

[Bernhard Baunsgaard]

me trafikikkerheden ved at fritage sikkerhedsudstyr for afgiftsbelæggelse. Spørgsmålet er naturligvis, hvorfra man skal skaffe de penge, der medgår til det, men dér går jeg ud fra, at CD på anden vis er parat til at skaffe de nødvendige skatter til afløsning af prove-nuet fra afgifter på sikkerhedsudstyr.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Jeg skal kun sige, at vi er positive over for det forslag, som CD her har fremsat, og hvis det kunne fremskynde ministerens overvejelser, var det en god ting. I al fald må vi sige, at ministrene på dette område har været særdeles langsommelige med deres overvejelser, og jeg tror, at dette kan være med til at fremskynde deres overvejelser vedrørende dette spørgsmål. Vi er altså positive over for forslaget.

**Hjortlund Christensen (DR):**

Det er en selvfølge, at alle vil medvirke til sikkerheden i trafikken, og det vil retsforbundet selvfølgelig også.

Der vil stadig væk være slagside med hensyn til sikkerheden ved påmontering af udstyr. Vi kender de store, sikre vogne, der er bygget op efter specielle principper, og så de små snurrekopper, som der næsten ingen sikkerhed er ved. Hvis der er mulighed for med sikkerhedsudstyr at forbedre det, ville det kun være en fordel. Vi kender også disse vogne, der har benzintanken foran, og dem, der har den bag. Det er spændende at få at vide, om en dansk lovgivning kunne få indflydelse på automobilfabrikkernes produktionsmåde og -metoder. Jeg tror nu ikke, at der er store håb i den retning. Spørgsmålet må være, om man ville kunne få nogle nedslag, fordi en fabrik ændrer sin udførelse af bilerne.

Men vi må jo afvente den bemyndigelse, ministeren har, og det beslutningsforslag, der ligger her. Vi vil så ganske afgjort være positive. Vi er som bekendt ikke med i udvalget, men vi håber, der kommer noget godt ud af det. Gør der det, kan man forvente retsforbundets støtte.

**Bollmann (CD):**

Jeg er igen i den situation, at jeg kan takke flertallet af ordførerne – det er en stor dag for CD. Det er samtidig interessant at

konstatere, at mange af dem, der egentlig er enige i dette forslag, bruger betydelig mere tid på at angribe form og bortforklare forskellige ting end egentlig at gå i gang med selve problemet.

Den direkte anledning til, at spørgsmålet rejses nu, er naturligvis de store afgiftsforhøjelser, som blev gennemført af forligspartierne for et par måneder siden, uden at der samtidig skete en ændring af satserne for afgiftslempelse efter lovens § 3, stk. 3. De beløb, der nu gælder, er beløbsmæssigt helt ude af trit med den pris- og afgiftsudvikling, der har fundet sted, siden bestemmelsen blev indført i 1973. Det videre sigte med forslaget er at få regeringen til at opfylde intentionerne med fritagelsesbestemmelsen, nemlig at udvide antallet af de forskellige anordninger, det forskellige udstyr.

Ved gennemførelsen i sin tid var det en helt klar forudsætning, at lempelsen skulle modsvare den afgiftsforhøjelse, som påhviler det omhandlede udstyr. Men det var også en forudsætning, at det skulle omfatte så mange som muligt af de i alt 17 forskellige anordninger, der er omhandlet i den rapport, der kom fra sikkerhedsudvalget.

Med hensyn til bemærkningerne om de anordninger, der gøres obligatoriske, og hvor incitamentet så skulle forsvinde, imødegås det klart af udvalgets rapport på side 8, hvor det siges, at en skærpelse af kravene til det obligatoriske sikkerhedsudstyr uden administrative vanskeligheder kan følges op med en samtidig nedsættelse af registreringsafgiften for nye vogne med et beløb nogenlunde svarende til den afgift, som ellers skulle erlægges af de forventede prisforhøjelser på personvogne som følge af de nye krav.

Men hvad er der egentlig sket siden 1973? Det er ganske rigtigt, at der er sket nogle enkelte forhøjelser af satsen. Alt i alt kan man komme op på – er det 1.000 kr. eller 1.040 kr. for disse ting, der nu er med i bekendtgørelsen? Det forekommer skævt, når man ved, at man ved køb af ny vogn, f. eks. en vogn i mellemklassen, skal give 400–500 kr. for løse nakkestøtter. Når så afgiften osv. kommer på, idet man altså køber vognen med disse ting, skal man op på 1.100–1.200 kr. Er der tale om rullesele på bagsædet, så er prisforskellen fra 500–600 kr. op til 1.500 kr. Det viser, at hele den måde, som afgiftssystemet, afgiftsloven, er bygget op på, trænger til en