

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

Fællesrepræsentation og med bistand af professor Carl Iversen som særlig sagkyndig.

De ærede medlemmer vil sikkert huske, at lovforslaget i december måned blev behandlet i det høje ting og derefter henvist til et udvalg. Udvalget nåede ikke at afslutte sit arbejde inden folketingssamlingens slutning, og det blev derfor nødvendigt at forlænge det midlertidige tillæg til bankloven, hvis gyldighed udløb den 1. maj 1955, endnu et år. Jeg går ud fra, at der i det kommende udvalgsarbejde vil blive lejlighed til at drøfte forslaget i enkeltheder.

Jeg vil dog gerne allerede nu fremdrage et enkelt punkt. Det drejer sig om ændringerne i § 12, lovforslagets § 1, nr. 9. Denne bestemmelse går ud på, at de enkelte engagementer ikke må overstige 35 pct. af bankens egenkapital, en procentsats, der dog under visse forhold kan forhøjes til 50. Ved beregningen af disse størstebeløb for en banks samlede engagement med en enkelt kunde kan der dog bortses fra en række forskellige poster, der ikke skønnes at frembyde nogen særlig risiko. Som jeg oplyste ved forslagets fremsættelse sidste år, har Danske Bankers Fællesrepræsentation fremsat ønske om, at der blandt disse fradragsberettigede poster skulle medtages lån, for hvilke en dansk kommune hæfter eller garanterer, og lån, der er sikret ved håndpant i obligationer, udstedt eller garanteret af danske kommuner. Danske Bankers Fællesrepræsentation henviser herved til, at sparekasselovens § 9 ikke sætter nogen grænse for, hvilke beløb en sparekasse må anbringe på denne måde. Også livsforsikringselskaber og pensionskasser kan frit anbringe deres midler i kommuneobligationer. Danmarks Nationalbank har imidlertid næret visse betænkeligheder ved, at der gives bankerne tilladelse til ubegrænset anbringelse af midler mod direkte eller indirekte kommune garanti, og der er derfor ikke i det foreliggende forslag indsat nogen bestemmelse til imødekomme af bankernes ønske. Som jeg også udtalte sidste år, må jeg imidlertid erkende, at der kan rejses nogen tvivl, om bankerne i denne henseende skal være anderledes stillet end sparekasser, livsforsikringselskaber og pensionskasser. Dette spørgsmål må derfor nok inddrages i det kommende udvalgs drøftelser.

Med disse bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale lovforslaget til det høje tings velvillige behandling.

Endvidere har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer*.

Ved loven af 20. december 1950 blev det bestemt, at personer eller virksomheder, der opnår tilladelse til indkøb af et nyt personautomobil til udskiftning af en ældre vogn, skulle lade denne ældre vogn sælge ved offentligt bortsalg, og at kun 60 pct. af de ved salget indkomne beløb skulle tilfalde vedkommende ejer, medens restbeløbet — de 40 pct. — skulle inddrages i vejfonden. Den begrænsede import af automobiler havde medført betydelige overpriser på brugte motorkøretøjer, og man fandt det urimeligt, at de, der fik adgang til at købe et nyt automobil, samtidig skulle indkassere den helt ekstraordinære konjunkturgevinst, der var betinget af, at landets økonomiske forhold ikke muliggjorde den fornødne import af personmotorkøretøjer.

Loven var oprindelig gældende for 1 år, men er siden forlænget for eet år ad gangen, senest ved lov af 29. oktober 1954, dog således at der i forbindelse med forlængelserne i 1952 og 1953 er foretaget visse ændringer. Efter de nugældende regler får ejeren de første 2 000 kr. ubeskåret, og af restbeløbet udbetales der ham 75 pct., medens kun 25 pct. inddrages i vejfonden; endvidere er der givet hjemmel for, at også andre vogne — vogne, der er klausuleret mod videresalg — kan bortsælges efter de i loven indholdte regler. I forbindelse med forlængelserne i 1953 og 1954 er der åbnet mulighed for, at loven kan bortfalde inden den fastsatte udløbstid ved kgl. anordning, såfremt forholdene skulle ændre sig, så bestemmelserne ikke længere anses for fornødne. Loven foreslås nu forlænget for yderligere 1 år, idet automobilimporten stadig ikke på langt nær står mål med behovet og priserne på brugte automobiler derfor stadig ligger højere, end de ville gøre i et frit automobilmarked.

Importen af personautomobiler udgjorde i 1952 ca. 10 600 stk., i 1953 ca. 26 000 og i 1954 ca. 36 000. I de første 8 måneder af indeværende år har importen udgjort