

[Lars P. Jensen.]

stillet op i relation til de 25 000 biler, vi har importeret i 1953, og som kostede 175 mill. kr., vil det betyde et merværdi-forbrug på 245 mill. kr. Hertil kommer så — det ærede medlem har ikke foreslået det i sit forslag til beslutning — at motorcykler skulle gives fri; så kommer der også en forøgelse af dem... (Tholstrup: Motor-køretøjer!). Vel, så kan man sige, at de 60 000 ansøgere vil købe bil, såfremt bilerne bliver givet fri. Jeg tror, det er rigtigt, som ministeren siger, at alle disse ansøgninger er vel begrundede, og jeg tror også, at det ærede medlem hr. Tholstrup, hvis han gik ned i bilfordelingsnævnet og kiggede ansøgningerne efter en for en, ville erkende, at disse mennesker skulle have tilladelse til at importere en bil. Men selvom nogle skulle falde væk, er det givet, at der vil komme andre til, som i dag ikke har søgt, fordi de ikke har et dokumenteret behov. Dengang lastbilerne blev givet fri, skønnede branchen — jeg er sikker på, at branchen, ligesom det ærede medlem hr. Tholstrup, var vidende om, at der var et stort behov for lastbiler — at der ville blive brug for 1 600 lastbiler til 20 mill. kr.; der blev en import på 5 154 til et beløb af 115 mill. kr. Og dengang man skulle afgøre spørgsmålet om import af motorcykler, svarede branchen, at ved en frigivelse ville der blive brug for 5 000 motorcykler til 15 mill. kr.; det blev 10 gange så meget som i 1939 og 5 gange så meget som branchen skønnede.

En anden ting, som jeg også vil pege på, er, at de gamle biler ikke faldt i pris ved sidste auktion, selv efter alt det røre og al den diskussion, der har været om en eventuel frigivelse af bilerne.

Så hævder man, at de gamle biler vil blive hugget op. Man har ingen erfaringer fra Sverige i den retning. Det har netop vist sig dér, at de gamle biler ruller videre, om ikke på hovedvejene, så på bivejene. Den besparelse i reservedele, som det ærede medlem talte om, tror jeg ikke på. De samme erfaringer, som man har gjort i Sverige, at de gamle biler ikke bliver hugget op, ville man sikkert også gøre herhjemme. Derfor vil resultatet af frigivelsen blive et meget stort forbrug af valuta, måske hele reserven eller en meget stor

procentdel af den. Derfor må det spørgsmål melde sig: Har vi råd til at bruge så meget af vor valuta, er der så ikke andre varer, som det var lige så ønskeligt at få over på friliste?

En ting er imidlertid ganske klar: bruger vi vor valuta til biler, er alle sunde lukkede for en yderligere frigivelse af andre varer. Og ikke nok med det, frigivelsen vil efter vor opfattelse også rejse andre problemer. For det første vil den fuldstændig torpedere dollarpræmieringen. Nu er dollarpræmieringen ikke indført, for at vi skulle få større bilimport, selvom 80 pct. af den bliver brugt til bilimport, men dollarpræmieringen blev indført for at stimulere dansk eksport til udlandet, navnlig til dollarområdet, og ikke alene for at stimulere eksporten, men også som modvægt mod tilsvarende ordninger i andre lande, navnlig i Holland og Vesttyskland; dér er resultatet åbenbart. Det ærede medlem sagde, det var, fordi man havde fået flere grise, at der var eksporteret flere dåser skinke. Jeg kan fortælle, at Dansk Frøhandlerforening gør op, at der er sket en væsentlig ændring i eksporten, således at der nu foregår en stadig stærkere stigning i eksporten til både Canada og USA og en tilsvarende nedgang i eksporten til Holland, idet Holland i sin tid købte det danske frø op og solgte det videre til Amerika og Canada, fordi Holland havde en dollarpræmiering, hvad Danmark ikke havde; da vi fik det, blev Danmark konkurrence-dygtig på dollarmarkedet. Også andre ting taler for, at det er dollarpræmieringen, der har befordret vor eksport. Kødkonserverfabrikkernes eksportsammenslutning har gjort opmærksom på, at eksporten i 1953 alene for dåseskinker vil komme op på 100 mill. kr., og hævder, at såfremt man ikke har dollarpræmiering, vil disse markeder forsvinde, og ligeledes markederne i Sydamerika og andre steder. Der ligger heri dette, at det ikke er helt klart, hvor længe dollarpræmieringen skal løbe, det skal der forhandles om internationalt. Jeg synes, det er urimeligt, at man torpederer dollarpræmieringen, før der er klarhed over, om der skal ske en ændring. Sagen er drøftet i vareforsyningsudvalget, men den er ikke helt klar endnu.

Der er et andet problem, som melder sig