

*Lovforslaget*

vedtoges med 126 stemmer mod 5; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

**Formanden:** Lovforslaget vil nu blive tilstillet statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

*Eneste behandling af forslag til beslutning af folketinget (angående importen af personmotorokøretøjer).* [Af Tholstrup].

(Forslaget til beslutning findes i tillæg A. sp. 245).

Sagen sattes til forhandling.

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Jeg vil indlede med at sige, at hvis der bliver forhandling om det foreliggende forslag til beslutning om at frigive bilimporten indenfor OEEC-området, ønsker jeg det udvidet, således at importen også gives fri, når det drejer sig om tredielandsområde, som f. eks. Østtyskland, hvor vi ved at forøge bilimporten kan komme af med en hel del af de såkaldt nødlidende varer — det kan være nedfaldsfrugt, skidtfisk og slagteriaffald, men også frø og ost — hvad der kan virke som en betydelig stimulans for landbrugs-eksporten. Vi er derfor nødt til at se på muligheden af også at give fri dér, og i denne forbindelse kan jeg henvise til, at man i Norge praktisk talt har givet fri import, når det drejer sig om disse tuskhandler, der gennemføres som varebyttehandler, og som er nødvendige overfor de lande, med hvilke man har handelsaftaler.

Jeg stillede et lignende forslag til beslutning i fjor, desværre jo ikke med det ønskede resultat, udover at sagen blev stærkt diskuteret; måske er også visse synspunkter slået igennem. Resultatet har i hvert fald været, at vi har fået betydelig flere biler ind det sidste år end i året, der gik forud. Denne sag har samtidig vakt stor interesse i offentligheden; således har bladene været fyldt med forslag fra forskellig side i den sidste tid. Men man møder jo stadigvæk vrangvilje og mangel på forståelse. Det er imidlertid klart, at den forståelse, der mangler i det høje ting, den mangler ikke

ude i befolkningen, hvor man ikke hører en eneste indvending mod at frigive bilerne.

Det gælder både de politiske møder, som har fundet sted i årets løb, og motororganisationerne, og det kan ikke hjælpe, at man kommer og siger, at det er klart, at motororganisationerne ønsker bilerne fri, for de fleste, der er medlemmer af motororganisationerne, har nemlig bil, og mange af dem vil naturligvis gerne udskifte med en ny; men netop derved ville man jo få billigere brugte biler på markedet til fordel for de mindre velhavende; man ville faktisk bryde et delvis monopol. Vi havde fornylig en lov til behandling, hvorved man beskar dette monopol med en del; men man opretholdt alligevel hovedparten. Det vil altså sige, at folk, der får tildelt nye biler, med passende mellemrum kan få disse udskiftet og få afsat den gamle vogn til en relativt altfor høj pris i forhold til, hvad vognen burde sælges til. Ved en frigivelse ville dette problem løses; det er også et moment, man må tage i betragtning.

Det afgørende for folk er, at de let kan komme fra det ene sted til det andet, ikke, at det sker i den sidste nye model. Derfor ville der være et betydeligt marked for de brugte biler, der bliver givet fri. Og det er jo en kendsgerning, at bilerne er givet fri for de velhavendes vedkommende. De kan købe efter den såkaldte dollarpræmieringsordning, og det er jo også en kendsgerning, at de, der har hårdt brug for en bil og kan påvise dette, kan få en tildeling. Det er altså den store brede befolkning, der er afskåret fra at få bil. Mange af de brugte vogne ville ikke komme ud at køre, hvis nye kunne købes. Det drejer sig i særlig grad om store biler af ældre model, idet disse bruger uforholdsmæssig megen benzin og olie og er helt vanvittig kostbare i reparation. De ville ligesom i andre lande blive hugget op. Forleden dag blev en vogn af model 1946 kørt i stykker; den tilhørte en amerikaner, som holdt ferie her i landet. Bilen blev totalt vrang; den var så ødelagt, at den i andre lande var blevet slæbt til jernhandleren; men den opnåede på auktion en pris af lige ved 9 000 kr.; når den bliver repareret for 6 000—7 000 kr., har den i folks bevidsthed en værdi på 15 000—16 000 kr., fordi andre gamle biler ligger i dette høje prisniveau.

[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-

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

det. I debatten i går blev jeg betegnet som valutaoptimist, men slet så optimistisk som det ærede medlem er jeg desværre ikke. Efter min opfattelse vil det ikke være forsvarligt, som valutastillingen er i dag og med den risiko, dette forslag indebærer, at gå med til en frigivelse af personvognsimporten.

Det må i denne forbindelse fremhæves, at det ærede medlems skøn under samme debat sidste år har vist sig ikke at holde stik. Det ærede medlem var dengang inde på, at en fuldstændig frigivelse af importen ville medføre en import på 22 000 biler. Det har vist sig, at vi trods begrænsninger og trods en meget betydelig overpris på de biler, der er frie, er nået op på en samlet import på ca. 25 000 biler i år. Nå, nu må man medgive det ærede medlem, at det er ikke nemt at skønne over disse importforhold, og derfor må også mit skøn tages med et vist forbehold, men jeg vil gerne fremhæve nogle af de faktorer, jeg synes det er rimeligt at se på i denne forbindelse.

For det første har automobilfordelingsnævnet i det forløbne år modtaget ca. 60 000 ansøgninger om indkøbstilladelse, ansøgninger, som praktisk talt alle er begrundet i et virkeligt erhvervsmæssigt behov, og derudover må der så antages at være et stort antal personer og virksomheder, som ønsker at indkøbe personvogne, men som ikke har de fornødne erhvervsmæssige kvalifikationer og derfor ikke melder sig som ansøgere.

For det andet er der spørgsmålet om dollarbilerne. Det har vist sig, at til trods for at en dollarbil er fordyret med 80 pct. af vognens importværdi, har vi fået en import af disse vogne pr. 1. november på 8 700.

Endvidere vil det være rimeligt at se på, hvad der er sket ved de tidligere frigivelser. Vi så for lastbilernes vedkommende — det var med i diskussionen i dette høje ting sidste år — at den merimport, man fik, langt oversteg, hvad man havde ventet. Vi nåede op på endda det seksdobbelte beløb af, hvad man havde skønnet. Man mente i debatten sidste år, at dette var noget midlertidigt og en eengangsudgift, men det har vist sig, at importen stadig er på samme høje niveau.

På lignende måde, men blot endnu værre, ligger det for motorcyklernes vedkommende. Der er man nået til, at importen, som man havde tænkt ville blive tredoblet, er blevet tidoblet.

Sverige og Schweiz har jo temmelig frie importforhold, Schweiz fuldstændig frie og Sverige næsten frie, og det har bevirket en fordobling af importen i disse lande. Det er klart, at man ikke kan slutte noget absolut af disse tal, men jeg synes, det er vigtigt at understrege, at forhøjelsen har været så stor, og at der ikke er tegn til nedgang. For Sveriges vedkommende ser vi tværtimod, at medens der de første 2 år, efter at man gav bilerne næsten fri deroppe, var en vis nedgang, ligger tallene for i år væsentligt højere end for de foregående år.

Et moment til, som fortæller os noget om trangen til biler, er, som det ærede medlem hr. Tholstrup også var inde på i dag, den meget høje pris på brugte biler. På baggrund af alle de foreliggende kendsgerninger mener jeg, man må skønne, at en frigivelse af importen ville medføre, at vi fik en samlet import på henimod 60 000 automobiler årlig, og altså ikke kun det første år, men man måtte regne dermed i hvert fald de første år. Det ville betyde, at vi kom op på et importbeløb på 430—450 mill. kr. alene for personvognene, og når man ikke som den ærede forslagsstiller nærer en glad tillid til, at man blot behøver at forhøje importen, så vil eksporten melde sig ganske af sig selv, så kan man ikke undgå at nære alvorlige betænkeligheder overfor en frigivelse af et sådant beløb. Jeg kan i denne forbindelse nævne, at nationalbankens valutabeholdning ultimo oktober androg ca. 370 mill. kr., og det er, sammenlignet med vor meget betydelige udenrigshandel, kun ca. 2½ pct. af vor totale udenrigshandel. Under disse forhold siger det sig selv, at også relativt små ændringer i udlandets konjunkturer vil kunne have en betydelig virkning på valutastituationen, og selvom valutastillingen det sidste par år er forbedret, omend i aftagende tempo, er udviklingen dog så usikker, at det ikke kan anses for forsvarligt at anvende så store beløb på personbilimporten, som man kan risikere ved frigivelse.

Den ærede forslagsstiller fremhævede for nogle udtalelser, det var vist fra „Jyllands-

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

posten“, og nogle tal for, hvad reparationer koster. Det er rigtigt, at det koster betragtelige beløb, jeg kender også til det fænomen med en vogn, der drikker i spandevise af benzin og olie, og at det løber ud på landevejen — det er meget uheldigt, når det gør det. Spørgsmålet er blot, om vi ville undgå dette spild, hvis vi frigav importen, og om man virkelig ville få udskiftet de gamle vogne. Den ærede forslagsstiller har ikke påvist, at det er sket andre steder, hvor man har fået fri import af motorkøretøjer. Efter de oplysninger, jeg har om dette spørgsmål, ligger det sådan, at man i Sverige næsten ingen ophugning af vogne har haft, og det er således, at mindrebedmedede købere har været henvist til at købe disse meget slette vogne og at betale de meget store udgifter til reparationer og til olie og benzin.

Så er der et spørgsmål, man også må tage i betragtning, når man skal bedømme valutasituationen, og det er spørgsmålet om reservedele. Her har det ærede medlem tidligere været inde på, at importen af reservedele ville kunne sættes ned, såfremt vi frigav importen; men man må være klar over, at denne meget betydelige forøgelse af vognparken også vil kræve en betydelig forøgelse af reservedele. Også på dette område ville vi derfor få brug for et ekstra beløb ud af valutakassen.

Dernæst er der spørgsmålet om benzinen. Nye vogne kræver også benzin, og vi har derfor anslået, at med et nogenlunde normalt forbrug af benzin pr. vogn ville vi stå overfor en ekstra udgift til benzin på 11 mill. kr. årlig, og det vil stige yderligere.

Endelig vil jeg om det foreliggende forslag sige, at det vil medføre, at dollarpræmieringsordningen falder bort, idet den overvejende del af indkøb på dollarpræmieringsbasis er køb af automobiler, medens andre varer spiller en underordnet rolle. I denne forbindelse er der grund til at nævne, at en ikke uvæsentlig del af vore dollareksportmuligheder står og falder med denne dollarpræmierings opretholdelse.

Den ærede forslagsstiller har været inde på, at en forøget import af personautomobiler vil medføre formindsket import af andre og mindre nyttige varer, og at den muligvis også vil medføre et mindre forbrug

af valuta. Nu er det vanskeligt at skønne, hvad man ville have gjort, hvis man ikke købte bil, men jeg er ganske alvorligt bange for, at det ikke ville stille sig så gunstigt, som det ærede medlem forestiller sig. Jeg er bange for, at det først og fremmest ville bevirke en mindre opsparing her i landet, idet folk ville tage de penge, de skulle bruge til automobiler, fra deres opsparing, og det vil være så meget mere uheldigt, som opsparingen i forvejen er for lille, og dette er igen til stor skade for investeringsmulighederne indenfor hele erhvervslivet.

Et forhold, jeg også synes jeg må pege på, er, at såfremt det ærede medlems forslag om frigivelse gennemføres, vil man slå et arbejde i stykker, som netop er påbegyndt, nemlig et arbejde for at samle amerikanske vogne på danske samleband, og man må fremhæve, at automobilimporten har en meget høj valutakvote, og derfor kun giver ringe beskæftigelse og produktion her i landet. Der kan også være grund til at fremhæve, at en frigivelse af bilerne vil mindske mulighederne for frigivelse af andre varer, et spørgsmål, man forstod på debatten i går at det ærede medlems parti interesserer sig varmt for.

En forøgelse af vognparken vil desuden kræve et forøget garagebyggeri, og spørgsmålet er dog, om boliger til mennesker ikke må komme en postgang før boliger til biler. I vareforsyningsudvalget har man drøftet disse problemer og været enig om, at importen af biler må bremses, men har endnu ikke kunnet enes helt om formen for denne bremse. Også spørgsmålet om østtyske biler og andre tredielandsbiler er forelagt i vareforsyningsudvalget, og jeg har i udvalget givet udtryk for mine betænkeligheder ved de forslag, der har været fremme.

Som jeg allerede sagde indledningsvis, finder jeg det rigtigt, at man til enhver tid søger at udvide importen så meget, som forholdene tillader det, men den begrænsning må også understreges. Man må være klar over, hvad det er, man gør, og hvilke konsekvenser det indebærer. Ud fra den betragtning har jeg i vareforsyningsudvalget givet udtryk for, at regeringen finder, at importen stadig bør begrænses gennem automobilfordelingsnævnet, men at man vil tilstræbe en udvidelse af automobilimporten, såfremt valutasituationen ikke for-

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

værrer, og man tænker sig en merimport for det kommende år på ca. 5 000 vogne. Såfremt dette kan gennemføres, vil det betyde, at det antal vogne, der går til fordeling gennem automobilfordelingsnævnet, i 1954 vil komme op på 21 000—22 000 stykker, og hertil kommer så dollarpræmieringsvognene. Man vil således ialt nå op på en import af omkring 30 000 vogne. Ud fra den vurdering, vi i øjeblikket må anlægge på valutaudviklingen, mener jeg ikke, det vil være forsvarligt at gå videre, men noget helt ubetydeligt fremskridt er det jo heller ikke, der her er tale om.

Med disse bemærkninger og under hensyn til, at spørgsmålet er til drøftelse i folketingets vareforsyningsudvalg, skal jeg tillade mig at henstille til det høje ting at forkaste det forelagte forslag til beslutning.

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Den højtærede handelsminister er valutaoptimist, men dog ikke så meget, som jeg er. Jeg vil hertil sige, at det er ikke optimisme, det er bare konstatering af de almindelige sunde økonomiske regler, som siger, at der vil opstå balance af sig selv. Det kan hverken fremmes eller bremses af nogen regering på anden måde, end hvis regeringen vil gå til at overbudgettere eller underbudgettere. Der ligger muligheden for at være valutaoptimist. Hvis man vil udpumpe penge i stor udstrækning ved underbudgettering, vil der blive for megen købekraft i kroner og øre, og det vil betyde, at der vil blive underskud på valutaen, men jeg har opfattet regeringens åbningstale således, at man ikke ønsker at lave pengeudpumpning, altså skulle der ikke være nogen risiko.

Jeg skønnede i fjor, at man ville nå et tal for bilimporten på nogle og tyve tusinde. Det var ikke mit private skøn, det var motororganisationernes. Det er muligt, at det skøn var sat for lavt, men jeg underbyggede det ud fra det forslag, som vi fremsatte samtidig i fjor, nemlig forslaget om aftrapning af omsætningsskatten. Det er jo der, man har en vigtig mulighed for at bremse importen. Hvis folk ved, at omsætningsskatten falder trapevis i løbet af et par år, vil enhver vente med at købe en bil, til den bliver så billig som muligt, medmindre han har meget hårdt brug for den.

Derfor kan vi ikke sammenligne skønnet med resultatet, for i skønnet hørte fra min side dette med.

Lastvognssalget er blevet større end ventet. Ja, der har jeg ikke været med til at skønne, men jeg havde indtryk af, at der var et stort behov for lastvogne, og her kan man i hvert fald ikke bruge betragtningen om luksus. Her har behovet altså været et reelt behov, som er blevet dækket, og det har været til umådelig gavn. Det har nedsat transportomkostningerne for varerne ganske betydeligt. De tilbud, man får på kørsel i dag, og de tilbud, man fik på kørsel for to år siden, da de kørte med gamle lastvogne, ligner slet ikke hinanden. Man kører langt billigere og får sine varer på landet transporteret langt billigere med de nye lastvogne, end man fik med de gamle, så det har altså været et uhyre nyttigt og gavnligt foretagende, at man har fået disse lastvogne frem.

At motorcykleimporten er steget betydelig mere, end man havde ventet, står vel også i forbindelse med, at det er lettere at få en motorcykle og navnlig billigere, fordi omsætningsskatten ikke er så voldsom på de små priser som på den pris, en bil koster. Derfor må man være klar over, at en masse mennesker, der havde lyst til at købe en lille bil, som også er langt mere sikker at køre i, ikke har haft penge nok til at købe en brugt bil eller den nye, de kunne købe, hvis de kunne få tilladelse, og de har derfor købt sig en motorcykle eller en motorcykle med sidevogn. Så kan de altid komme afsted, men hvis der virkelig havde været tilstrækkeligt med billige biler, er jeg ikke sikker på, at importen af motorcykler havde været så stor.

Den højtærede minister mente, at vi skulle regne med, at en frigivelse ville medføre, at der blev solgt 60 000 biler i stedet for de 30 000, som regeringen stiller i udsigt for det kommende år. Det er ikke umuligt, at det holder stik, men igen må jeg bede den højtærede minister også kigge lidt på det forslag — som ganske vist hører under finansministeren — om aftrapning af omsætningsskatten. Kobler man dette forslag sammen med frigivelsen, er jeg ganske overbevist om, at det vil virke som en betydelig bremse.

Valutabeholdningen er 300 mill. kr. Det

## [Tholstrup.]

kan være meget godt. Såvidt jeg ved, ligger vi med nogle og halvfjerds mill. kroner i guld, som måske oven i købet er et par hundrede millioner kroner værd, hvis det skal gøres op til dagspris, og det er også meget godt, men det kan da godt være, at det ville være bedre at have lidt mere slagkraft og et lidt mere moderne produktionsapparat. Det er måske bedre for en mand at have en virkelig god maskine til sin produktion end at have pengene stående i banken. Man ser jo folk købe maskiner for pengene, fordi de ser, at det er en fordel fremfor at lade pengene stå til senere disposition. Til et slagkraftigt produktionsapparat hører, at det er let at komme omkring; altså, der hører biler til.

Ministerens spørgsmål, om man nu ville hugge de gamle vogne op, hvis der blev tilstrækkeligt af nye vogne, kan man besvare med at henvise til erfaringen fra før krigen, da bilerne i nogen måde kunne købes ind frit. Da blev de store gamle vogne hugget op. Hvis man kører en tur i udlandet, ser man næsten udenfor hver eneste by en såkaldt bilkirkegård, og disse bilkirkegårde indeholder netop de store gamle vogne, dem, der drikker benzin og olie i spandevis, for dem er der ingen købere til. Derimod de meget små brugte vogne, dem er der stadig købere til, selv når de bliver meget gamle; så er de jo også meget billige.

De nye biler vil kræve benzin, og dette tal, 11 mill. kr., er selvfølgelig penge, men i betragtning af vor udenrigsomsætning på 7 milliarder er der ikke noget afskrækkende ved det. Vi får jo noget for de penge. Der spares timer; sammenlagt er det år, mange år, som kan sættes ind til produktive formål, og derfor vil der spares mange gange 11 mill. kr., således at det er en virkelig god udgift. Det er et sted, hvor pengene kommer igen.

Ministeren siger endvidere, at dollarpræmieringen står og falder med bilimporten. Ja, men det er jo ikke påvist, at dollarpræmieringen er til gavn for andre end disse eksportører, og det er heller ikke engang sikkert, at den er til gavn for dem, for det er muligt, at de kunne producere de varer, de eksporterer, en lille smule billigere ved rationalisering, f. eks. ved biltransport, således at de alligevel kunne konkurrere

på de fremmede markeder. Man har sat dollarpræmieringen ind på samme tid, som det lykkedes at fremstille nogle produkter, der var salgsmulighed for. En af de ting, der giver mest, er f. eks. danske skinker, men forudsætningen for, at man kunne forøge eksporten af danske skinker, var jo ikke først og fremmest dollarpræmieringen, nej, det var, at der kom nogle flere grise i svinestaldene rundt omkring, således at der blev nogle flere grise at skære skinker af, og derfor er en stigning i dollareksporten meget mere begrundet i naturlige forhold end i dette, at man i en periode på usikker vis er i stand til at få 6 eller 8 pct. mere hjem for sine varer.

Den højtærede minister var bange for, at det kunne medføre mindre opsparing, og det kan jo godt være rigtigt, at folk i visse tilfælde vil tage pengene ud af sparekassen til at købe bil for. Men hvis ikke der finder en opsparing sted, bliver der jo et mindre forbrug andre steder, for opsparingen har jo ikke interesse, hvis ikke der er andre, der låner de penge, der spares op. Bankerne og sparekasserne ligger jo ikke med pengene; såsnart indskyderne har sat dem ind, kommer der straks en og låner dem, og det vil sige, at der bliver et forbrug et andet sted, måske byggeri, det kan også godt være, at det er til en rejse til Italien eller til andre luksusformål. Vi har jo set i de senere år, at rejselysten og forbruget af rejservaluta er steget ganske kolossalt. Det kunne godt være, at hvis folk kunne få en bil i stedet for en Italiensrejse, ville de nøjes med at køre til Møns Klint eller Mols eller et sådant sted . . . (*Ministeren for handel, industri og søfart* [Lis Groes]: De kører til Italien!) . . . og det vil sige, at ferierne blev holdt herhjemme, og at vi sparede valuta. Ja, det kan også være, at de vil køre i bil til Italien, men så skal de jo bruge pengene to gange, og det er der ikke mange der kan. Det er deri det hele ligger, at man kan ikke bruge pengene to gange.

Den højtærede minister sagde endvidere, at mit forslag ville mindske muligheden for frigivelse af andre varer. Ja, men jeg har netop stået og sagt her, at efterspørgslen efter andre varer vil gå tilsvarende ned, medmindre man forøger eksporten, for når vareforbruget går ned på danske områder, så må de varer vel blive eksporteret.

## [Tholstrup.]

Men iøvrigt glæder jeg mig over tallet 30 000 vogne, som ministeren mente ville være i udsigt for det kommende år. Det hjælper jo noget på det, men det er ikke nok til at gøre bilerne tilstrækkelig billige, således at de kan komme ud til den brede del af befolkningen. Og her kommer vi faktisk til kærnepunktet. Jeg kan naturligvis ikke godtage de skrivebordsbetragtninger, der er fremsat om valutaforbruget ved en stigende bilimport, som fremsættes af en handelsminister, der er cand. polit eller professor ved en højskole, eller — ja det var den tidligere finansminister, som havde samme mærkelige opfattelse. Disse skrivebordsbetragtninger har jeg ikke spor respekt for. Jeg bøjer mig mere for det, jeg har lært i den lille tabel, og det, som jeg er enig om med en række af de ærede medlemmer, som har deres viden fra mere praktiske erfaringer. Derfor tror jeg ikke, det nytter meget at komme med dette om valutaen. Vi kan jo blot tage sådan en praktisk mand som det ærede medlem hr. Martin fra „Aarhus Amtstidende“, der skriver, at det, at man udvider valutaforbruget på det ene område, må indskrænke det på et andet område. Han er liberalist, og han har altså den opfattelse; jeg formoder, at der er mange indenfor venstre, der deler det ærede medlem hr. Martins mening. Hvis man f. eks. læser „Sorø Amtstidende“, kommer man til samme resultat; jeg ved ikke, om „Fyens Tidende“ er inde på de samme linier, men jeg har ikke set nogen diskussion mellem de blade på det punkt, så jeg har indtryk af, at venstre på dette område er enig. Hvis man lyttede til det ærede medlem hr. Weikop i går, fik man samme indtryk, og jeg kan tage de radikale med, de har ikke givet udtryk for andet.

Danmark består jo af 4 millioner enkeltpersoner; og summen af disse 4 millioner enkeltpersoners økonomi kommer uvægerligt til at udgøre nationens samlede økonomi; der kommer ikke noget til, og der går heller ikke noget fra, fordi man lægger dem sammen. Hvis en mand vil købe sig en bil, må han som sagt give afkald på et forbrug af andre varer, det kan være udenlandske eller danske varer, det kommer ud på eet. Hertil kommer, at mit forslag, som tidligere nævnt, betydeligt vil indskrænke

valutaforbruget til reservedele til vogne, som forlængst burde være hugget op. Jeg tror nemlig, at reservedelsforbruget vil gå stærkt ned, og reservedelene til de udgåede modeller er kostbare; de reservedele, der går til de nyere vogne, er standardting, småting, som ikke koster ret meget. Men hertil kommer, at der spares en mængde højt kvalificeret arbejdskraft, der, som jeg tidligere har nævnt, vil blive indsat i nyttig og produktiv beskæftigelse, navnlig indenfor områder, hvor det kan tjene dansk eksports interesser; man hører gang på gang, at så den ene fabrik og så den anden mangler folk af høj kvalitet, høj uddannelse i nøglestillinger.

Desuden bliver den samlede økonomi af transporten stærkt forbedret ved, at de gamle biler, der koster så meget, bliver hugget op og de nye sat ind i stedet for. Der bliver mere sikkert på landevejene; man har hørt så mange eksempler på biler, der gik i stykker i styretojet o. s. v., fordi man ikke kunne få de reservedele, der hørte til, men måtte bruge danske reservedele, lavet af forkerte materialer. En gammel bil kan man sommetider hælde en liter olie på hver eneste dag; de nye biler kan gå 100 000 km uden at skulle have olien spædt op, de skal bare have den skiftet ud i de normale perioder, men der er ingen grund til at hælde olie i udenfor udskiftningen. Forskellen i olieforbrug er altså mange gange større end forskellen i benzinforbrug, hvor de gamle biler går 3—4 km på 1 liter benzin, medens en ny går 8 km.

I Amerika har enhver arbejder bil, og den omstændighed har været hovedfaktoren med hensyn til at give den amerikanske lønarbejder verdens højeste arbejds løn, idet han langt friere kan vælge sin arbejdsplads i forhold til boligens beliggenhed og på samme måde langt friere kan vælge sin boligs beliggenhed, idet afstanden til arbejdspladsen ved bilens hjælp er elimineret. Vi havde fornylig her spørgsmålet om omsætningskatten på campingvogne til behandling. Disse vogne bruges i udstrakt grad som bolig i nye industriegne i Amerika, idet arbejderen blot spænder campingvognen bag på sin bil og kører derhen, hvor nye arbejds muligheder opstår. På sådanne steder opnås der højere arbejds løn, fordi der der mangler lokal arbejdskraft. Det ameri-

## [Tholstrup.]

kanske erhvervsliv har været tvunget til at forbedre og modernisere sit produktionsapparat for at kunne følge med i de stigende lønkrav med det strålende resultat, som vi alle kender så godt fra de beretninger, vi hører derovrefra.

Men det er jo ikke alene i Amerika, arbejderne kører i bil, det er efterhånden ved at blive stærkt udbredt i de europæiske industrilande, og fra Sverige har vi nogle ganske interessante tal, som siger, at 28 pct. af bilejerne dér er arbejdere, og at en tiendedel af automobilejerne i det hele taget er folk, der ligger på under 5 000 kr. i indtægt — formodentlig svenske kroner. Det oplyses endvidere, at bilisternes gennemsnitsindtægt kun er 10 000 kr. om året. Når man foruden arbejderne også tager funktionærerne med, viser tallene, at 60 pct. af bilerne i Sverige ejes af lønmodtagere. Men Sverige har også i løbet af to år forøget sin bilpark fra 250 000 til 400 000 biler, altså med gennemsnitlig 75 000 pr. år. Da Sverige er omtrent dobbelt så stort som Danmark, vil det sige, at en tilsvarende import ville have givet ca. 40 000 biler om året herhjemme. I Sverige føres der altså ikke en arbejderfjendtlig automobilpolitik som den, der har været ført herhjemme hidtil. Vi skulle jo have visse forhåbninger om, at dette blev ændret nu. Det er beskæmmende for Danmark som demokrati betragtet, når man i en artikel i „Berlingske Tidende“ i går kunne læse om fordelingen af de små 13 000 indkøbstilladelser, der er givet fra 1. januar til udgangen af september; de er fordelt over 19 forskellige hovedgrupper, hvor læger og dyrlæger står øverst og handel og industri står med de højeste tal, men der findes ikke eet eneste tal for danske arbejdere.

Hvorfor må danske arbejdere ikke have lov til at købe bil? Vi kommer senere i dag til at drøfte omsætningsafgiften, og det skal straks indrømmes, at man også ved den gør det økonomisk vanskeligt for en dansk arbejder at købe sig en bil. Vi skal vel i

nær fremtid også diskutere vægtafgiften, som jeg er fuldstændig enig med de radikale i omgående bør sættes ned. Lad os følge Sveriges eksempel og indføre en arbejdervenlig og dermed demokratisk bilpolitik.

Der står i samme bunke avisudklip, som jeg har taget de andre ting fra om forholdene i Sverige, at folkevognen er den mest brugte bil. Det var den faktisk også på vej til at blive herhjemme i 20'erne, før valutacentralens dage, men med den nuværende politik koster de brugte biler ofte mere end de nye, medens man i Sverige kan købe en 5-årig bil til  $\frac{1}{5}$  af, hvad en ny koster. En lille brugt bil af ældre mærke, som herhjemme koster op til en halv snes tusinde, kan i Sverige købes for 1 000 kr., medens de store, gamle benzinslugere hugges op i hundredvis.

Mit forslag går altså ud på at gøre automobilet til en folkelig nyttegenstand og prøve på at afskaffe det som luksusbegreb. Resultatet vil blive forhøjet og forbedret produktion, således som man har erfaret det i andre lande, hvor man følger denne linie, en højere levestandard, større beskæftigelse og større elasticitet på bilmarkedet. Alle udskiftninger af de store, gamle vogne vil være så fordelagtig samfundsmæssigt, at man faktisk kan udskifte de gamle, store vogne fuldstændig gratis. Så her er slet ikke noget valutaproblem, det koster ingenting at udskifte de store, gamle vogne.

Der er så tilbage dette, om man skal lade folk selv, som har mest forstand på det, bestemme, hvad de skal bruge deres penge til, eller om man skal overlade det til skrivebordsteoretikere. Jeg foreslår, at man overlader det til de mennesker, der selv må være de mest interesserede i deres økonomi, at bestemme, hvordan det skal gøres.

**Lars P. Jensen:** Det ærede medlem hr. Tholstrup har stillet dette forslag til beslutning, og jeg kunne faistes til indledningsvis at spørge det ærede medlem, der nu igen i dag har erklæret sig som 100 pct.s libera-

[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.;

[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 merv valutaforbrug 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

[Lars P. Jensen.]

i denne forbindelse, nemlig spørgsmålet om samlefabrikkerne. Vi har 1 300 beskæftiget på samlefabrikkerne, og i det øjeblik vi frigiver importen af biler, vil det resultere i, at disse menneskers beskæftigelsesmuligheder forsvinder eller sættes væsentligt ned. Det vil altså blive det første resultat af det ærede medlems arbejdsvenlige politik, som han talte om før, at disse mennesker vil blive arbejdsløse, når der bliver fri import af små biler. Jeg tror, det vil være hensigtsmæssigt at forøge fabrikkerens muligheder. Derved kunne man slå to fluer med eet smæk, idet man, samtidig med at man fik mere beskæftigelse, fik flere biler. De biler, de samler derude, er større vogne, og derved fik man en bedre sammensætning af bilparken herhjemme.

Der har i forbindelse med diskussionen om dette spørgsmål været mange forslag fremme til afløsning af det, vi har. Der er stillet forslag af det radikale venstre, der har været tale om en deponeringsordning, der har været tale om, at man skulle importere flere biler fra Østtyskland på varebyttebasis, der er af branchen foreslået en begrænsning med en afgift på 18 pct., som så skulle aftrappes, og vi foreslog fra socialdemokratiets side for godt et år siden i vareforsyningsudvalget, at man for det samme beløb, som man importerede for dengang, skulle importere nogle flere småbiler. Det veg man tilbage for, for så ville man torpedere princippet „varen følger mærket“. Alle disse tanker er nu til drøftelse i vareforsyningsudvalget, og her har ministeren givet tilsagn om under hensyntagen til valutabalancen i det kommende år at forøge importen med 5 000 biler. Det vil altså sige, at i 1954 vil der med den normale import på 17 000, dollarpræmieringsimporten på 8 000 — den bliver sikkert ikke mindre — og de 5 000, ministeren tilbyder, blive tale om en import på 30 000, og tager vi en gennemsnitsimportpris på 7 000 kr., vil det sige et forbrug af valuta til import af biler på 210 mill. kr.

Jeg er af den opfattelse, at det forslag, ministeren har stillet, er den rigtige løsning i øjeblikket, idet vi derved mætter markedet, efterhånden som valutasituationen tillader det, og at den tidligere regering også mente, at det var den vej, vi skulle gå.

Jeg synes også, at der ved denne løsning er taget et rimeligt hensyn både til det behov, der er, og til vor valutareserve og valutastilling. Vi må ikke gå så hurtigt frem, at vi kommer til at gå tilbage til drastiske nedskæringer. Både Kongelig Dansk Automobil Klub og Forenede Danske Motorejere — om hvem det ærede medlem siger, at det er dem, der har bilerne, men der er vel også nogle af dem, der har gamle biler, som de ønsker udskiftet — siger netop i relation til det radikale forslag, at frigivelse ikke må købes med tyngende afgifter, men at tempoet må tilpasses valutasituationen, så at et ødelæggende tilbageslag undgås.

Under hensyn til, at spørgsmålet drøftes i vareforsyningsudvalget, hvorfor det må håbes, at der kommer en snarlig klaring af det hele, kan jeg ikke anbefale det ærede medlem hr. Tholstrups forslag til beslutning. Jeg havde mest lyst til at stille forslag om, at forhandlingen blev afbrudt og sagen henvist til vareforsyningsudvalget, men da jeg derved ville afskære andre ordførere fra at gøre deres bemærkninger, skal jeg indtil videre afholde mig derfra.

**Anker Lau:** Det spørgsmål, vi her behandler, er utvivlsomt et spørgsmål, der interesserer langt udover denne sal, og det har også i lang tid været til behandling i vareforsyningsudvalget, hvor vi nu har fået forskellige forslag til drøftelse. Det er også et spørgsmål af stor økonomisk og valutamæssig rækkevidde. Det er oplyst, at hvis bilbehovet skulle dækkes i indeværende år, ville det dreje sig om et beløb på ca. 400 mill. kr. Det er dog et anseligt beløb. Selvom man naturligvis må indrømme, at man kun kan bruge disse 400 mill. kr. een gang, drejer det sig alligevel om landets økonomi, balancens holdbarhed, og det er skørt porcelæn. Jeg tror, at livet er lidt mere levende, og at man skal være en lille smule mere forsigtig på dette område, end retsforbundet normalt har for vane. Jeg vil meget nødig have, at man fører en politik, som igen bringer os ud i uføret, så at den stabilitet, den balance, den mulighed for fortsat liberalisering, som den tidligere regering tilvejebragte, påny bringes i fare.

Imidlertid er der ikke mindste tvivl om, at hele dette spørgsmål interesserer os alle

## [Anker Lau.]

meget. Der er vist ikke mere nogen i denne sal, der betragter en bil som en luksusding. Det er et nyttekøretøj, som det praktiske liv i høj grad har brug for, og argumentationen for at frigive i det stærkest mulige tempo er naturligvis stærk og bliver stadig stærkere. Det er også et almindeligt ønske at komme af med det fordelingsinstrument, som vi i øjeblikket har. Jeg har tit beklaget de mennesker, der sidder og skal foretage en sådan fordeling. Jeg tror ikke, det er morsomt, og det må mange gange være svært at finde på tilstrækkelige argumenter for de afslag, der må gives. Jeg erkender altså, at det er svært, men derfor kan der godt være enkelte generelle ting, man kan sige om det.

Jeg har lagt mærke til den liste over fordelingen, som den hidtil er foregået. Det ser ud til, at en række af erhvervene er kommet op på pæne tal, det gælder både handel og industri. Derimod må jeg sige, at når det danske landbrugs 210.000 virksomheder har måttet nøjes med 1.100 biler i indeværende år til dato, er det et så lille tal, at man, når der kommer flere biler, må tænke alvorligt på dette. Med de afstande og de forhold, der er tale om i landbruget, ville det være rimeligt, om man kunne komme op på et lidt større tal.

Det gælder ikke alene biler. Jeg kender et tilfælde, i hvilket en mand har søgt om en motorcykle, der oven i købet henhører under et af de områder, hvor der er vist stor flothed. Det drejer sig om en mand med en gård på 35 ha, og han har 4 km til smeden og 7 km til nærmeste station, og man har nægtet ham en motorcykle. Jeg skal ikke fordybe mig i dette, men blot nævne det som et eksempel på de vanskeligheder, der er, og pege på, at der måske kunne være grund til at foretage visse ændringer i de retningslinier, der hidtil har været fulgt.

Hvad angår selve spørgsmålet om bilernes hurtigere eller langsommere frigivelse, synes jeg, det er nødvendigt, at denne frigivelse foregår på en sådan måde, at vi ikke får tilbageslag i landets økonomiske forhold.

Der foreligger jo mange forskellige forslag. Der foreligger et forslag fra de radikale, som går ud på 50 pct.s forhøjelse af omsætningsafgiften, der så skulle aftrappes over en

periode, men jeg har egentlig ikke indtryk af, at der er så forfærdelig mange, der er glade for at påtage sig ansvaret for en sådan ordning på nuværende tidspunkt. Så kan man naturligvis forhandle om afgifternes størrelse. Det er alt det, der foregår i vareforsyningsudvalget for tiden. Men der er den skavank ved dette forslag, at det vil ophæve den dollarpræmiering, som trods alt har haft stor betydning for hele vort lands eksport. Såvidt jeg ved, skønner man — der foreligger ikke noget absolut tal — at dollarpræmieringen har betydet en forøget eksport for 100—150 mill. kr. Det er dog ikke noget, man skal give afkald på sådan en, to, tre uden at tænke sig om, så længe der er mulighed for at bruge denne ordning, og så længe der er fare for, at andre lande har noget tilsvarende, der kan genere os.

Fra konservativ side har man henvist til en deponeringsordning, men der foreligger ikke noget positivt forslag at tage stilling til. Hvor stor skal deponeringen være, hvem skal deponere? Også denne ordning vil sætte dollarpræmieringen ud af spillet.

Endelig er der forslaget om at forøge bilimporten med 5.000, hvilket i virkeligheden er en fortsættelse af den tidligere regerings taktik på dette område, nemlig stadigvæk at forøge bilimporten og efterhånden mætte markedet således, at man kan ophæve loven i løbet af kortere eller længere tid og derved frigive importen på et tidspunkt, da det ikke kan genere, og dette forslag opretholder dollarpræmieringsordningen, det må man ikke glemme.

Dernæst har spørgsmålet om biler fra Østtyskland været nævnt, og der er spørgsmålet, om man muligvis meget hellere skulle frigive eller liberalisere helt andre varer. Der er således spørgsmål nok, som i den forbindelse har skullet drøftes. Det er også vigtigt, at hvad der gøres, bliver holdbart, så at branchen føler sig sikker på, at man ikke snart skal hale i land igen, for får man det indtryk, sætter importen ganske særlig ind. Det gælder altså om, at det, der bliver gjort, bliver stabilt. Endelig foreligger forslaget om den fuldstændige frigivelse også udenfor EPU-området med den dertil knyttede aftrapning af omsætningsafgiften. Som man vil se, er der forslag nok at

[Anker Lau.]

vælge imellem, og spørgsmålet har forbindelse til så mange sider, at det er ganske naturligt, at behandlingen deraf må tage sin tid, så at man kan nå til et resultat, som man kan tage ansvaret for efter de fornødne overvejelser og undersøgelser.

På baggrund af denne behandling og den behandling, der foretages i vareforsyningsudvalget, synes jeg i og for sig, det ville være på sin plads, at det ærede medlem hr. Tholstrup trak forslaget tilbage under henvisning til, at man har denne forhandling gående. Jeg ville sætte pris på, at man nu kunne få fred og ro til at føre disse forhandlinger til ende i vareforsyningsudvalget.

**Weikop:** Jeg skal ikke tjene det ærede medlem hr. Tholstrup i at gå ind i en lang drøftelse om alle de forskellige synspunkter, han har fremsat. Det ærede medlem hr. Tholstrup sagde, at han holdt sig til den lille tabel, og jeg havde nær sagt: bare han havde holdt sig til den lille tabel, for så havde man kunnet forstå mange af de synspunkter, han fremsatte, men jeg skal altså ikke tjene det ærede medlem heri, og lige så lidt skal jeg tjene det ærede medlem hr. Lars P. Jensen i at komme ind på de synspunkter, han fremkom med. Der var adskillige af dem, som kunne trænge til en modsigelse fra min side, men jeg synes ikke, at vi under denne debat skal komme ind på liberalisering o. s. v., jeg synes, vi skal holde os til det konkrete.

Jeg vil gerne straks sige, at denne debat måske kan have en fordel, nemlig den, at dette spørgsmål nu kan blive afgjort meget snart. Det er uheldigt, at det erhverv, der har med disse vogne at gøre eller sælger vogne, ikke ved, hvorledes situationen er. Vi ved, at salget af dollarpræmieringsvogne er gået i stå, og det skyldes, må jeg have lov at sige, vel nok, at regeringen og ministeren ikke har taget så klart standpunkt, som man måske kunne have ønsket. Jeg skal som sagt ikke komme ind på de forskellige spørgsmål om salg til østzonen, om tuskhandel o. s. v., for det er spørgsmål, som vi i øjeblikket er i gang med at drøfte.

Jeg kunne fristes til at komme ind på motorcykle- og scooterproblemet. Vi ved, at det er et stort problem, vi ved, at folk

ønsker at få disse køretøjer, men heller ikke det skal jeg komme nærmere ind på.

Men een ting vil jeg gerne sige klart og tydeligt, og det er, at vi fra vor side er helt enige i, at hele dette fordelingssystem, selvom det er nok så fremragende folk, der har med det at gøre, ikke er til at klare på en sådan måde, at der ikke vil være utilfredshed dermed. Det er ikke de folk, der har med det at gøre, der er skyld i det, men de kan simpelthen ikke klare det, det er et uløseligt problem, og derfor er vi enige om i udvalget, at vi, såsnart det er muligt, skal bort fra dette system og over til friere forhold.

Det, drøftelserne er gået ud på, har jo netop været at komme over til friere forhold, men man har også stort set fra alle sider — ikke det ærede medlem hr. Tholstrup — været enig om, at der nødvendigvis måtte være en bremse på, for at valutaforbruget ikke skulle blive for stort.

Det ærede medlem hr. Anker Lau var inde på disse ting. Det radikale venstre ønsker, at der skal pålægges afgifter, og vi har ønsket en deponeringsordning. Jeg kan sige det på den måde, at det radikale venstre ønsker, at staten skal tage nogle penge ind i kassen, medens vi ønsker, at staten skal tage dem ind og senere give dem tilbage. Der er jo en væsentlig forskel på disse to ting. Men jeg vil gerne sige til det ærede medlem hr. Anker Lau, at det må skyldes en erindringsforskydning hos det ærede medlem, når han siger, at der ikke har foreligget noget forslag fra vor side, for forholdet er ganske enkelt det, at vi stillede forslag om en deponeringsordning eller fremsatte tanken om en deponeringsordning. Jeg røber ikke noget ved at sige, at da vi stod overfor spørgsmålet i vareforsyningsudvalget, sagde det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Lejre) nej, det ville han ikke være med til, og regeringen sagde det samme. Det ærede medlem hr. Anker Lau sagde ikke noget. Der forelå altså for os den mulighed at stille et forslag om en deponeringsordning, men hvilket formål skulle det tjene at lade et sådant forslag udarbejde, når vi på forhånd vidste, at det ikke var gennemførligt. Det forekommer mig, at det ville være en fuldkommen tom demonstration. Men ikke desto mindre er vi stadigvæk af den opfattelse, at det ville være vejen frem, og

[Weikop.]

at man på den måde ville kunne lægge en bremse på.

Men jeg skal ikke gå ind på alle disse ting; ellers fristes jeg blot til at komme ind i en større debat, og det har jeg lovet at jeg ikke ville.

Den højtærede ministers udtalelser under drøftelserne har ikke været helt klare og koncise. Jeg ved meget vel, at de forslag, som er fremsat her i dag, har været fremme, men jeg tror ikke, jeg tager meget fejl, når jeg siger, at vi allesammen havde på fornemmelsen, at vi stadigvæk var, om jeg så må sige, på undersøgelsesnes stade. Og under hensyn til, at vi er på undersøgelsesnes stade, vil jeg gerne stille følgende forslag om overgang til næste sag på dagsordenen:

„Idet folketinget henviser spørgsmålet om importen af personmotorkøretøjer til behandling i vareforsyningsudvalget, går tinget over til næste sag på dagsordenen.“

**Formanden:** Der er nu fremsat følgende forslag om overgang til næste sag på dagsordenen (se ovenfor). Det er dette forslag, der nu foreligger til forhandling.

**Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes):** Jeg vil gerne modtage det forslag om overgang til næste sag på dagsordenen, som det ærede medlem hr. Weikop har stillet, og jeg vil gerne følge det ærede medlem hr. Weikops eksempel og ikke trække denne diskussion i langdrag, selvom der nok kunne være et og andet i det ærede medlems indlæg, der trænger til et svar.

**Kirkegaard:** Efter at det ærede medlem hr. Weikop har stillet sit forslag om overgang til næste sag på dagsordenen, må jeg frafalde de bemærkninger, jeg ville have gjort, og skal anbefale, at man stemmer for dette forslag.

**Lars P. Jensen:** Også mit parti kan tiltræde det stillede forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

**Anker Lau:** Idet jeg henviser til slutningen af mit sidste indlæg, kan også jeg på mit partis vegne tiltræde det stillede forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Det ærede medlem hr. Weikop, som er medlem af vareforsyningsudvalget, og som udmærket ved, at jeg, der er forslagsstiller her, ikke er medlem af udvalget, prøver altså på at få skubbet mig ud af diskussionen, få offentligheden holdt borte fra deltagelse heri og i dølgsmål at få klaret opgaverne. Ja, det er jo en mulighed, og med den politiske stilling her i salen er der ingen tvivl om, at dette forslag til dagsorden vil få flertal, men jeg synes ikke, fremgangsmåden tjener demokratiets vel. Selve dette, at enkelte medlemmer, f. eks. de to sidst ind tegnede ordførere, ikke engang får ordet om sagen her, er ikke smigrende for det ærede medlem hr. Weikop.

**Fuglsang:** Vel har jeg ondt af det ærede medlem hr. Tholstrup og hans parti, som efterhånden ikke har stort andet at leve på end indførsel af biler, bilers fordeling og lignende ret snævre interesser, men ikke desto mindre kan jeg på mit partis vegne anbefale at stemme for det af det ærede medlem hr. Weikop stillede forslag.

**Weikop:** Hvis det ærede medlem hr. Tholstrup har den opfattelse, at denne sag skal ordnes i dølgsmål, så har han en ganske ejendommelig opfattelse af, hvad det vil sige. Det forekommer mig helt umiddelbart, at der her har været en lang og bred drøftelse, hvorunder det ærede medlem har haft lejlighed til at fremsætte lange og brede synspunkter. Det ærede medlem beklager de efterfølgende talere, der ikke har kunnet sige, hvad de ønskede. Jeg har i hvert fald indtryk af, at dem behøver det ærede medlem hr. Tholstrup ikke at tage sig af, for de har erklæret sig enige med mig.

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Det undrede mig, at det ærede medlem hr. Fuglsang kunne stemme for den foreslåede dagsorden. I min indledning kom jeg netop ind på den demokratiske side af bilfordelingen og sagde, at det burde være sådan, at også arbejdere i Danmark fik lov til at køre i bil. Nu forstår jeg på det ærede medlem, at det ikke har nogen interesse; når bare arbejderne i Rusland kan få lov til at køre i bil, kan de danske arbejdere godt gå eller køre på cykle.

[Tholstrup.]

Til det ærede medlem hr. Weikop vil jeg gerne sige, at der har været en lang og bred drøftelse, men de indlæg, der er fremkommet i dag, har i længde og bredde just ikke kunnet måle sig med de indlæg, det ærede medlem kom med forleden dag om andre, mindre betydende spørgsmål. Jeg tror derfor ikke, at man skal henvise til, at spørgsmålet er blevet drøftet langt og bredt nok, når ikke samtlige partier har fået lejlighed til her offentligt at give udtryk for deres synspunkter. Det er et misbrug af flertalsmagten at fremsætte forslag om en dagsorden, førend drøftelsen er nået til vejs ende.

**Fuglsang:** Hvis jeg virkelig troede, at arbejdernes køren med bil var afgjort med dette spørgsmål, ville jeg selvfølgelig stemme anderledes, end jeg gør nu, men jeg er så letsindig at tro, at det er helt andre ting, nemlig lønforhold o. lign., der spiller ind, og derudfra har jeg taget mit standpunkt.

(Kort bemærkning).

**Weikop:** Det ærede medlem hr. Tholstrup talte om magtmisbrug. Mig forekommer det, at det ærede medlem misbruger tinget her så meget med sine mange forskellige taler og mange forskellige synspunkter, at befolkningen egentlig ikke finder, at det er værdigt.

(Kort bemærkning).

**Forslagsstilleren (Tholstrup):** Jeg har kun denne talerstol, når det drejer sig om disse sager. Jeg er som sagt ikke medlem af vareforsyningsudvalget, men det skal jeg åbenbart skamme mig over. Jeg synes hellere, at de partier, der sidder i dette udvalg, burde sørge for, at sager, der ikke kan drøftes i vareforsyningsudvalget, bliver drøftet under frie, demokratiske former.

Man har angrebet demokratiet i dag. Jeg har fået sagt alt, hvad jeg ville, om disse ting, men jeg har ikke hørt modargumenterne endnu. Jeg har hørt nogle vendinger fra det ærede medlem hr. Anker Lau, som viste, at han var mere ekvilibrist end liberalist. Jeg har hørt nogle vendinger fra det ærede medlem hr. Weikop, som stik modsiger, hvad det ærede medlem sagde i

går, at han var liberalistisk indstillet. Jeg havde ventet at høre nogle argumenter, men de skal altså fejles til side. Jeg havde glædet mig til at høre det ærede medlem hr. Kirkegaard fremsætte sine synspunkter. Dem får vi altså ikke at høre. Han er ikke medlem af vareforsyningsudvalget, så der kan han heller ikke komme til orde. Måske hans partis repræsentant i vareforsyningsudvalget kan sige, hvad han ville have sagt, men skal offentligheden ikke have nogen besked om, hvad der finder sted? Forhandlingerne i vareforsyningsudvalget foregår jo for lukkede døre.

Hermed sluttede forhandlingen om det fremsatte forslag om overgang til næste sag på dagsordenen.

*Forslag om overgang til næste sag på dagsordenen af Weikop (se foran)*

vedtoges med 127 stemmer mod 6; 2 medlemmer tilkendegav, at de hverken stemte for eller imod.

Forslaget til beslutning var hermed bortfaldet.

Den sidste sag på dagsordenen var:

*Første behandling af forslag til lov om bortfald af omsætningsafgiften af motorkøretøjer.*  
[Af Tholstrup].

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 463; fremsættelsen findes i tidenden sp. 423).

Lovforslaget sattes til forhandling.

**Finansministeren (Kampmann):** Jeg har kun få bemærkninger at gøre til det af det ærede medlem hr. Tholstrup fremsatte lovforslag om en trinvis nedsættelse af omsætningsafgiften af motorkøretøjer. Der er jo tale om et lovforslag, som også var fremsat her i tinget sidste år, og som blev behandlet og stemt ned med alle partiernes stemmer mod retsforbundets. Det er mig ikke rigtig klart, hvilken bevæggrund det ærede medlem hr. Tholstrup har haft til at genfremsætte dette lovforslag. Jeg går ud fra, at det ærede medlem nu er klar over, at der ikke bliver tale om nogen fri import af biler, og når dette ikke er tilfældet, vil en trinvis aftrapning af omsætningsafgiften medføre et stort indtægtstab for staten, og