

[Gudme.]

ning efter skaden, idet vi går rundt om statskassen og går rundt om forsikringsselskaberne og opkræver en afgift.

Jeg vil derfor godt gentage det, som jeg sagde under første behandling sidste gang, at hvis hr. Glistrups forslag om, at vi prøver på at lade vejen gå direkte i stedet for at gå over forsikringsselskaberne og statskassen, kan praktiseres, er vi meget villige til at se på det forslag.

Vi har den liberale indstilling, at også gode og fornuftige forslag, der fremkommer fra fremskridtspartiet — og det hænder vel ind imellem også — skal man se på med velvilje. Vi har ikke nået at få lejlighed til det, for jeg tror ikke, at hr. Glistrups forslag overhovedet nåede at blive fremlagt i skatte- og afgiftsudvalget, inden vi var midt i valgkampen. Men nu kommer det altså, jeg kan forstå, det har været i ministeriet, og det er muligt, at kommentarerne er på vej tilbage. Vi afventer med interesse, hvilke kommentarer man har til det af hr. Glistrup formulerede forslag, der er en direkte gengivelse af den tanke, som vi formulerede engang i fjor sommer.

Vi er altså villige til at gennemføre sagen på den ene eller den anden måde, enten sådan som vi oprindeligt havde tænkt os den, og som hr. Glistrup har givet udtryk for den i et formuleret forslag, eller — hvis det praktisk ikke lader sig gøre — på den måde, der her foreligger forslag om.

Hagen Hagensen (KF):

Tanken om en særlig afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m. v. — her endogså knallerter, det er væsentligt at få det med — til nedbringelse af det offentliges udgifter til sygehusbehandling og invalidepension til trafikskadede kom frem under forhandlingerne om besparelserne i fjor sommer.

Lovforslaget, der er fremsat af den tidligere regering og fastholdt af den nuværende regering, bygger på tanken om, at de potentielle skadevoldere fremfor alle skattebor-

gere skal bære i hvert fald en del af udgifterne, som trafikskader medfører for samfundet.

Som lovforslaget er udformet, skal afgiften udgøre halvdelen af præmien for ansvarsforsikringen, således som den afkræves af forsikringsselskaberne. Dernæst skulle det opnås, at skadevoldende motorkøretøjer kommer til at bære den største afgift, medens ikke-skadevoldende motorkøretøjer kun kommer til at bidrage med et mindre beløb i kraft af de bonussystemer eller klassificeringssystemer, som forsikringsselskaberne har. Det er naturligvis et problem, om det er helt rigtigt at gøre det på den måde; det vil med den fordeling af skyld og skade, der efter domspraxis finder sted, vel nok være et spørgsmål, om det i alle tilfælde rammer rigtigt.

Hr. Glistrup har været inde på nogle erstatningsretlige betragtninger, og hr. Gudme har gjort nogle bemærkninger dertil også i forbindelse med forenkling af lovgivningen, som vi også gerne for vort vedkommende vil se på.

Vi er enige i, at der må være særregler for særlig store lastvogne, der bruges til gods-kørsel for fremmed regning, og også for hyrevogne i henseende til fritagelse for vægtafgift; det sidste er lovforslag nr. 7. Men vi vil i øvrigt med den bemærkning, at vognmandserhvervene — det gælder både lastvognskørsel og hyrevognskørsel — har trange vilkår, gå ind i en række overvejelser om, hvordan man nu bedst kan klare disse ting igennem.

Det er vel desværre uundgåeligt, at gennemførelsen af lovforslag nr. 6 kommer til at medføre omkostningsstigninger for erhvervskørsel, men vi vil være åbne for at se på, hvorledes vi bedst kommer igennem med udformningen af reglerne.

I den forbindelse vil jeg gerne føje til, at det er et spørgsmål, om det sædvanlige afgiftsregelsæt, der bruges i lovgivningen, egner sig for denne afgift med alt, hvad det fordrer af ret til indseende og særlig fast-