

[Ministeren for offentlige arbejder.]

betegnelse for loven; det er jo, når alt kommer til alt, selvfølgelig ikke væsentligt, men det kan måske have en vis betydning ude omkring, og jeg vil gerne tilsige min medvirker dertil.

Det ærede medlem hr. Adolph Sørensen ville også gerne have fastslået, at den autorisation, der nu skal finde sted, ikke må betyde, at der skal ske nogen talmæssig begrænsning. Det er min bestemte opfattelse, at lovforslaget ikke indeholder noget, der tager sigte herpå; tværtimod skulle det være sådan, hvis dette lovforslag gennemføres, at der nu bliver adgang for alle, som opfylder de kvalitetsbestemmelser, autorisationen forudsætter.

Det ærede medlem hr. Kirkegaard ville direkte spørge mig, om det var sådan, at der kun stilles krav til en autoriseret installatør i henhold til § 8 i lovforslaget. Det, der er krævet i § 8, er jo det, som en autoriseret gas- og vandmester skal opfylde over for kommunen. Jeg går uden videre ud fra, at en installatør efter de almindeligt gældende retsregler i Danmark altid vil have ansvar over for forbrugere, hvis han ved installationen begår fejl, der rammer en forbruger gennem eksplosion eller den slags; jeg går uden videre ud fra, at efter de almindeligt gældende retsregler vil han være ansvarlig, men det har for så vidt ikke noget med denne lov at gøre.

Hvad angår det ærede medlem hr. Arne Larsens spørgsmål, om der i § 10 ikke skulle stå „skal“ i stedet for „kan“, tror jeg nok, at § 10 er affattet sådan, fordi der kan være forskel på kommunerne, og derfor tror jeg, det vil være mest rimeligt at administrere loven ud fra ordet „kan“, altså at der kan foreskrives bestemte regler. Jeg tror, det vil være vanskeligt at give bestemte regler, der passer i alle kommuner. Men det er selvfølgelig et spørgsmål, vi kan se nærmere på under udvalgsarbejdet.

Må jeg endelig sige til det ærede medlem hr. Rimstad, at det forbavser mig egentlig noget, at ikke skibstilsynet har pligt til også at se på den fare, der kan være forbundet med flaskegas om bord i skibe; men det er jo også et spørgsmål, der kan ses nærmere på. Jeg tror dog ikke, det vil være muligt at få spørgsmålet om skibe ind under denne lov, men det er muligt, man

kan henvise spørgsmålet til nærmere behandling af den højtærede handelsminister, som jo har skibstilsynet under sig.

Jeg takker endnu en gang for den almindelige, brede tilslutning, der er givet til lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Waldemar Laursen: Da der er yttret ønske om udvalgsbehandling, foreslår jeg, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om vægtafgift af motor køretøjer m. v.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 569, fremsættelsen i tidenden sp. 1512).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Retoft: Da benzinafgiften i november 1961 blev forhøjet, blev det af finansministeren tilkendegivet, at der senere måtte ske en regulering af vægtafgiften af diesel- og gasdrevne motor køretøjer, da der ellers ville blive en for urimelig forskel på de afgifter, der betales af henholdsvis benzindrevne køretøjer og de af mig nys nævnte.

Det foreliggende lovforslag, der blev fremsat allerede før juleferien, indeholder i §§ 3, 4 og 5 de vigtigste af de bestemmelser, som foreslås gennemført. Man kan opdele den danske vognpark i to store afdelinger, nemlig personvogne og last- og varevogne. Det gælder for dem begge, at der skal betales vægtafgift af vognene, men der foreslås en forskellig beregningsmåde for de to kategorier af vogne. Ifølge lovforslagets § 3, der omfatter køretøjer til personbefordring, skal disse alle steder svare vægtafgift efter egenvægt, og egenvægten er i dette tilfælde det grundlag, man går ud fra, når man skal pålægge en vægtafgift.