

[Ministeren for skatter og afgifter]

tionerne først blive hørt, og der vil som tidligere blive givet branchen en rimelig frist til at indstille sig på eventuelle nye krav til bilers indretning med hensyn til sikkerhedsudstyr.

Camre (S):

Jeg vedkender mig et vist faderskab eller en vis ophavsret til tankerne om at differentiere afgifterne af motorkøretøjer efter sikkerheden. Det er en diskussion, som går omkring 12-13 år tilbage i tiden, men som havde sit udgangspunkt i noget meget mere vidtgående end det, der i dag er lovgivningsmæssig hjemmel for. Det var nemlig en tanke om, at man generelt skulle gøre afgifterne differentierede på en sådan måde, at sikre køretøjer prismæssigt blev billigere og derfor havde præference hos køberne, når de indkøbte nye køretøjer. Det blev til en lovgivning, der fritog nogle konkrete elementer af, hvad man kunne kalde sikkerhedsudstyr, for afgift: sikkerhedsseler, splintfri forrude, opvarmelig bagrude og disse ting.

Men jeg vil godt have lov at sige, at det er en fejlvurdering og en fejlfremstilling af, hvad det er, der bestemmer sikkerheden i et motorkøretøj. Der er nemlig faktorer, som man kan sige er indbyggede, som er konstruktionsmæssige elementer, vejbeligenhed, kurvestabilitet, bremsernes kvalitet osv., og som er langt vigtigere, end om man nu har skruet den ene eller den anden dims på. Alt det, som er, hvad man kalder »passiv sikkerhed«, altså alt det, der forhindrer, at ulykken sker, er vigtigere end det sikkerhedsudstyr, seler osv., der kan forhindre, at ulykken bliver så slem, når den først indtræffer. Man må erkende, at en måling af køretøjernes sikkerhedsmæssige kvaliteter i forhold til hinanden ikke er så enkel og i hvert fald ikke er nogen entydig ting, og at det derfor var meget svært at gennemføre tankerne, sådan som de oprindeligt var tænkt.

Det er naturligvis rigtigt, som skatteministeren siger, at køretøjer til det danske marked ikke ribbes for sikkerhedsmæssigt udstyr. På den anden side må man erkende, at kravene i de forskellige lande er forskellige, og specielt for 10-12 år siden så vi, at svenske og amerikanske krav var mere vidtgående end dem, der gjaldt eksempelvis her i Danmark.

Jeg finder, at det i høj grad er en rigtig vej at gå at stille krav til den konstruktionsmæssige kvalitet af massevis af detaljer. Det kan være sådan noget som forkobrede bremserør eller andre meget mystiske tekniske detaljer rundt omkring og naturligvis også lamineret glas, opvarmning af ruder og disse ting. Jeg mener i og for sig ikke, at det skal være sådan, at de, der har råd til det, kan få det, og de, der ikke har råd, kan få nogle køretøjer, der er ringere. Derfor mener jeg, at den rigtige vej er, som ministeren anviste, at stille krav om forøgelse af det obligatoriske udstyr i køretøjerne, således at vi ad den vej får hævet kvaliteten.

På den baggrund mener jeg ikke at det er en frugtbar vej at gå, den, forslagsstillerne her er inde på.

Ivar Hansen (V):

Folketinget havde i går første behandling af et forslag om indførelse af teknisk kontrol af motorkøretøjer, og det kan ikke nytte noget, vi fortsætter førstebehandlingen af den sag i dag, for så kommer vi nok i konflikt med folketingets forretningsorden, og formanden vil sikkert gribe ind. Men alligevel er der jo en sammenhæng i tingene.

Derfor vil jeg gerne indlede med at sige, at vi ikke er tilfredse med den trafikikkerhedspolitik, regeringen fører. Vi mener, at det er fejlagtigt på den ene side at opbygge et stort kontrolapparat og et stort formynderisk apparat over for bilisterne og på den anden side at forhindre, at de får det fulde fradrag for afgiftsbelægning på de sikkerhedsmæssige installationer i bilerne. Det er en forkert politik, det er en skæv politik, den hænger efter vores opfattelse ikke sammen. Derfor mener vi, at den vej, man skal gå, er at gennemføre en forhøjelse af fradragene, som vi foreslår i dette beslutningsforslag, således at sikkerhedsudstyr i princippet friholdes.

Det er rigtigt, som den socialdemokratiske ordfører siger, at der sker immervæk en udvikling, hvad angår dette udstyr. Måtte jeg forstå hr. Camre således, at man fra socialdemokratiets side mener, at man skal fastsætte ganske bestemte regler for, hvilke biltyper der kan indføres på det danske marked, og hvilke biltyper der ikke kan indføres på det danske marked? Hvis man vil ind på noget