

[Formanden.]

i lov nr. 210 af 23. april 1949 om regulering af bymæssige bebyggelser folketinget om at nedsætte det i den pågældende bestemmelse nævnte udvalg.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Statsministeren (Hans Hedtoft): Jeg skal herved have den ære for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om årlige til medlemmer af det kongelige hus.*

Efter at Hans Kongelige Højhed Prins Knud ved tronskiftet i 1947 havde indtaget pladsen som nærmeste tronarving, blev der ved lov nr. 429 af 4. juni 1947 tillagt tronfølgeren en årlig med et grundbeløb af 150 000 kr., hvortil kom et tillæg på 47 500 kr., der reguleredes efter svingningerne i pristallet.

Ved ikrafttrædelsen af Danmarks Riges Grundlov af 5. juni 1953 og tronfølgeoven af 27. marts 1953 må lov nr. 429 af 4. juni 1947 betragtes som bortfaldet. Da det synes rimeligt, at arveprinsen bevarer det nævnte årlige beløb, foreslås det i lovforslagets § 1, at der tillægges arveprinsen en årlig med et samme størrelse fra 1. juli d. å. at regne. Skulle arveprinsessen overleve sin ægtefælle, foreslås det, at hun skal oppebære årlige beløbet. Skulle begge ægtefæller afgå ved døden, inden deres børn er myndige, synes det rimeligt, at børnene kan opretholde deres hjem, indtil de kan afslutte en uddannelse, og det foreslås derfor, at børnene bevarer den nævnte årlige med. Skulle imidlertid kun et af børnene være under 21 år, foreslås det, at den pågældende kun oppebærer en årlig, der udgør halvdelen af den årlige, der foreslås tillagt arveprinsen.

Endelig foreslås det, at der tillægges arveprinsens ældste søn, prins Ingolf, en årlig, der udgør halvdelen af arveprinsens årlige, at udbetale fra det tidspunkt, prinsen bliver myndig, d. v. s. fra 1. marts 1961.

Idet jeg iøvrigt henviser til lovforslagets

bemærkninger, skal jeg anbefale forslaget til det høje folketingets velvillige behandling.

Ministeren for handel, industri og søfart (Lis Groes): Herved har jeg den ære for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om forlængelse af og ændringer i lov om bortsalg af visse brugte personmotorkøretøjer.*

Loven af 20. december 1950 havde, som det vil være bekendt, til formål at forhindre, at personer eller virksomheder, der får tilladelse til indkøb af et ikke tidligere indregistreret personmotorkøretøj til udskiftning af et ældre personmotorkøretøj, foruden den fordel, der lå i at få en ny vogn, også skulle oppebære den meget betydelige konjunkturgevinst, der var en følge af de høje priser, som brugte vogne kom op i på grund af den i forhold til behovet meget begrænsede automobilimport. Man imødegik denne stærkt kritiserede urimelighed ved at forlange de pågældende motorkøretøjer afhændet ved offentligt bortsalg og inddrage 40 pct. af det ved salget opnåede nettobeløb i vejfonden, således at denne del kom samfundet og ikke vognens ejer til gode, idet man mente med sikkerhed at kunne fastslå, at den ekstraordinære konjunkturgevinst i hvert fald ikke var under 40 pct.

Loven, der oprindeligt var gældende for 1 år, er senere forlænget i 1951 og 1952 og blev i fjor under hensyn til, at der kunne konstateres et vist prisfald for de brugte vogne, ændret, således at de første 2 000 kr. af nettoprovenuet ved automobillets salg ubeskåret tilfaldt sælgeren, medens kun det overskydende beløb deltes med 60 pct. til sælgeren og 40 pct. til vejfonden. Denne ændring var tillige motiveret derved, at man anså det for urigtigt, at vogne, der ikke indbragte meget over ophugningsværdien, hvilket navnlig gjaldt visse drosker og hyrevogne, skulle belastes med et beløb til vejfonden, som var begrundet ved de høje priser på vogne, som dog var i stand til til en vis grad at tjene deres formål.

Loven har foruden sit nævnte mere direk-

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

te formål yderligere haft den for automobilordningens administration gunstige virkning, at den i nogen grad har aflastet det meget store pres på automobilfordelingen, som var en følge af, at man inden lovens gennemførelse ofte kunne erhverve en ny vogn på indkøbstilladelse for de samme penge, som den brugte vogn, der udskiftedes, kunne indbringe i det frie marked.

Når loven nu yderligere foreslås forlænget for 1 år, skyldes det, at automobilimporten stadig ikke på langt nær står mål med behovet og de konstaterede priser for brugte motorkøretøjer derfor stadig ligger væsentligt højere, end hvad der ville være tilfældet under normale forhold. Med hensyn til importen er denne vel steget meget væsentligt i det sidste par år, således venter man i år at kunne fordele 16 000—17 000 personautomobiler, hvortil kommer en import på dollarpræmieringsbasis af 7 000—8 000 vogne, således at der ialt i år vil tilgå personvognsparken ca. 25 000 nye vogne. Om udsigterne for importen i 1954 er jeg desværre ikke på nuværende tidspunkt i stand til at udtale mig, men forhåbentlig vil det være muligt til næste år at nå en import af mindst lignende størrelse som den, der er tale om i indeværende år.

Uanset den store import er der dog stadig et meget betydeligt udækket behov, hvilket bl. a. fremgår af, at der til automobilfordelingsnævnet i indeværende års første tre kvartaler er indgået ikke mindre end ca. 44 000 ansøgninger om personautomobiler. For hele året må der således ventes et ansøgningstal på mellem 55 000 og 60 000, hvoraf kun ca. 16 000—17 000 kan imødekommes. I denne forbindelse bemærkes, at de til automobilfordelingsnævnet indgående ansøgninger praktisk talt altid er begrundet med et virkeligt erhvervsmæssigt behov.

Også priserne på de brugte biler giver et billede af, hvor stort det udækkede behov stadig er. Vi har nu gennem dollarpræmieringsordningen et vist frit automobilsalg her i landet, og der er et meget betydeligt træk på automobiler indkøbt på dollarpræmieringsbasis, uanset at disse gennemgående koster ca. 40 pct. mere end vogne indkøbt på indkøbstilladelse til normal pris. Ser man på priserne på brugte vogne, således som disse fremgår af et af Danmarks

Automobil-Forhandler-Forening i sommer udgivet brugtvoanskatalog, viser det sig, at disse priser svarer godt til prisniveauet for vogne, der købes på dollarpræmiering. For de gængse mindre vogne synes priserne endog at ligge noget højere end dollarpræmieringsprisen med fradrag af sædvanlig afskrivning. Der synes derfor ikke at være tvivl om, at brugtvoanspriserne stadig ligger så langt over en naturlig pris baseret på de importerede vognes sædvanlige udsalgspris, at det vil være nødvendigt at opretholde loven endnu et stykke tid.

Loven er derfor foreslået forlænget endnu 1 år, men man har under hensyn til usikkerheden med hensyn til udviklingen ment det naturligt at åbne mulighed for dens ophævelse ad administrativ vej på et tidligere tidspunkt, nemlig ved kgl. anordning, hvorved jeg dog bemærker, at jeg selv sagt, inden et sådant skridt bliver taget, vil drøfte spørgsmålet med det i vareforsyningslovens § 15 omhandlede udvalg.

Der er dog foreslået en ændring i forhold til den nugældende lov, nemlig en nedsættelse af det beløb, der tilgår vejfonden fra de gældende 40 pct. til fremtidig 25 pct. Man har herved taget i betragtning, at der set i forhold til situationen, da det høje ting senest tog stilling til spørgsmålet om forlængelse, er konstateret et vist prisfald. Det er vel ikke nemt at bedømme et sådant prisfald, når henses til den meget uensartede bestand af vogne, der kommer til bortsalg i henhold til loven, men det kan dog ses, at gennemsnitsprisen for de automobiler, der er kommet til offentligt bortsalg siden november i fjor, er faldet ca. 15 pct., i hvilken forbindelse jeg bemærker, at automobilfordelingsnævnet ikke i den forløbne tid har ændret sit syn på, hvad der måtte udkræves for at kassere en vogn. Vi har forsøgt at tage enkelte typer og årgange, af hvilke der erfaringsmæssigt kommer et stort antal til salg, frem til særlig undersøgelse for at se, hvorledes prisfaldet har været for sådanne vognes vedkommende. Tager man f. eks. Opel Kaptajn 1939, hvoraf i november-december 1952 er bortsolgt 13 stykker og i juni—juli 1953 er solgt 20 stykker, viser gennemsnitsprisen et fald fra 8 660 kr. til 8 350 kr., altså kun 300 kr., og tager man i betragtning, at årgangen i perioden er blevet en 7—8 måneder ældre, synes der

[Ministeren for handel, industri og søfart.]

således ikke at foreligge nogen reel prisnedsænkning. Tager man en af de helt gamle vogne, f. eks. Ford 1930, hvoraf et meget betydeligt antal er solgt, er gennemsnitsprisen i samme tidsrum faldet fra 4 100 kr. til 3 760 kr., altså et fald på 340 kr. Derimod er de store vogne og visse vogne, hvortil originale reservedele ikke eller kun vanskeligt kan fremskaffes, undergået større prisfald, og alt taget i betragtning synes det derfor rigtigt at lempe ordningen noget gennem en forhøjelse af den del af nettoprovenuet, der tilfalder vognens sælger. Til en vis grad er der herved også taget hensyn til, at yderligere prisfald måske må påregnes i løbet af den tid, for hvilken loven søges forlænget.

Idet jeg iøvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, anbefaler jeg forslaget til det høje tings hurtige og velvillige behandling.

Endvidere tillader jeg mig for det høje folketing at fremsætte *forslag til lov om ændring i lov om patenter*.

Forslaget falder i to dele og omhandler dels bestemmelser, der tilsigter en forhøjelse af visse af de i patentloven hjemlede afgifter med henblik på at forbedre patentdirektoratets økonomi, dels bestemmelser, der skal bane vejen for en senere tiltrædelse af en konvention vedrørende de formelle fordringer til patentansøgninger, hvortil udkast er udarbejdet af Europarådets patentekspertkomité.

I bemærkningerne til forslaget er der udførligt redegjort for de betragtninger, der ligger til grund for lovforslaget, og jeg skal derfor nøjes med at uddybe enkelte forhold.

Ifølge forslagets § 8 skal forhøjelse af afgifterne, der også omfatter de allerede udstedte patenter, træde i kraft den 1. december 1953. Der er dog gjort visse undtagelser herfra. Dette gælder således ifølge paragraffens stk. 1 forfaldne, ikke betalte afgifter. For sådanne afgifters vedkommende vil der nemlig i de fleste tilfælde være tilgået patenthaverne den i patentloven foreskrevne erindring om den manglende betaling med oplysning om, at de pågældende beløb med tillæg af en eller to femtedele vil kunne erlægges inden visse frister, og det ville derfor være nødvendigt at udsende

nye erindringsskrivelser, såfremt disse afgifter skulle erlægges efter de nye satser.

Efter paragraffens stk. 2 skal forhøjelsen af afgiften for 2.—4. patentår ikke komme til anvendelse med hensyn til allerede erlagte afgifter, herunder de afgifter, der med hjemmel i patentlovens § 7, stk. 4, er forudbetalt for flere år, idet det ville være mindre rimeligt at forlange efterbetaling i henhold til den nye sats for de afgifters vedkommende, der er erlagt i overensstemmelse med de hidtil gældende bestemmelser.

Ændringerne af bestemmelserne i patentlovens §§ 12, 16 og 21, jfr. forslagets §§ 3, 4 og 7, tilsigter som nævnt at bane vejen for en tiltrædelse af en konvention vedrørende de formelle fordringer til patentansøgninger. De foreslåede ændringer af de pågældende bestemmelser er alene af formel karakter, men er nødvendige, hvis man fra dansk side tiltræder konventionen. Det af Europarådets patentekspertkomité udarbejdede udkast er endnu ikke færdigbehandlet i Europarådet. Af praktiske grunde har jeg imidlertid anset det for nødvendigt, at der allerede på indeværende tidspunkt tages de nødvendige skridt til en lovændring med henblik på konventionens senere tiltrædelse. Konventionen er iøvrigt, som det fremgår af, hvad jeg allerede har sagt, af en rent teknisk karakter, og jeg vil være tilbøjelig til at mene, at det til sin tid ikke vil være nødvendigt at forelægge konventionen for det høje ting.

Af administrative grunde ville det være ønskeligt, om de nye afgiftssatser som forudsat måtte kunne træde i kraft den 1. december 1953, og jeg tillader mig derfor at anbefale forslaget til velvillig og hurtig behandling i det høje ting.

Justitsministeren (Hans Hækkerup): Jeg har herved den ære for det høje folketing at fremsætte *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*.

Efter forslaget bemyndiges regeringen til ved kgl. anordning at sætte i kraft bestemmelserne i en under 26. marts 1953 indgået overenskomst mellem de 5 nordiske lande om ændring af den nordiske konvention af