det vil blive en lettelse for os allesammen, om dette blev tilfældet. Men jeg tror heller ikke, der er et eneste medlem her i tinget eller et eneste medlem af regeringen, der ønsker denne ordning opretholdt en dag længere end højst nødvendigt.

Jeg erkender samtidig, at bilparken herhjemme er utilfredsstillende sammensat. Når man ser, at i 1939 udgjorde biler på 3 år og derunder 32 pct. og i 1952 16 pct., at i året 1939 udgjorde biler i alderen 4—11 år 55 pct. og i dag 14 pct., og at i 1939 udgjorde biler på 12 år og derover 13 pct., men i dag 70 pct., er det klart, at der i dag må være et stort behov for nye biler. Det viser også den omstændighed, at der i 1952 var 40 000 ansøgninger, og at der indtil 30. september i år er kommet 44 000 ansøgninger, hvad der må betyde, at der i 1953 vil komme ca. 60 000 ansøgninger. Det viser også den store

efterspørgsel efter dollarbilerne, til trods for at man må betale en ret klækkelig overpris for disse biler. I 1952 blev der således solgt 1 600, i 1953 8 000.

Men når der er et sådant behov, måtte det også give sig udslag i en meget stor import, hvis der skete en frigivelse af bilerne. Hvis man simpelthen regner med, at de 60 000 ansøgninger skal effektueres, og at de koster 7 000 kr. i gennemsnit i importpris, vil det sige det samme som et valutaforbrug på 420 mill. kr. Dette må ses i relation til det valutaforbrug, vi har haft i 1951 på 31,4 mill. kr. og i 1952 på 79,8 mill. kr., deraf 10 mill. kr. på dollarbiler, eller for at tage det sidste år: til 31. august i år et valutaforbrug på 125,8 mill. kr., hvoraf de 45 mill. kr. er til dollarbiler. Det ville altså blive en meget væsentlig forøgelse.

Her er det, at ønsket om frigivelse, så vi kommer bort fra tildelingsordningen og får en bedre sammensætning og en modernisering af vor bilpark, støder sammen med, om jeg så må sige, den anden side af medaillen. Vi må så gøre op, om vi har råd til det. Ministeren oplyste, at vi ultimo oktober havde en valutabeholdning på 370 mill. kr. Gjort op i procenter vil det sige 2½ pct. af vor udenrigshandel, og når vi ved, at vor valutabeholdning er af en sådan beskaffenhed, at vi har et overskud på dollarområdet, men et stort underskud på EPU, på hvilket område det ærede medlem ønsker at frigive bilerne, må vi erkende, at det er meget beskedne reserver, vi har. Og vi ved ikke, hvad der er forude. Der er et gammelt ord, der siger, at ingen kender dagen, før solen går ned. Man kan passende sige, at ingen kender valutaregnskabet, før nytårsklokkerne ringer. Der skal kun små ændringer til i udenrigshandelen, for at det får indflydelse på valutareserven. Blot en ændring i import- og eksportpriserne på 5 pct. vil give et udsving på et sted mellem 300 og 400 mill. kr. i valutaen. Der kan også komme afsætningsvanskeligheder for vor industri, hvad der er visse tegn til. Skulle vi så bruge 70 eller 80 pct. af vore reserver til biler, vil jeg simpelthen karakterisere det som let-sindigt. Gør vi de 60 000 ansøgninger op — og man må gå ud fra, at de, der har søgt, vil have biler — vil det blive 420 mill. kr.;