

[Voigt.]

være af stor interesse at få klarlagt, hvad ministeren har fået af vejledning i Rådet for Trafiksikkerhedsforskning angående indførelse af en vægtgrænse på 60 kg.

Justitsminister *Orla Møllers* svar (1/9 77):

Som det er spørgeren bekendt, har Rådet for Trafiksikkerhedsforskning i november 1976 afgivet Notat 146 om knallertuheld, knallertvægt og knallerttyper.

Rådet har herudover ikke været anmodet om yderligere materiale vedrørende en vægtgrænse for knallerter.

Af *Stetter* (KF) til ministeren for skatter og afgifter (22/8 77):

»Vil ministeren drage omsorg for, at dansk indregistrerede lastbiler og busser kan køre skatte- og afgiftsfrit i de lande, hvormed vi har indgået gensidige aftaler herom?«

(Spm. nr. 503).

Begrundelse.

Ministeren for skatter og afgifter har i skrivelse af 7. januar 1977, j.nr. A. 2693/1976, oplyst, at Danmark har gensidige aftaler med bl. a. Norge, Sverige, Vesttyskland, Belgien, Holland, Frankrig, Sovjet, Ungarn og Bulgarien om, at køretøjer registreret på den ene parts territorium er fritaget for skatter og afgifter ved midlertidig indkørsel på den anden parts territorium.

Der foreligger imidlertid en række eksempler på, at dansk erhvervskørsel beskattes i Norge, Sverige og Vesttyskland. Dette er i strid med de indgåede overenskomster og konventioner, og ministeren opfordres derfor til at sørge for, at danske erhvervskøretøjer kan køre gratis i de lande, hvis lastbiler og busser kører gratis i Danmark.

Minister for skatter og afgifter *Kampmanns* svar (30/8 77):

De afgiftsfritagelser, som omtales i spørgsmålet, omfatter afgifter, der opkræves for besiddelse og benyttelse af busser og lastbiler hjemmehørende i lande, der ligesom Danmark har tiltrådt FN-konventionerne af 1956, samt i andre lande, hvormed der er indgået bilaterale aftaler.

Denne afgiftsfritagelse vedrører bl. a. afgifter som den danske vægt- og udligningsafgift.

Fritagelsesbestemmelserne omfatter derimod ikke bro- eller vejafgifter for benyttelsen af specielle vejstrækninger og ej heller forbrugsafgifter, f. eks. af brændstoffer, eller transport-skatte, dog under forudsætning af at alle køretøjer afkræves samme afgift.

Jeg er ikke bekendt med, at danske vognmænd afkræves afgifter i strid med de gældende aftaler, men skulle det vise sig at være tilfældet, medvirker jeg gerne til at få dette bragt til ophør.

Af *Svend Erik Hovmand* (V) til boligministeren (23/8 77):

»Vil ministeren sikre, at idræts- og ungdomsorganisationernes mulighed for at opnå realkreditlån til klubhus- og halbyggeri ikke forringes?«

(Spm. nr. 504).

Begrundelse.

Boligministeriet har i et brev til Realkreditrådet meddelt, at man overvejer at ændre bekendtgørelse nr. 230 af 29. april 1976, således at foreninger, der modtager tilskud fra fritidsloven eller lokale kommunale tilskudsordninger, fratages eller begrænses stærkt i muligheden for at optage realkreditlån til klubhus- og halbyggeri m. v.

Ministeriets henvendelse har i praksis ført til, at realkreditinstitutterne i en længere periode har afvist at give lån til byggeri inden for fritidssektoren.

Konsekvensen af en så betydelig ændring, som boligministeriet her har lagt op til, er, at det vil være særdeles vanskeligt – om overhovedet muligt – for en frivillig ungdomsorganisation i fremtiden på privat basis at rejse den nødvendige kapital til opførelse af klubhuse eller større aktivitetslokaler.

Herved vil de private foreningsinitiativer på dette område være næsten udelukket og foreningerne i det store og hele overladt offentligt initiativ.

Efter min opfattelse er denne udvikling katastrofal for det frie foreningsliv i Danmark. Jeg går derfor ud fra, at ministeren hurtigst muligt vil tage initiativ til igen at sikre rimelige låne- og finansieringsmuligheder for det frivillige foreningsarbejdes byggeaktiviteter.

Boligminister *Ove Hoves* svar (31/8 77):

Ved realkreditreformen i 1970 blev det i