

Den næste sag på dagsordenen var:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om ændring i lov om kommunale valg.

Valgt blev: *Holger Eriksen, Ove Hansen, Kai Jensen, Kjældgaard, Holger Larsen, M. Larsen, Lars M. Olsen, Edel Saunte, Jens Chr. Christensen, Arnth Jensen, Lorentzen, Edvard Sørensen, Østergaard, Poul Sørensen, Jørgen Jørgensen (Ullerup), Aksel Møller og Steen.*

Den følgende sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om forlængelse af og ændringer i lov om bortsalg af visse brugte personmotor køretøjer.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 219; fremsættelsen findes i tidenden sp. 178).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Heising: Den hidtidige lovgivning vedrørende bortsalg af brugte personautomobiler har jo i udpræget grad haft præg af midlertidighed. Det er en lovgivning, der er fremkaldt af ekstraordinære forhold, og loven har hver gang kun fået et enkelt års løbetid. Da man nu på ny står overfor at skulle forlænge denne lovs gyldighed, finder mit parti det naturligt, at ministeren har søgt at tilpasse sit lovforslag til øjeblikkets forhold på markedet for brugtbiler, således som den højtærede minister udførligt har redegjort for det dels i bemærkningerne til lovforslaget, dels ved den skriftlige fremsættelse.

Man må vist erkende, at der endnu ikke kan siges at være en klar entydig tendens i prisudviklingen for de brugtbiler, der omfattes af lovforslaget, og det kan man i og for sig ikke forundre sig over, eftersom de biler, det drejer sig om, er en broget flok med hensyn til alder, tilstand, type, anvendelighed o. s. v. Derfor forstår man meget vel, at en ensartet prisudviklingstendens, ja, man burde vel sige prisfaldstendens ikke har vist sig i det år, der er gået, siden loven sidst var til revision. Vi finder det derfor naturligt, at den højtærede minister har søgt at finde frem til en hoved-

retningslinie, sådan som udviklingen antyder den må være, og således som man skønner den forventede udvikling vil blive under de betingelser, som en fortsat betydelig import af personbiler giver.

Den højtærede minister har fremlagt tal for den forventede import af personbiler i indeværende år, og alting tyder på, at man vil komme op på et så stort tal som ca. 25 000 importerede personbiler. Ministeren har endnu ikke ment sig i stand til at udtale sig om udsigterne for importen næste år, 1954, men jeg vil dog understrege, at den højtærede minister har udtrykt en forhåbning om, at vi i 1954 kan nå en import af personbiler af mindst samme omfang som i indeværende år. Jeg mener, at man heri kan lægge, at ministeren vil tilstræbe opretholdelse og om muligt forøgelse af den udvidede bilimport, og jeg mener, at dette givetvis vil virke tilbage på markedet for brugtbiler i hvert fald med hensyn til priserne. Under alle omstændigheder er det dog en kendsgerning, at selv den stærkt forøgede import af personbiler langtfra har mættet behovet. Det fremgår klart af det stadig meget høje tal på ansøgninger til automobilfordelingsnævnet.

Der foreligger altså, det erkender vort parti, stadigvæk forhold, som medvirker til at opretholde unormalt høje priser på brugte personbiler, og mit parti er af den opfattelse, at så længe det er nødvendigt at opretholde en begrænsning af personbilimporten, vil det være rimeligt at bevare en lovgivning, der inddrager en del af den konjunkturgevinst, der faktisk opnås ved, at der udstedes indkøbstilladelse til et nyt personautomobil på betingelse af salg af den brugte vogn. Jeg kan derfor sige, at vi er tilfredse med, at handelsministeren har fremsat forslag om endnu et års forlængelse af loven på dette område, dog med enkelte ændringer i forhold til gældende lov.

Den af handelsministeren foreslåede forhøjelse af den procentsats af det ved bortsalget opnåede beløb over 2 000 kr., der tilkommer sælgeren, sigter jo på at stille sælgerne af brugte vogne så nogenlunde, som før der indtrådte en tendens til nedgang i salgsprisen for brugte vogne, og med en understregning af, at det hidtil indtrådte prisfald på brugtbiler for et stort antal vognes vedkommende næppe er så stort, at

[Heising.]

det helt berettiger til en så forholdsvis stor ændring af procentsatsen, men at den højtærede minister utvivlsomt til en vis grad har skelet til et muligt yderligere prisfald på brugtvogne, vil socialdemokratiet medvirke til at søge lovforslaget fremmet og fremmet hurtigt, også af hensyn til at den gældende lov udløber i løbet af få dage. Vi vil mene, at den omstændighed, at lovforslaget åbner mulighed for at ophæve loven ved kongelig anordning indenfor den foreslåede gyldighedsfrist, bør kunne sikre videreførelsen af en tidsbegrænset lovgivning vedrørende bortsalg af brugte personautomobiler, og på mit partis vegne vil jeg anbefale lovforslaget til hurtig fremme her i tinget.

From: Årsagen til, at vi i sin tid fik denne lov, der nu søges forlænget, var bilimportrestriktionerne og de høje priser på de brugte vogne. Loven blev dengang mødt med temmelig stærk kritik, men jeg mener, at den i hvert fald stort set har virket efter sin hensigt, og at alle parter også har kunnet være tjent med den. Både bilimportrestriktionerne og de høje priser på brugte vogne består jo desværre stadigvæk, og derfor må loven — jeg siger også her desværre — vel stadigvæk anses for at være berettiget.

Jeg vil gerne takke den højtærede handelsminister, fordi den nu er tillempet efter den seneste prisudvikling, sådan at den vogn, der nu skal sælges på auktion, vil indbringe sælgøren 2 000 kr. plus 75 pct. af resten.

Da loven blev forlænget sidste år, var vi vist nogle stykker, der håbede på, at det skulle være sidste gang, og jeg er da også glad for at kunne konstatere, at den afgæede regering Erik Eriksen havde til hensigt at gøre den overflødig snarest muligt i 1954, og jeg hilser derfor også med tilfredshed, at loven kan ophæves ved kongelig anordning, men spørgsmålet er så, når det rette tidspunkt er inde, og det eneste, man med fuldt sikkerhed kan sige om den ting, er vel nok, at det beror på et skøn, og det er vel forresten en gammel erfaring, at man skønner uvilkårligt i retning af sine egne ønsker. Hvis man nu skulle se bort herfra,

mener jeg, at en nøgtern opstilling af pro et contra måtte falde nogenlunde således ud:

En frigivelse af bilimporten ville for det første betyde, at vi kunne gå til ophævelse af fordelingsnævnet med alle de vanskeligheder og kedelige afgørelser, som dette har ført med sig, og ingen ville vel hilse dette med større tilfredshed end de herrer, der har skullet foretage denne kedelige fordeling. Jeg benytter lejligheden til at sende dem en venlig tanke, for trods vanskeligheder og ubarmhertig kritik er det gået bedre, ja, jeg vil endda sige langt bedre, end man kunne have ventet.

For det andet ville den medføre, at vi ville opnå et langt mere frit marked, hvor konkurrencen nok skulle begynde at gøre sig gældende, altså billigere vogne.

Og endelig for det tredje ville vi hurtigt nå frem til en situation, hvor de gamle, og man kan vist sige veltjente vogne ville blive hugget op. Dette ville naturligvis betyde en enorm fortjeneste med henblik på valuta-besparelse i forbrug af olie, benzin og reservedele. Jeg ved meget vel, at den situation ikke vil indtræde straks, men den vil i hvert fald fremskyndes meget væsentligt, og hvad disse gamle bilvrag koster os i for stort forbrug, i dyre reservedele, i arbejdskraft, er slet ikke småting, hvilket man vil forstå, når man ved, at 70 pct. af vognene her i landet er over 12 år gamle.

Men det er naturligvis kun den ene side af medaillen. Farerne ved en frigivelse af bilimporten er temmelig indlysende. For det første ville den betyde et altfor voldsomt pres på vor valutabeholdning. Vi ved, at der i år bliver importeret ca. 25 000 vogne, og hvis — jeg siger udtrykkelig „hvis“ — manglen er så stor, at fri import vil betyde import af 50 000 vogne til næste år, så indrømmer jeg, at det vil være meget betænkeligt. 50 000 vogne à 12 000 kr. bliver 600 mill. kr.

For det andet består den mulighed, at det pres, jeg her lige har omtalt, kan blive så stort, at vi igen må til at indføre restriktioner i løbet af et par måneder, og det ville være endog meget uheldigt. Sådan tegner situationen sig for mig, og der bliver stadigvæk ikke andet tilbage end selve skønnet.

Og nu kunne man spørge: Ja, men hvordan skønnes der da? Jeg tror, det afhænger

[From.]

noget af, om man er optimist eller pessimist. Optimisten siger: det går sjældent så galt, som præsten prædiker. Og erfaringerne fra ophævelsen af andre rationeringer, f. eks. rationeringen af chokolade og smør, synes at give ham ret. Pessimisten siger: selv med en import i år på ca. 25 000 vogne er der stadig et antal ansøgninger om indkøbstilladelse på over 40 000. Det er naturligvis meget betænkeligt. Jeg er selv optimist, og jeg har med stor interesse bemærket mig den skitse, som man har drøftet i vareforsyningsudvalget. Jeg har forstået den sådan, at meningen er, at man skulle gå til en frigivelse af vogne for de laveste prisklasser mod en afgift for at forhindre det første voldsomme pres. Denne afgift skulle så aftrappes nedad. Jeg synes, det er et forslag, der egner sig til forhandlingsgrundlag. Dog vil jeg meget gerne føje til, at vi må have fuld sikkerhed for, at en sådan afgift virkelig aftrappes, og at den virkelig forsvinder og forsvinder helt. Jeg har nemlig en vis skræk for midlertidige afgifter; de har en tendens til at blive permanente, og det gælder ikke mindst motorafgifterne.

Vi anbefaler, at man fortsætter forhandlingerne i vareforsyningsudvalget, og jeg kan tilsige mit partis medvirken til et forsøg på at finde en løsning, der står i rimeligt forhold til landets økonomiske situation som helhed. Selve lovforslaget skal jeg anbefale til en hurtig og velvillig behandling.

Stæhr Johansen: Jeg tillod mig, da jeg sidst havde den ære at være ordfører i dette spørgsmål, at udtrykke det håb, at det nu var sidste gang, folketinget skulle beskæftige sig med en lov af denne karakter. Deri lå ønsket om en import af personautomobiler, der ville være tilstrækkelig til at gøre denne lov overflødig. Selvom importtallene er steget ikke uvæsentligt, er det alligevel ikke lykkedes at importere så mange vogne, at priserne på de gamle vogne ved auktionerne er faldet så meget, at det kan anses for heldigt at afvikle loven. Jeg vil dog gerne i et udvalg have lov til at stille visse spørgsmål vedrørende problemet.

Jeg kan ikke andet end complimentere den højtærede handelsminister for, at man med dette lovforslag går videre ad afviklingens vej og foreslår det beløb forhøjet,

som det er muligt for sælgeren at få, når han sælger sin gamle vogn. Jeg gør det med så stor venlighed, fordi det modsatte var tilfældet, da vi sidst behandlede et lovforslag af denne art; den daværende handelsminister foreslog dengang, at de første 2 000 kr. skulle være afgiftsfri, men det modsatte socialdemokratiet sig. Jeg kan kun udtrykke min anerkendelse af, at socialdemokratiet også på dette område nu indtager en anden stilling, end partiet gjorde, da det var i opposition. Jeg betragter forslaget som et fremskridt, idet det vil betyde en væsentlig forbedring for sælgeren. Tager man f. eks. en bil, der bliver solgt for 10 000 kr., bliver de første 2 000 kr. afgiftsfri, og af de 8 000, der bliver tilbage, skulle der efter den gamle ordning betales en afgift på 40 pct., altså 3 200 kr., efter forslaget derimod kun 25 pct., altså 2 000 kr. — en forbedring, hvis jeg har regnet rigtigt, på ca. 1 200 kr. Vi hilser denne forbedring med glæde.

Men jeg mener i virkeligheden, det er et spørgsmål, om det ikke er muligt, at loven kunne bortfalde hurtigere, end man nu tænker sig. Det afhænger, som også tidligere ærede ordførere har sagt, af, om automobilimporten bliver tilstrækkelig stor, og jeg tror, det ville være rigtigt, om den højtærede handelsminister i udvalget vil give oplysninger om den kommende import. Jeg erkender, at det er importen, vi er afhængige af. I 1948 importerede vi kun 1 600 vogne, og i 1949 var tallet vokset til 3 500, men jeg gør opmærksom på, at netop i de år, da Marshallhjælpen begyndte at flyde til Danmark, benyttede man ingen af de midler, man da havde, til at købe automobiler for. Det var under den første regering Hedtoft. Man benyttede ikke de muligheder, der var, og det er derfra, det store vacuum stammer. I 1950 og 1951 var importen vokset til 5 000, i 1952 til 9 000, og i 1953 regner man med, hvis man tager dollarpræmieringsvognene i betragtning, at komme op på et antal af 25 000. Alligevel er det ikke tilstrækkeligt, idet vor vognpark er forældet. Vort parti betragter automobilet som et meget vigtigt led i produktionen på grund af den store betydning, transporten har for alle former for produktion og handel. Jeg vil håbe, det bliver muligt at forbedre vor vognpark ikke uvæsentligt, for Danmark er ved at blive et underforsynet land på dette område. Andre

[Stæhr Johansen.]

steder, ikke mindst i de skandinaviske lande, har der efter krigen været en væsentlig stigning i automobilforbruget. Sverige har f. eks. fordoblet antallet af automobiler siden krigen, Island har femdoblet antallet, og i Norge, som dog ikke er så økonomisk godt stillet som vi, er der en stigning på 25 pct., i Finland er den 29 pct., hvorimod den for Danmarks vedkommende kun er 11 pct.

Ser man væk fra Frankrig, er vi det af samtlige Marshalllande, der har haft den ringeste forøgelse af vor bilpark, og det har været medvirkende til, at vore vognes alder er blevet væsentlig forøget. Man kan regne med, at gennemsnitsalderen for automobiler her i landet er vokset til over 14 år. Statistikken viser, at i 1939 udgjorde automobiler på 12 år og derover kun 13 pct. af vognparken, i 1952 er vi oppe på 70 pct. Jeg synes, det taler et meget alvorligt sprog til os.

Hvad angår antallet af indbyggere pr. personautomobil, har dette været faldende i alle andre lande, medens det har været stigende i Danmark. I 1938 var der i Danmark 1 bil for hver 34 indbyggere. Vi er nu kommet ned på 1 bil for hver 36 indbyggere, og det er altså en forringelse i forhold til alle andre lande, Frankrig undtaget.

Jeg har nævnt disse tal for at understrege nødvendigheden af, at dette problem bliver løst, men vi er naturligvis i vort parti ikke blinde for, at det vil stille meget store krav til vor valuta. Jeg er dog lidt mere optimistisk end det ærede medlem hr. From, der regnede med, at importprisen gennemsnitlig var 12 000 kr. pr. automobil. Jeg tror, at hvis man regner med 7 000—8 000 kr., vil det være mere rigtigt. Jeg har forstået, at handelsministeriet regner med 7 000 kr.; i så fald ville en frigivelse af importen medføre et valutaforbrug på omkring 250 mill. kr. (Heising: Mere!). Jeg ved ikke, om det er mere. Jeg har forstået, at der i de første 8 måneder af året har været en import på ca. 125 mill. kr., og hvis det tempo holder, bliver den samlede import for 1953 185 mill. kr. Jeg mener derfor ikke, at forøgelsen vil blive så stor som de 250 mill. kr., men uanset størrelsen af beløbet erkender jeg, at det er et meget alvorligt problem, når vi tager vore valuta-beholdninger i betragtning.

Man må derfor rejse det spørgsmål, om der er muligheder for at løse problemet. Jeg vil der gerne spørge den højtærede minister, om man ikke kunne frigive denne import ligesom tekstilimporten og så samtidig indføre en deponeringsordning. Den deponeringsordning, som man i sin tid gennemførte for tekstilerne, medførte en øget konkurrence og deraf følgende prisfald til fordel for forbrugerne og var i det hele taget, hvad jeg ville karakterisere som en succes. Hvorfor skal man ikke gentage denne succes og søge en lignende ordning gennemført for automobilerens vedkommende? Jeg tror i hvert fald, at det må tages med i de overvejelser, man gør sig vedrørende importen af automobiler.

Mit parti vil gerne se på lovforslaget i et udvalg, for at vi der kan få de oplysninger, som vi mener er nødvendige for at kunne tage endelig stilling.

Kirkegaard: Den ændring, som her er til behandling, er kun en lille detail i hele automobilordningen. Ændringen er, såvidt jeg kan se, rimelig i betragtning af de faldende priser på brugte motorkøretøjer, og jeg har i og for sig ingen betænkeligheder ved at anbefale tingets medlemmer at stemme for det foreliggende lovforslag.

Spørgsmålet er imidlertid, om vi ikke allerede nu skal gå noget videre og indlede en afvikling af tildelingsordningen. Vi må gøre os klart, at en afvikling må foregå over mindst et år eller mere, da presset på indførsel og fordeling ellers ville blive for stærkt. Efter min og mit partis vurdering ville det være rimeligt allerede nu at frigive vogne under 16 000 kr. eller deromkring, når der betales et beløb, der svarer til 50 pct. af den nuværende omsætningsafgift, ekstra. Dette ekstra beløb skulle så eventuel stå fast i nogle måneder og derefter aftrappes over 12 måneder.

Hvis det kan gennemføres, vil der kun være en ganske ringe fordel ved at få tildelt en indkøbstilladelse. Hvis ansøgeren i forvejen har vogn, kan en sådan lige så godt afhændes på det fri marked og en ny vogn købes på de vilkår, som jeg her har skitseret. Afleveringspligten for brugte biler og auktionsordningen i det hele taget vil da kunne ophæves med det samme, og der vil så kun være mening i at opretholde den

[Kirkegaard.]

nuværende tildelingsordning for de ansøgere, som ikke har nogen vogn i forvejen. De medborgere, som ønsker de store vogne, kan købe dem på dollarbasis akkurat som nu.

Hvis vi kan blive enige om at ændre ordningen, således som jeg her har skitseret, vil den store administration, vi har nu, svinde ind til en ringe del af det nuværende omfang, og den vandring af folketingsmænd fra Christiansborg til Klerkegade, som finder sted nu, vil blive væsentligt mindre; vi går der jo for at støtte mere eller mindre velbegrundede ansøgninger, og det skulle glæde mig, om den vandring kunne komme til at foregå i et langt ringere omfang.

Efter de retningslinier, jeg her har skitseret, mener jeg vi skal behandle det foreliggende lovforslag — samtidig med, at vi fjerner den dobbelte vægtafgift, der måske havde nogen mening, da den blev vedtaget i 1950, men som jeg mener er uden mening i dag.

Tholstrup: Jeg glæder mig over, at man nu vil nedsætte denne afgift. Også i fjor, da vi havde loven til behandling, udtalte jeg, at afgiften var for høj. Helst havde jeg jo set, at den helt faldt bort, men det må vel vente indtil engang i næste uge, når loven bliver ændret ved, at forslaget til beslutning om frigivelse af automobilimporten bliver vedtaget, efter at man har studeret det forslag, jeg er kommet med om også samtidig at aftrappe omsætnings-skatten.

Jeg synes, det er helt forkert at indføre en ny afgift, som det ærede medlem hr. Stæhr Johansen omtaler med navnet deponeringsordning. Men hvad man end vil kalde den, pengene skal man jo af med; det er farligt at få vognene fordyret mere end nødvendigt, det er meget mere vigtigt at få omsætningskatten væk, således at bilerne kan blive hvermands eje.

Den nuværende auktionsordning er jo med til at holde priserne oppe og gør det

derved vanskeligere at kunne købe en brugt bil. Forleden meddelte et blad i København, at den svenske vægförening har fundet ud af, at Sveriges folkevogn er den brugte bil; ifølge statistikken bliver de brugte biler solgt til funktionærer og arbejdere med indtægter på omkring 5 000 kr., således at omkring en trediedel af bilerne bliver indregistreret blandt folk med disse relativt små indtægter. Det er jo ikke muligt herhjemme, hvor man hører, at en brugt vogn, som er kasseret — for før kan man jo ikke få en brugt vogn på auktion — bliver solgt for 10 000 kr.; en lignende vogn ville i Sverige opnå en pris på højst 2.000 kr.; dèr kan man altså købe brugte biler langt billigere, hvorved bilen bliver hvermands eje, og det er det, vi skulle se at nå frem til.

Jeg er imidlertid glad for, at vi nedsætter afgiften, så den ikke bliver så tyngende som før, og med disse ord vil også jeg tilsige mit partis støtte til en nedsættelse af afgiften.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Jeg vil gerne takke for den venlige modtagelse, dette lovforslag har fået. Jeg kan være fuldstændig enig med de forskellige, der her har fremhævet det ønskelige i ikke at skulle forlænge denne lov; det var ønskeligt, om vi nu kunne være fri for den, om bilimporten var så stor, at vi helt kunne slippe for denne specielle lov.

Jeg synes, det var ganske interessant at høre, at retsforbundet på dette område er noget ængstelig for, at disse samfundsskabte værdier går tilbage til samfundet; man skulle dog tro, at det ville være særlig naturligt for dette parti, at sådan noget finder sted.

Når vi har kunnet nedsætte procenten i år, skyldes det jo det prisfald, der har fundet sted. Det er meget svært at finde et bestemt udtryk for, hvor stort prisfaldet har været; vi håber, det vil fortsætte, så en naturlig nedsættelse af procenten, som er foreslået i dag, vil kunne finde sted efterhånden.

Man har stillet forskellige forslag til den fremtidige ordning af bilimporten, og jeg

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

kan sige, at foruden dem, vi nu har hørt nævnt her i dag, har jeg, tror jeg, 10 forslag liggende på mit skrivebord. Det er ganske naturligt, at dette er et problem, som optager sindene; det optager også mig meget at kunne finde frem til den bedst mulige løsning af dette virkelig vigtige samfundsproblem, og jeg synes derfor, vi skal se på alle de indkomne forslag, behandle dem sagligt og fornuftigt og også se på dem i vareforsyningsudvalget, hvor vi allerede har fået eet forelagt forleden.

Man har også sendt fordelingsnævnet en venlig tanke; jeg vil gerne understrege, at jeg gør det samme; det går iøvrigt forbløffende godt for det at foretage denne fordeling. Jeg vil jo nok sige, når man talte om rigsdagsmændenes vandring, at man må også tænke på ministerens modtagelsestid og på de mange henvendelser til ministeren; det var også rart at spille mindre tid på hele dette skøn.

Man har talt om at være optimist eller pessimist. Det er jo sådan lidt af en temperamentssag; jeg vil gerne slutte mig til dem, der regner sig for optimister, men optimismen forhindrer jo ikke, at man må fare med lempe. Det er fremhævet, at det, som er afgørende for, at vi ikke kan gå til en frigivelse, som vi alle kunne ønske, er valutahensynet. Og der er heller ikke tvivl om, at afgørende for, hvorledes den fremtidige ordning af bilimporten bliver, vil valutahensynene være. Jeg så gerne biler som hvermandseje — hvem gør ikke det? Jeg så også gerne danske arbejdere køre til og fra arbejde i en bil. Men jeg vil dog fremhæve, at når man har kritiseret den forrige regering Hedtoft og sagt, at det skulle være dens skyld, at vi ikke på et tilstrækkelig tidligt tidspunkt fik tilstrækkelig mange biler til landet, tror jeg, vi kan afvise denne kritik og sige, at biler var vel ikke det første, man skulle bringe til landet. Vi har været inde i en genopbygningsperiode, og det lider vi stadig under; vi er kommet et godt stykke videre, og jeg håber, at vi vil nå endnu videre.

Tholstrup: Den højtærede handelsminister var forundret over, at retsforbundet tog et vist forbehold. Hvis den højtærede minister havde læst rigsdagstidenden for i fjor og i

forfjor . . . (*Ministeren for handel, industri og søfart* [Lis Groes]: Det har jeg!) . . . ville hun vide, at jeg netop har udtalt mig til fordel for, at samfundet inddriver den samfundsskabte konjunkturførtjeneste, der her er tale om. Men jeg fremhævede også ved de to tidligere behandlinger, at ikke alle får denne konjunkturførtjeneste. Den, der har købt en brugt bil i mangel af tildeling, har måttet betale en stor konjunkturførtjeneste til sælgeren, før denne auktionsordning blev indført, og når han så skal sælge sin brugte bil igen efter 2—3 års forløb, skal han pludselig betale afgift af sin konjunkturførtjeneste. Han har altså haft tab to gange. Når man siger, at der her er en konjunkturførtjeneste, må man altså være klar over, at dette dækker ikke alle sælgere af brugte biler — det dækker måske halvdelen — og det er derfor, vi har taget et vist forbehold. Men vi er tilhængere af, at der ikke på noget område kan opnås nogen monopolagtig førtjeneste. Derfor er vi hver gang gået med til denne lovgivning, og derfor går vi også med til dens videreførelse, så meget mere som den er under afvikling og afgifterne er nedsat. Det er helt logisk.

Jeg vil gerne knytte en enkelt bemærkning til begrebet optimisme-pessimisme i forbindelse med dette spørgsmål. Man hører her det sædvanlige om valutamangel, dette, som visse propagandister har fået forskellige mennesker overbevist om, og som man slynger ud i tide og utide uden at tænke dybere over problemet.

Jeg er meget ked af, at den nye handelsminister, som vi har set hen til med en vis interesse og forhåbning, også er faldet for denne propaganda. Det er nemlig vitterligt, at vi kan ikke bruge nogen som helst valuta til at købe biler for, uden at den først er indtjent gennem eksport. Ønsker vi at øge vor eksport, kan vi ganske simpelt øge den ved at øge importen; så må det komme af sig selv, fordi al eksport skal betales. Det er så ligetil og så logisk, at enhver, der kan regne en lille smule, kan finde ud af det. Det er derfor beklageligt, at så mange mennesker her blot sidder og trækker på smilebåndet og siger: det har vi nu engang lært af denne propaganda, så derfor kan vi ikke forstå, at man kan regne sig frem til det andet resultat. Men ifølge den regnebog, jeg har benyttet i første omgang, er to og to fire

[Tholstrup.]

og kan ikke blive til mere. Og hvis man ikke bruger den, når man taler om valuta, regner man forkert. Vi kan importere biler for 350 mill. kr.; de koster 7 000 kr. i gennemsnit ifølge statistikken, og så må vi selvfølgelig give afkald på andre importvarer, hvis vi ikke har mulighed for at øge eksporten. Men det opstår der måske netop mulighed for ved, at vi gennem importen skaffer arbejde til engelske og tyske industriarbejdere, som derved bliver i stand til at betale bedre priser for smør og flæsk. Det er en omveksling af varer og ikke andet. Man kan altså uden videre give importen fri, og det med at være optimist eller pessimist i dette spørgsmål har kun med følelsen at gøre — det har ikke noget med sund fornuft at gøre. Derfor burde den højtærede statsministers første skridt være at give bilerne fri for at opnå de gode produktionsvilkår, der derigennem ville opstå, at øge produktionen til gavn for os alle, at nedsætte transportomkostningerne til gavn for os alle.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Heising: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er overfor mig fremsat ønske om, at valg af det udvalg, som det nu blev besluttet at nedsætte, må finde sted allerede i indeværende møde. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket til valgets foretagelse som givet. (Ophold). Det er givet.

Man gik altså til:

Valg af 17 medlemmer til et udvalg angående forslag til lov om forlængelse af og ændringer i lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer.

Valgt blev: *Heising, Victor Gram, Peter Jørgensen, Aage Knudsen, Holger Larsen, Th. Mikkelsen, Hans Rasmussen, Edel Saunte, From, Jørgen Gram, Holmberg, Karl-skov Jensen, Harald Nielsen, Støhr Johansen, Poul Clausen, Reedtz-Thott og Kirkegaard.*

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om tillæg til lov nr. 279 af 11. november 1931 vedrørende internationalprivatretnlige bestemmelser mellem Danmark, Finland, Island, Norge og Sverige om ægteskab, adoption og værgemål.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 129; fremsættelsen findes i tidenden sp. 182).

Formanden: Sammen med denne sag foretages den under punkt 5 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

Første behandling af forslag til lov om tillæg til lov nr. 283 af 11. november 1931 angående inddrivelse af underholdsbidrag, fastsatte i Danmark, Finland, Island, Norge eller Sverige.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 157; fremsættelsen findes i tidenden sp. 184).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Nina Andersen: De to lovforslag drejer sig, som tinget vil vide, om ændringer i nordiske konventioner. I begge tilfælde er de foranlediget af ændret lovgivning og ændrede bestemmelser i andre lande.

Forsåvidt angår konventionen om ægteskab, adoption og værgemål, er det indførelsen af separationsinstituttet i Finland, der har medført bortfald af en undtagelsesbestemmelse for finske statsborgere, som fandtes i artiklerne 7 og 9. Desuden har man fundet ud af, at der var en praktisk trang til en ændring i lysningsbestemmelserne, som findes i artikel 2, således at lysning foretaget i et nordisk land kan danne grundlag for vielse i et af de andre lande.

Med hensyn til konventionen om inddrivelse af underholdsbidrag skal jeg nævne, at den foreslåede ændring i artikel 1, stk. 1, er sket på foranledning af Norge, hvor der er indført bestemmelser om, at visse ikke retskraftige bidragsafgørelser kan fuldbyr-