

33. møde

Torsdag den 4. december 1980 kl. 13.00

Dagsorden:

1) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje).

(Lovforslag nr. L 97).

2) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse af de midlertidige hastighedsgrænser [af Thorndahl (FP) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 33).

3) Første behandling af:

Forslag til lov om opsparingsfremme [af Hagen Hagensen (KF) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 37).

4) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om vurdering af landets faste ejendomme. (Ensartet vurdering af parcelhusgrunde) [af Rahbæk Møller (SF) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 38).

5) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af lov om vurdering af landets faste ejendomme. (Kontantvurdering) [af Hagen Hagensen (KF), Ellemann-Jensen (V) m. fl.].

(Lovforslag nr. L 72).

6) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om løbende beskatning af værditilvæksten på pensionsordninger m. v. [af Rahbæk Møller (SF) m. fl.].

(Beslutningsforslag nr. B 43).

Meddelelser fra formanden:

Formanden:

Landbrugs- og fiskeriudvalget har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om administration af Det europæiske økonomiske Fællesskabs forordninger om etablering af en fælles strukturpolitik for fiskerisektoren og om den fælles markedsordning for fiskerivarer m. v. (Lovforslag nr. L 58).

Eksemplarer er omdelt.

Udvalget angående Grønlandslove har afgivet betænkning over:

Forslag til lov om ændring af lov om tjenestemandslønninger m. m. og klassificering af statens tjenestemandstillinger i Grønland m. v. (Ændring af bestemmelser om det grønlandske reguleringspristal). (Lovforslag nr. L 56).

Eksemplarer vil blive omdelt.

Efter anmodning fra forslagsstillerne skal jeg lade punkt 2 udgå af dagsordenen. Det vil komme på senere.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Første behandling af:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Generelle hastighedsbegrænsninger på veje uden for tættere bebygget område samt motorveje).

(Lovforslag nr. L 97. Fremsat 28/11 80).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Otto Mørch (S):

Ser vi på trafiksituationen i dag, kan vi glædeligvis konstatere en betydelig forbedring af færdselssikkerheden. Der er naturligvis flere årsager hertil: mindre trafikarbejde på vore veje giver bedre sikkerhedsresultat, altså lavere uheldsfrekvens; bedre veje, bl.a. udbygning af det meget sikre motorvejsnet, giver også bedre resultater. Hertil kommer færdselsregulerende foranstaltninger som hastighedsbegrænsninger, og det er særlig dem,

[Otto Mørch]

vi skal koncentrere os om under denne debat.

Jeg kan dog ikke undlade i den vintersituation, vi har nu, at komme med et par bemærkninger om de foranstaltninger, man fra vejmyndighedernes side sætter ind for at højne færdselssikkerheden – eller snarere det modsatte, idet man har bebudet ret store begrænsninger i vinterforanstaltningerne. Jeg er meget betænkelig ved disse besparelser, og derfor beder jeg både trafikministeren og justitsministeren, der har ansvaret for færdselssikkerheden, om meget nøje at følge den udvikling. Jeg har personlig den opfattelse...

Formanden:

Må jeg lige sige til ordføreren, at det jo altså ikke er det, der er til forhandling.

Otto Mørch (S):

Jeg kommer tilbage til selve lovforslaget, hr. formand.

Formanden:

Ja, det vil jeg også bede om. Men da der således er lagt op til, at alle andre kan tage det samme emne op, beder jeg om, at man holder sig nogenlunde til det, der er på dagsordenen.

Otto Mørch (S):

Jeg vil bare sige, at jeg er meget bange for, at det går ud over færdselssikkerheden, og at besparelserne går fløjten ved, at vi får merudgifter på hospitalsområdet.

Når det drejer sig om færdselssikkerheden, er det fortsat den menneskelige faktor, som er mest betydningsfuld. Der er fra færdselsikkerhedskommissionen afgivet en betænkning om en mere effektiv køreuddannelse. Den venter nu på at blive udmøntet i praktiske foranstaltninger. Jeg er ikke i tvivl om, at en mere effektiv uddannelse af motorførere vil vise meget positive resultater i det kommende færdselssikkerhedsarbejde.

Må jeg derefter vende mig mere konkret til lovforslaget om ændringer af færdselslovens generelle hastigheder på veje uden for tættere bebyggede områder samt motorveje. Det er færdselssikkerhedskommissionens betænkning, der ligger til grund for dette lovforslag, og jeg synes, vi her får underbygget

et meget vigtigt argument for, at de ved handelsministeriets bekendtgørelse af 9. marts 1979 indførte hastighedsbegrænsninger nu bliver gældende i færdselsloven. De er som bekendt på 80 km/t på veje uden for tættere bebygget område, altså landevejene, og 100 km/t på motorvejene.

Vi er i færdselssikkerhedskommissionen nået frem til, at der, efter at den generelle nedsættelse af hastighederne blev iværksat fra den 5. marts 1979, virkelig er opnået en markant positiv færdselssikkerhedsmæssig effekt. Derfor kan kommissionen enstemmigt anbefale nævnte hastighedsbegrænsning på 80 km/t på landevej. Et anseligt flertal i kommissionen finder endvidere, at der også på motorvej har været en så stærk effekt færdselssikkerhedsmæssigt, at man bør fastsætte hastighedsgrænsen her til 100 km/t.

Vedrørende mindretalsindstillingerne i kommissionen for så vidt angår hastighederne på motorvej vil jeg blot henvise til bemærkningerne til lovforslaget og til færdselsikkerhedskommissionens betænkning. Af det statistiske materiale, der bl.a. er udarbejdet for rådet for trafikikkerhedsforskning og vejdirektoratet, fremgår det meget klart, at færdselslovens generelle hastighedsbegrænsninger bør nedsættes i overensstemmelse med nærværende lovforslag.

Det fremgår således af betænkningen, at ved målinger foretaget i perioden 15. marts til 30. september 1979 sammenholdt med tilsvarende periode i 1978 er der sket et fald i gennemsnitshastigheden og hastighedsspredningen og tillige et fald i uheldstallet. Reduktionen i hastighedsspredning betyder større færdselssikkerhed, fordi man derigennem får færre af de farlige overhalinger.

Faldet i uheldstallet for landevejene i den nævnte periode er meget markant. Det er på 15 pct. Uheldstallet for motorvejene for hele 1979 var 7 pct. lavere end i 1978. Det taler helt klart for store sikkerhedsmæssige resultater.

Sammenholdes uheldstallet på motorvejene med trafikarbejdet på motorvejene, får vi et endnu bedre resultat. Så giver det et fald i uheldsfrekvensen i 1979 på 10–15 pct. set i forhold til udviklingen, som den tegnede sig i de to foregående år.

Med disse klare dokumentationer af betydelig større færdselssikkerhed via hastighedsbegrænsninger vil det ikke være forsvarligt at

[Otto Mørch]

gå imod denne indstilling om hastighedsgrænser på henholdsvis 80 og 100 km/t.

Jeg mener derfor, vi skal tiltræde dette forslag, og jeg kan bemærke, at vi fortsætter drøftelserne i færdselssikkerhedskommissionen vedrørende bymæssige områder, vedrørende motortrafikveje, vedrørende de tunge køretøjer, og når det arbejde er færdigt i færdselssikkerhedskommissionen, er det naturligvis op til justitsministeren at træffe afgørelse om, hvorvidt der skal ske yderligere ændringer i de hastighedsbegrænsninger, vi har.

Bjørn Elmquist (V):

Ved dette lovforslag fra justitsministeren flytter man så at sige de gældende hastighedsbegrænsninger over fra en handelsministeriel bekendtgørelse udstedt med hjemmel i lov om forsyningsmæssige foranstaltninger til færdselsloven.

I venstre mener vi, at der nu foreligger tilstrækkeligt færdselssikkerhedsmæssige argumenter for, at det ikke længere alene er de energimæssige og de sparemæssige hensyn, der skal bære de fartgrænser, der gælder i Danmark.

I mit parti kan vi henholde os til de forskellige argumenter, der er fremkommet i den delbetænkning fra færdselssikkerhedskommissionen, som den foregående ordfører var inde på. Jeg skal ikke gå i detaljer med det.

Men der er et enkelt aspekt, jeg vil fremdrage. Det er det, man kan kalde magnetefekten: det forhold, at en højere hastighedsgrænse på motorveje og motortrafikveje kan trække trafik væk fra det almindelige vejnet over til motorvejene og motortrafikvejene, der jo har en lavere uheldsfrekvens.

Hvis en sådan udvikling kunne påvises, ville vi meget gerne slutte op om den. Men efter nogle drøftelser har vi henholdt os til det bilag bagest i delbetænkningen, der er kommet fra vejdirektoratet, og jeg vil citere fra side 4 i dette bilag:

»Det ses, at aflastningen af det øvrige vejnet ikke er så stor, at den resulterende uhedsbesparelse opvejer forøgelsen af uheld på motorvejsnettet. Nettoresultatet er således en beskedent forøgelse af antallet af uheld.«

På side 5 har man prøvet at tage trafikomkostningerne med, og dér siger man – jeg citerer igen:

»Ud fra en senere trafikøkonomisk vurdering ligger der ... en samfundsøkonomisk besparelse i dette, men besparelsen ligger alene på tidselementet, idet både kørslen og uheldene giver anledning til en forøgelse af trafikantomkostningerne.«

Derfor konkluderer vi, at denne magnetefekt nok ikke kan siges at have så stor betydning, som man kunne ønske sig.

Hvad eventuelle nye hastighedsgrænser i bymæssig bebyggelse angår, og hvad den tungere trafik angår, hedder det i bemærkningerne til justitsministerens lovforslag, at det vil man vende tilbage til, når trafikikkerhedskommissionen når dertil. Det er vi også med på.

Et enkelt punkt vil jeg sætte spørgsmålstegn ved. Det hedder i pkt. 7 i justitsministerens bemærkninger til lovforslaget, at 250.000 kr. skal bevilges til Rådet for Større Færdselssikkerhed i forbindelse med lovens ikrafttræden. Det har vi svært ved at forstå. Der er jo ikke tale om nye hastighedsgrænser, men om, at man fastholder de gamle, og for den store offentlighed må det være – undskyld, jeg siger det – flintrende ligegyldigt, om hastighedsgrænserne står i en handelsministeriel bekendtgørelse eller i færdselsloven. Så de 250.000 kr. vil vi meget gerne henstille at man sparer.

Om der så skal iværksættes en generel kampagne for overholdelse af hastighedsgrænserne, er en anden snak.

Med disse bemærkninger vil vi tilsige støtte til lovforslaget.

Annelise Gotfredsen (KF):

Det er naturligvis med tilfredshed, vi imødeser en ændring af hastighedsgrænserne, som er begrundet i færdselsmæssige hensyn. Flertallet i den konservative gruppe har givet tilslutning til den foreslåede ændring på veje uden for tættere bebygget område fra 90 km/t til 80 km/t. Vi finder det tilstrækkeligt godt gjort, at den stedfundne hastighedsnedsættelse har haft en betydelig nedsættende virkning på ulykkernes antal.

Det kan måske undre, at den generelle nedsættelse af hastighedsgrænserne ikke har haft nogen virkning i retning af, at trafikskaa-

[Annelise Gotfredsen]

derne er blevet mindre alvorlige. Det er nok et felt, der kræver yderligere uddybning.

Vi mener imidlertid ikke, at materialet over uheld på motorveje er tilstrækkelig stort og klart til at bekræfte en uhedsreducerende tendens ved en hastighedsnedsættelse til 100 km/t. Vi vil derfor anbefale, at man opretholder den i færdselsloven gældende hastighedsgrænse på 110 km/t. Alene den omstændighed, at 25 pct. af alle motorvejsuheld finder sted ved tilkørsel og frakørsel, gør billedet usikkert.

Vi kunne også ønske os en dyberegående undersøgelse af overhalingsrisikoen ved overhaling af de tungere køretøjer, når afstanden mellem hastighedsgrænserne formindskes. Det er givet, at især overhalingsmanøvrer er risikable, og en opretholdelse af denne situation kan være betænkelig. Dette kan vi forhåbentlig få en nærmere drøftelse af i udvalget.

Vi kan gå ind for 80 km-grænsen på landeveje, men ønsker 110 km/t opretholdt på motorveje.

Voigt (FP):

Hvis befolkningens holdning til hastighedsgrænser er den samme, som den er i fremskridtspartiets folketingsgruppe, tegner der sig et noget broget billede ude i befolkningen.

På det gruppemøde, vi netop har haft, tror jeg der blev fremført en 10–12 forskellige meninger. Nogle ønskede helt fri hastighed. Andre ønskede, at der skulle være grænser på 70 km/t i byerne og 90 km/t på landevejene og fri hastighed på motorvejene. Nogle gik ind for 120 km/t, andre for 130 km/t.

Så lad mig indledningsvis slå fast, at hvordan fremskridtspartiet vil stemme til ministerens forslag, når det engang kommer til afstemning, det kan jeg slet ikke sige noget om i dag. Vi vil stå vidt forskelligt i den afstemning. Hastighedsgrænser er vel også et spørgsmål om temperament hos den enkelte.

Når jeg nu giver udtryk for min egen personlige opfattelse, dækker det derfor på ingen måde fremskridtspartiets folketingsgruppe.

Jeg er personlig helt enig med ministeren i den første del af lovforslaget, nemlig det, der står i § 42, stk. 1. Jeg mener, at den nedsættelse, der har fundet sted, og som hr. Otto

Mørch også var inde på i sit indlæg, har bevirket et væsentligt fald i ulykkernes antal.

Til gengæld er jeg uenig med ministeren i det næste afsnit, vedrørende lovens § 42, stk. 2, hvor jeg vil gå den helt modsatte vej. Jeg mener, at vi på motorveje alene skal lade færdselslovens § 41 være gældende, som siger, at hastigheden altid skal afpasses efter forholdene med særligt hensyn til andres sikkerhed.

Man kan selvfølgelig, som et af gruppens medlemmer sagde til mig i dag, sige, det er udtryk for dobbeltmoral, når man på den ene side går ind for 80 km/t på landeveje og på den anden side ønsker fri hastighed på motorveje. Én sagde, at det måske var, fordi jeg skulle have luftet min gamle Opel.

Ja, det kan der selvfølgelig være noget om. Moderne motorer er bygget sådan, at de en gang imellem bør luftes ud, og det bliver de jo ingenlunde ved hastigheder på 80 km/t eller 100 km/t. Det er vel også et spørgsmål, om en bil, der skal køre i en marchhastighed på en 90–100 km/t, opnår nogen som helst form for besparelse i benzin, som man har talt meget om.

Men det, man kan undre sig over i debatten om hastighedsgrænser, er, at man ikke fra ministerens side går noget mere aktivt ind i at forbedre køreuddannelsen. Mange af de uheld, der indtræffer på grund af hastighedens størrelse, skyldes de kræfter, der påvirker bilen, altså de naturkræfter, der eksisterer, såsom centrifugalkraft, vindmodstand, vognens tyngdepunkt, friktion osv. Det er desværre noget, de vordende motorførere ikke bliver oplyst om under køreuddannelsen.

Statistikkerne viser, at i 90 pct. af tilfældene sker ulykkerne, når det er naturkræfterne, der tager magten fra føreren af motorkøretøjet.

Ministeren gav en til tider udmærket reddegørelse for, hvordan han vil forbedre trafiksikkerheden – jeg tænker bl.a. på ministerens udtalelser om spiritusforbruget – men han kunne også gå aktivt ind i debatten til fordel for en forbedret køreuddannelse, således at folk virkelig vidste, at når de sidder i et motorkøretøj, har de et farligt redskab mellem hænderne. Et motorkøretøj er ingenlunde legetøj. Det kan i hænder, der er ukyndige, være direkte livsfarligt for andre.

[Voigt]

Så kan man selvfølgelig sige: hvorfor går vi i det hele taget i fremskridtspartiet ind for nogen som helst form for restriktioner vedrørende hastighed og også på andre steder i færdselsloven?

Ja, det skyldes ganske enkelt, at et samfund må indrette sig på, at der nødvendigvis må være nogle regler og restriktioner, hvor man kan skade andre. Det synes jeg er en fornuftig indstilling at have. Jeg ved, den deles ikke af hele min gruppe, men jeg mener, færdslen er et af de områder, hvor der nødvendigvis må være nogle regler, vi må rette os efter, for dér kan man komme til at skade andre mennesker.

Som sagt: jeg aner ikke, hvordan vi vil stemme til forslaget. Personlig skal jeg nok støtte den første del af ministerens forslag.

Marianne Bentsen-Pedersen (SF):

Hr. Voigt sagde, at hastighedsgrænser kan være en temperamentssag. Måske netop derfor er det nødvendigt, at man har hastighedsgrænserne, så man ikke frister temperamentsfulde sjæle.

Jeg synes, det er fornuftigt, at man har flyttet hastighedsgrænserne fra handelsministeriet og nu får dem over i færdselsloven, for det har vist sig, at det i hvert fald ikke er givet, at det er energibesparende at have de hastighedsgrænser. Derimod har det vist sig, at det giver nedgang i ulykkestallet, og det synes jeg er meget vigtigt. Derfor hører det nok hjemme i færdselsloven.

Noget af det, vi kunne ønske os, var, at hastighedsgrænsen i tættere bebygget område gik ned til 50 km/t. Det er ud fra det synspunkt, at vi også må tage hensyn til børnene. Vi mener, at der i for høj grad i færdselsloven bliver taget hensyn til bilisterne. Vi mener, man ser færdselsloven ud fra bilistens synspunkt i stedet for at se den ud fra menneskenes synspunkt, især de mennesker, der er uden for bilerne. Derfor kunne vi godt ønske os, at man især i de tættere bebyggede områder kunne komme ned på de 50 km/t.

Vi er imidlertid opmærksomme på, at der kan være hovedfærdselsårer i tættere bebyggelse, hvor der ikke er mange fodgængere, og hvor der er gode cykelstier. Dér kunne man lave undtagelser fra en så lav hastighedsgrænse som 50 km/t. Det vil vi gerne være med til at se på.

I mange andre lande har man 50 km/t i tættere bebyggelse, og man kunne måske indhøste nogle erfaringer om, hvordan det er gået dér, om det influerer på ulykkestallet biler imellem, og om det influerer på ulykkestallet biler og personer imellem. Det vil vi meget gerne være med til at se på i udvalget.

Vi vil støtte lovforslaget, men vi vil gerne have det ændret på det ene punkt.

Aase Olesen (RV):

Det radikale venstre tilslutter sig forslaget om at ændre færdselsloven således, at de nugældende maksimale hastigheder på landeveje og motorveje bliver gældende lov. Vi gør det først og fremmest af hensyn til færdselsikkerheden. Jeg har meget vanskeligt ved at forstå, at man i en tid, hvor vi må holde igen på alle offentlige og private udgifter, kan gå ind for at sætte hastighederne op igen.

Uanset at man kan diskutere, hvor sikre trafikundersøgelser osv. er, må vi alle være enige om, at en øget hastighed vil føre til øget benzin- og olieforbrug og et øget antal trafikulykker og dermed pres på sundheds- og socialektoren.

Enhver, der bevæger sig rundt på landeveje og motorveje, har mærket den store forandring, der er sket med biltrafikken i de senere år. Statistikken viser også det glædelige, at mange menneskeliv er sparet og skader undgået.

Trafiksikkerhedskommissionen arbejder nu videre med reglerne for byer og for motortrafikveje, som det allerede er nævnt.

Jeg ser meget gerne maksimumsgrænsen i byerne sænket til 50 km/t i lighed med reglerne i landene omkring os. Vi er imidlertid klar over, at en sådan maksimumshastighed vil øge kravet om fleksibilitet med hensyn til hastigheder i byerne og omkring byerne. Jeg nævner det, fordi vi i retsudvalget gerne vil se på muligheden for lokale hastighedsgrænser på landevejene. Som forholdene er i dag, er det meget vanskeligt at få indført lavere hastighed end 80 km/t, selv om stærke trafikikkerhedshensyn taler derfor.

Jeg er klar over bl.a. politiets betænkelse ved lokale hastighedsgrænser, men jeg vil gerne pege på det differentierede system, man nu anvender i Sverige. Jeg tror, vi i de kommende år skal være meget opmærksomme på, om argumenterne mod for mange

[Aase Olesen]

lokale ordninger egentlig er holdbare i virkeligheden.

Det var glædeligt at høre de meget beherskede taler fra de tidligere ordførere, når man sammenligner med de voldsomme udfald, vi af og til kan opleve mod generelle hastighedsgrænser. Jeg håber, at der med denne debat er en større forståelse for de generelle hastighedsbegrænsningers kvalitet, og at de fører til bedre trafikvaner og en mere trafikikker bilpark. Det har jo vist sig i de senere år, at de meget store biler, som man først og fremmest anskaffede af farthesyn, er ved at forsvinde ud af billedet, så om ikke andet har de generelle hastighedsgrænser da ført til denne meget væsentlige, også nationaløkonomisk væsentlige, ændring.

Mimi Jakobsen (CD):

Jeg vil i modsætning til hr. Voigt hverken tale om fraktioner eller friktioner, og det betyder, at jeg kan sige på CDs vegne, at vi er enige i gruppen om det, jeg nu skal sige. Jeg vil også sige, at jeg ikke vil gå ind i en teknisk vurdering, således som hr. Voigt gjorde det på udmærket måde.

Vi er enige med ministeren i, at de 80 km/t på landeveje skal bibeholdes som en permanent grænse.

Vi så også gerne, således som SFs ordfører var inde på det, at man flere steder i byerne gik ned på en lavere hastighed end 60 km/t, for det er dér, ulykkerne sker, og det er dér, børnene bliver dræbt. Det er dér, vi får de ulykkestal, som vi alle må gyse ved. Det så vi meget gerne i områder, hvor der f.eks. er skoler eller en livlig trafik frem og tilbage mellem forretninger – alt det, som gør, at folk ikke får set sig for. Det vil vi gerne have overvejet i udvalget. Men generelt vil vi gerne fastholde de 60 km/t i byerne og de 80 km/t på landevej.

Noget andet er motorvejene. Vi finder det overhovedet ikke sandsynliggjort, at de nuværende grænser har haft nogen effekt i den ene eller den anden retning. Vi finder, at det er urimeligt, at man på de veludstyrede veje, der vitterlig er bygget til høje hastigheder, ikke skulle have enten fri hastighed eller en væsentlig højere grænse, end man har i dag. Det vil altså sige, at vi ikke kan tilslutte os ministerens forslag, som det foreligger. Vi er ikke indstillet på at følge punkt 2.

Jeg vil derudover oplyse, at vi kan tilslutte os den udtalelse fra et mindretal i færdsels-sikkerhedskommissionen, som er kommet fra Dansk Kørelærer-Union. Man gør opmærksom på, at de hyppigste årsager til trafikulykker er manglende kørefærdighed, uopmærksomhed og andre menneskelige fejl, der ikke har noget at gøre med hastighedsgrænserne. CDs medlem af færdselssikkerhedskommissionen, hr. Ib Larsen, har tilsluttet sig det, og det samme gør CDs folketingsgruppe.

Herudover kunne CDs gruppe tænke sig at få undersøgt i udvalget, om der var mulighed for at hente nogle erfaringer fra det franske system, hvor man, så vidt vi har forstået det, har yderligere differentiering, hvad landevejene angår. Måske kunne man have en noget højere hastighed på landeveje, hvor landevejene var til det, og hvor specielle betingelser var opfyldt.

Men jeg er ganske enig med fru Aase Olesen i, at argumenterne imod de differentierede, lokalt bestemte hastighedsgrænser vil vi meget gerne have undersøgt én gang til, for vi tror også, der er noget, der taler for, at man dels i byområder, dels på landevej kunne lave yderligere afvigelse fra de generelle grænser.

Edith Holm (KrF):

Fra kristeligt folkepartis side lægger vi megen vægt på den menneskelige faktor i dette forslag, nemlig at der er indtrådt et markant fald i antallet af færdselsuheld med personskader, specielt på landevejene.

Vi vil derfor støtte lovforslaget.

Lis Starcke (DR):

Med denne lovændring er der tale om, at man bevarer hastighedsgrænserne i den bekendtgørelse, der kom i marts 1979, ifølge hvilken man havde nedsat hastigheden fra 90 km/t til 80 km/t uden for de tættere beboede områder og fra 110 km/t til 100 km/t på motorvejene. Den viste nedgang i trafikuheldene er for retsforbundet nok til, at vi kan støtte dette lovforslag.

Vi er desuden tilfredse med, at færdsels-sikkerhedskommissionen vil arbejde videre, idet den mener, at man endnu ikke har statistisk materiale nok til at se, hvordan hastigheden bør være i de tættere bebyggede områder og ved kørsel med tunge køretøjer. Det

[Lis Starcke]

vil vi vente på. Justitsministeren har jo også bebudet, at der muligvis vil komme lovændring på det område. Det ser vi på med tilfredshed.

Dohrmann (FP):

Jeg er uenig med samtlige partiers ordførere, herunder også mit eget partis, i, at man nu skal forsøge at skabe lovgrundlag for, at man kun må køre 80 km/t på landevejene. Jeg er det ud fra den opfattelse, at jeg mener, at de 80 km/t er mere skadeligt for færdselssikkerheden, end de før gældende 90 km/t var.

Når man regelmæssigt har prøvet at køre på de danske landeveje, vil man for det første have konstateret, at der ikke er ret mange, som overholder de 80 km/t, og derved sker der langt, langt flere overhalinger end tidligere.

Der er også nogle, som sidder og halvvejs falder i søvn, når de skal holde sig på de 80 km/t. Det er årsag til mange af de ulykker, der sker.

Bilerne er ikke bygget til at skulle holde sig under 80 km/t, og derved opnår man en unaturligt hurtig slitage af motorerne. Jeg synes, det bedste, vi har stående i vores nuværende færdselslov, er, at farten altid skal afpasses efter forholdene. Der er strækninger, hvor man efter gældende lov må køre 80 km/t, og hvor det vil være uansvarligt at køre så hurtigt, men der findes sandelig også strækninger, hvor det er helt skørt – lad os sige det på den måde – at folk, som skal frem – og det er da det, de har bilen til – skal tvinges til at blive gjort til lovovertrædere, fordi de overskrider de 80 km.

Så henviser man til alle statistikkerne om, at antallet af ulykker skulle være faldet. Jeg vil gerne spørge ministeren, om han ikke kan bekræfte, at biltrafikken inden for de sidste to år som helhed er faldet med ca. 25 pct. Tager man det i betragtning, er ulykkernes antal faktisk ikke faldet ret meget, og dertil kommer en bedre færdselsundervisning i skolerne. Derfor tror jeg ikke, der er noget som helst hold i de statistikker, næsten samtlige ordførere har henvist til.

Med den holdning, der er kommet til udtryk i folketingssalen, vil det sikkert være helt umuligt at få gennemført en generel ophævelse af hastighedsgrænserne, men jeg kan

allerede nu bebude, at jeg vil stille et ændringsforslag uden for betænkningen, således at folketinget i det mindste får lejlighed til at vedtage et lovforslag, som siger, at den tilladte hastighed på almindelig landevej skal være 90 km/t.

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg har nogle spørgsmål til justitsministeren. Er justitsministeren opmærksom på, at man har noget, der hedder 11 timers reglen, og lignende bestemmelser, som man nemt kan komme i karambolage med, når man efterhånden sætter hastigheden for de folk, der skal færdes på landevejene, ned i skridtgang, ned på den hastighed, man kørte med, da man kørte med hestevogn. Servicemontører, salgsfolk og mange andre fra erhvervslivet skal rundt på Danmarks landeveje for at tjene til føden. De skal ofte langt, og hvis de så skal bruge hele tiden ud og hele tiden hjem inden for en normal arbejdsdag med at køre, hvordan skal de så i det hele taget nå at udføre noget i praksis?

Dernæst er ministeren vel enig i, at jo flere biler der er på vejene, jo større sandsynlighed er der for, at bilerne kolliderer med hinanden. Det vil sige, at den repræsentant, der f.eks. skal nå 30 kundebesøg i løbet af en uge, ville kunne nå mange flere kundebesøg, hvis han måtte få lov til at køre med den hastighed, som bilerne og vejene er bygget til, i stedet for at skulle køre i andet eller tredje gear. Hvis han kun når halvt så mange kundebesøg pr. dag, fordi han skal køre så langsomt, skal han ud at køre dobbelt så mange dage, eller også skal der dobbelt så mange repræsentanter ud at køre, for at man kan nå det samme antal kundebesøg. Det samme gælder servicemontører osv. Et firma, der ligger i Odense, og som har to servicebesøg inden for sit fagområde f.eks. på Sydfyn, kan nå det på én dag, hvis man bare kører, som biler er indrettet til, men må af sted to dage i træk, når man skal køre så langsomt. Det vil altså sige, at bilen skal ud og udsættes for færdselsrisiko to dage i træk, i stedet for at den kun skulle ud én dag.

Når jeg trækker disse eksempler frem, er det, fordi jeg er stærkt chokeret over, at ordførerne tilsyneladende havde læst statistikkerne som en vis herre, jeg aldrig har truffet, men om hvem det siges, at han læser Bibelen

[Askjær Jørgensen]

på en bestemt måde. Jeg er ikke i stand til at citere det, hr. formand, for jeg har ikke læst det konkret nogen steder, så måske gik jeg for tæt på et citat. Jeg synes, det er beskæmmende, at de mennesker, der sidder herinde som medlemmer, og som skulle repræsentere den danske befolkning og skulle have lidt græsrodde, overhovedet ikke aner, hvad der sker i vort samfund. Ved man da ikke, at alle skulle ud at køre i en blankpudset bil sidst i 1950'erne og i de glade 1960'ere, hvor det var et statussymbol? Ved man da ikke, at det for længst er passé, at det at køre bil ikke er moderne længere, at det ikke er det, man bruger sin tid til, men at det er noget, man kun gør, når det er et nødvendigt onde, at man skal transporteres fra sted til sted. Endelig har man jo lagt en effektiv bremseklods på det ved at gøre benzin 3-4 gange så dyr, som den egentlig skulle være, med de høje skatter.

Når nu socialdemokratiet har den tankegang og så mange ordførere har bakket den op, hvorfor sætter man så ikke hastigheden ned til 10 km/t? Så vil der sandsynligvis ingen færdselsulykker ske. Og hvis man også forbød folk at gå på arbejde, ville der nok heller ingen arbejdsulykker ske. Jeg synes, det er meget bagstræverisk og ødelæggende for samfundet, at man her hveranden dag ligesom skærer en skive af de muligheder, samfundet har for i det hele taget at fungere.

Jeg tror, det vil koste os tifold mere, end det vil gavne os, at gennemføre disse hastighedsgrænser, som betyder, at medarbejderne i vores virksomheder skal finde sig i at få disse helt urimelige restriktioner presset ned over hovedet.

Den socialdemokratiske ordfører, hr. Otto Mørch, er velkommen til at komme over i mit firma i Jylland og følges med vores montører, når de kører ud kl. 5 om morgenen for at nå det ad de stille jyske landeveje nordpå og sydpå og over på Fyn for at klare deres job. Så vil hr. Otto Mørch se, at der overhovedet ikke er anden trafik, og at der er god plads. Og så vil hr. Otto Mørch få at vide af disse folk, som fungerer ude i praksis, at de finder det helt urimeligt, at der skal laves disse restriktioner for deres virke i det danske erhvervsliv.

(Kort bemærkning).

Voigt (FP):

Jeg synes, både hr. Dohrmanns og hr. Askjær Jørgensens udtalelser her fra talerstolen var noget besynderlige. Hr. Dohrmann siger, at han vil stille et ændringsforslag gående ud på, at hastigheden skal op på 90 km/t. Begrundelsen var, at han mente, folk sad og var ved at falde i søvn, når de kørte 80 km/t. Er hr. Dohrmann opmærksom på, at hvis man øger hastigheden med 10 km/t over en strækning over 100 km, vinder man maksimalt 3 minutter? Tror hr. Dohrmann ikke, at folk kan holde sig vågne i de tre minutter?

Dernæst vil jeg sige til hr. Askjær Jørgensen, at han med sit indlæg her viser en utrolig manglende respekt for menneskeliv. Er hr. Askjær Jørgensen ikke klar over, hvad konsekvenserne ville blive af, at man gav fri hastighed? Det ville blive en meget kraftig forøgelse af dødsfald og kvæstelser. Ja men det kan ikke hjælpe noget, hr. Askjær Jørgensen ryster på hovedet – det gør sikkert mere ondt på ham end på mig – men kendsgerningen er, at der sker utrolig mange færdselsuheld, at det er et af de områder, hvor der bliver dræbt flest mennesker. Modsat hr. Askjær Jørgensen har jeg på dette område praktisk erfaring og ved, hvad det vil sige at skulle samle mennesker op, der er enten døde eller hårdt kvæstede i trafikken. Hr. Askjær Jørgensen skulle prøve det!

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg vil gerne spørge den tidligere Falckredder hr. Voigt, om han er klar over, at når man skal til Svendborg fra Odense to dage i træk for at klare en servicesag, som jeg beskrev, er der dobbelt så stor chance for, at man bliver påkørt af en anden bilist, som hvis man kun skal derned én dag, altså at der er dobbelt så stor chance for, at Falckredderne skal ud at samle en kvæstet person op, efter den linje, hr. Voigt kører.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Jeg skynder mig at sige, at jeg ikke skal blande mig i fremskridtspartiets interne diskussion her på færdselssikkerhedsområdet. Det, der får mig herop, er hr. Askjær Jørgen-

[Otto Mørch]

sens manglende tro på de tal, der foreligger. Nu har vi i færdselssikkerhedskommissionen arbejdet længe med disse problemer, og det er Rådet for Større Færdselssikkerhed og vejdirektoratet, der har givet os tallene. Vi har endevendt disse tal, og jeg kan sige, at i alt fald færdselssikkerhedskommissionen tror på disse tal. Det er jo ikke første gang, hr. Askjær Jørgensen prøver at benægte fakta, men det kommer han ikke godt fra i politik.

(Kort bemærkning).

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg skal gentage min invitation til hr. Otto Mørch om at komme ud at se, hvordan det foregår i det praktiske Danmark. Jeg beklager meget, at hr. Otto Mørch ikke ved noget om det, men invitationen står stadig væk ved magt. Hr. Otto Mørch kan bare henvende sig og sige, hvilken dag han har tid til at komme, så skal vi tage ham med ud i en af vore varevogne, så han kan få et billede af, hvordan det fungerer i det virkelige liv.

(Kort bemærkning).

Otto Mørch (S):

Jeg har ingen interesse i at modtage den invitation. Jeg tror uden at sige for meget, at jeg er et af de folketingsmedlemmer, der har mest intim forbindelse med transportarbejde herhjemme.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Jeg fik også lyst til at gå på talerstolen, ikke mindst efter at have hørt både hr. Dohrmann og hr. Askjær Jørgensen. Grunden til, at jeg blander mig i debatten, er, at jeg sidder i færdselssikkerhedskommissionen og derfor præcis ved, at det materiale, vi har fået forelagt, er et godt materiale, som helt klart viser, at både hr. Dohrmann og hr. Askjær Jørgensen har uret. Der er ikke tale om, at der har været et fald i trafikmængden på 25 pct. Der er tale om, at der, i det tidsrum undersøgelsen hviler på, ikke har været noget mærkbart eller registrerbart fald i trafikmængden overhovedet. Til gengæld har der været et meget, meget tydeligt og registrerbart fald i ulykkestallene, og det må dog være det først fornødne, at man tager hensyn til det.

Vi bor i et land, hvor børnedødeligheden affødt af trafikulykker er en af de største i verden, og hr. Askjær Jørgensen må undskyldte mig, at jeg siger det, men så må han altså betale to montører, eller også må han sætte dem til lidt mindre arbejde, sådan at de kan nå de ting, de skal nå, inden for deres tidsfrister. Det kan ikke nytte noget, at børn – og gamle for den sags skyld – bare skal vige pladsen, og at vi skal finde os i at have store tal for børnedødeligheden i trafikken, fordi mændene skal styrte rundt i deres små, indelukkede blikæsker. Det er fuldstændig urimelige synspunkter at komme med.

Jeg kan naturligvis støtte det foreliggende forslag og vil arbejde videre for, at farten bliver sat yderligere ned.

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Jeg vil gerne sige tak for en altovervejende positiv modtagelse af lovforslaget. Jeg tror ikke, jeg behøver at gå ind i en nærmere argumentation imod de to indlæg, der angik talmaterialets holdbarhed. Talmaterialet er meget stærkt og meget overbevisende, specielt når det drejer sig om de almindelige landeveje. Det kan slet ikke anfægtes på saglig vis, at de tal er korrekte, og det kan ikke anfægtes, at der med hensyn til menneskeliv og materiel er opnået ganske betydelige fordele ved den hidtidige midlertidige nedsættelse af hastighedsgrænserne.

De tilbageværende spørgsmål af saglig art, der måtte være på de punkter, f. eks. forståelse af det materiale og de oplysninger, der foreligger, må vi diskutere videre i udvalget.

Jeg vil gerne gøre et par bemærkninger i anledning af det, der er blevet sagt om færdselsuheldene i bymæssig bebyggelse, og de ønsker, der er fremkommet, om snarest muligt at få taget hastighedsgrænserne inden for bymæssig bebyggelse op til behandling, vurdering og beslutning i folketinget.

Jeg er meget enig i, at det er vigtigt, der sker et undersøgelsesarbejde på dette område, sådan som det er sat i gang i færdselssikkerhedskommissionen. Jeg er også enig med de medlemmer af færdselssikkerhedskommissionen, som har sagt, at vi desværre ikke på nuværende tidspunkt har et tilstrækkelig sikkert materiale til, at vi kan udforme et forslag til folketingets brug om hastighedsgrænserne i bymæssig bebyggelse. Der er forsøg i

[Justitsministeren]

gang i nogle lande med differentierede hastighedsgrænser, og der er andre lande, som har haft differentierede hastigheder i en tid, og hvorfra der foreligger delresultater. Men vi har ikke resultater, der virker tilstrækkelig overbevisende til, at de kan overføres på danske forhold, og det er jo det, de skal.

Jeg vil gerne pege på en enkelt ting i forbindelse med denne diskussion, og det er, at færdselsloven nu giver mulighed for etablering af stillegader. Vi har længe kendt begrebet gågader, men har altså også nu stillegader og gader, der på forskellig måde opfordrer til betydelig mere forsigtig og behersket kørsel. Det er mit indtryk, at disse muligheder udnyttes i stigende grad rundt omkring i kommunerne, og at de især udnyttes de steder, hvor det kan være til gavn for børns og andre svage trafikanters forøgede sikkerhed.

Jeg ser med forventning frem til, at færdselssikkerhedskommissionen kan afslutte sit arbejde, og jeg vil gerne gøre den måske lidt uforsigtige bemærkning, at jeg personlig har den fornemmelse, at det rigtigste nok vil være, at vi arbejder med en lidt lavere hastighedsgrænse end den, der er den gældende i øjeblikket, på 60 km/t i den store del af de bymæssige bebyggelser, og at man så kan overveje en lidt højere hastighed på det, som fru Marianne Bentsen-Pedersen kaldte hovedfærdselsårer, hvor vejene og vejtilbehøret egner sig til en noget større hastighed end den meget lave hastighedsgrænse på 50 km/t.

Jeg ved godt, det kan være lidt uforsigtigt, hvis ministeren i dag tilkendegiver nogle personlige forhånds-synspunkter, men jeg føler, jeg godt kan tillade mig at gøre det. Det kan jo ikke føre til, at vi i dag laver lovgivning på dette punkt, for det mener jeg ikke vi har tilstrækkeligt grundlag for. Men jeg har på fornemmelsen, at det er tanker i den retning, færdselssikkerhedskommissionen interesserer sig for, og jeg ser med stor forventning frem til, at den vil være i stand til at lægge et statistisk materiale frem, der på saglig vis dokumenterer, hvilke hastighedsgrænser det ud fra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter vil være rigtigt at arbejde med i bymæssig bebyggelse. Jeg er enig i de bemærkninger, der er kommet frem om, at vi trænger til at få det problem vurderet, og at vi trænger til, ikke mindst af hensyn til de svage trafikanter og især børnene, at komme et stykke vej videre i den henseende i bymæssig bebyggelse.

Askjær Jørgensen (FP):

Jeg tror ikke en smule mere på, at statistikken er rigtig, fordi det er en socialdemokratisk minister, der hævder, at den er rigtig; det er for mig intet som helst bevis for, at den er rigtig. Utrolig mange socialdemokratiske ministre har de sidste tyve år fra denne talerstol hævdet ting, som har vist sig at være stridforkerte. Det har alle erfaringer vist os.

Til fru Lilli Gyldenkilde kan jeg sige, at jeg absolut ikke synes, at fru Lilli Gyldenkildes børn og de biler, man kører i i den erhvervsvirksomhed, hvor jeg har et engagement, skal opholde sig sammen. Jeg synes slet ikke, børnene skal være på vejene, og omvendt synes jeg heller ikke, at bilerne skal ud på børnenes legepladser. Derfor har det problem, fru Lilli Gyldenkilde trækker frem her, intet at gøre med det, der er til debat her. Det, der er til debat her, er, hvor stærkt bilerne skal køre på de veje, som er beregnet til bilerne. Hvordan det skal være på legepladser, i skoler og dér, hvor børnene skal være, er mig bekendt ikke til debat her. Derfor blev jeg meget forbavset over, at fru Lilli Gyldenkilde tog det sludder med i debatten i dag.

Bjørn Elmquist (V):

Jeg kommer herop igen, fordi jeg ikke fik noget svar fra justitsministeren på mit spørgsmål om de 250.000 kr., som man ifølge punkt 7 i bemærkningerne til lovforslaget vil anvende i forbindelse med denne lovændring. Det er et ganske lille spørgsmål, men selv om jeg må erkende, at noget af det, jeg har hørt fra talerstolen her, godt kunne give mig det indtryk, at der var behov for en vis information også i den bredere befolkning, vil jeg alligevel spørge, om der skal bruges 250.000 kr. til at informere om, at hastighedsgrænserne nu ikke længere er indeholdt i en handelsministeriel bekendtgørelse, men derimod i færdselsloven.

Dohrmann (FP):

Rødstrømpen fru Lilli Gyldenkilde var nu fremme med, at det faktisk kun var mænd, der kørte rundt i deres blikdåser. Det skal jeg ikke komme nærmere ind på, men jeg tror nu, at der er mange kvinder, også blandt fru Lilli Gyldenkildes egne partifæller, som kører rundt i disse blikdåser.

[Dohrmann]

Men det, fru Lilli Gyldenkilde sagde, gav ligesom det indtryk, at vi andre slet ikke tænkte på færdselssikkerheden, og hvor mange der bliver slået ihjel i trafikken. Det gør vi da i allerhøjeste grad. Jeg startede oven i købet med at sige, at når jeg var uenig, var det ud fra en sikkerhedsmæssig betragtning, fordi jeg mener, at de nuværende 80 km/t, som ministeren nu vil gøre til lov, er farligere end de hastighedsgrænser, vi havde på 90 km/t før. Hverken fru Lilli Gyldenkilde eller andre kan komme uden om, at der sker langt, langt flere overhalinger i dag med de 80 km/t, end der gjorde med 90 km/t. Man kan f. eks. komme til at ligge og rakke bag efter en campingvogn el. lign., som kører 70 km/t eller måske lidt under, for med de store bøder, man nu får, vil folk jo gerne holde sig på den sikre side. Nu nævnte fru Lilli Gyldenkilde selv, at hun var medlem af færdselssikkerhedskommissionen; jeg er sikker på, at den kommission også har diskuteret de ulykker, der sker i forbindelse med overhalinger, og det tror jeg kan bekræftes.

Så vil jeg gerne sige om de statistikker, som man gang efter gang henviser til med påstanden om, at antallet af ulykker er faldet så og så mange gange, at de ikke er fem flade ører værd, for der er ingen, der overholder de 80 km/t. Jeg garanterer for, at derovre i Vestjylland, f. eks. på hovedvej 11 – og ministeren kommer jo fra et område ikke så forfærdelig langt derfra – ikke er nogen, der kører 80 km/t; det er et særsyn, hvis man ser en. Derfor kan man ikke komme og sige, at statistikkerne siger, at nu, da man har sænket hastigheden, falder ulykkerne, og derfor er det argument intet som helst værd.

Lilli Gyldenkilde (SF):

Jeg skal gøre det meget kort; jeg skal give den kommentar til hr. Askjær Jørgensen, at jeg kan forstå, børnene nu skal hegnes ind, men det er jo i meget god overensstemmelse med den øvrige politik, partiet står for.

Til hr. Dohrmann kan jeg sige, at det er bevisligt, at der har været et fald i trafikofrenes antal inden for en meget kort undersøgelsesperiode; det kan man altså ikke afvise; uanset hvor meget man står og slår ud med armene og påstår, at statistikken lyver. I mange andre henseender stoler vi på statistikken, så hvorfor i alverden ikke også her?

I øvrigt var jeg meget glad for ministerens bemærkninger, og skal ikke kommentere dem yderligere. Jeg vil blot lige gøre opmærksom på, at det ville have været meget rart, hvis vi havde kunnet få en tidsramme for, hvornår vi skulle have det arbejde færdigt, for det er meget vigtigt. Når jeg siger det, er det, fordi de undersøgelser og rapporter, vi har fået forelagt, klart har vist, at der er en afsmittende virkning, således at antallet af ulykker også er faldet i byerne, til trods for at man ikke har lavet nogen fartgrænseændring i byerne, og hvis vi kunne få det til at falde yderligere ved at lave en fartgrænse, var det jo udmærket. Jeg håber som sagt, vi kan arbejde videre med dette her, så vi kan komme det skridt videre, vi skal.

Justitsministeren (Henning Rasmussen):

Jeg synes stadig væk ikke, der er nogen grund til at gå ind i en diskussion med dem, der siger, at talmaterialet ikke er fem flade ører værd, for det er sjældent, at der foreligger så overbevisende, klart statistisk dokumenterede oplysninger som dem, der foreligger i denne sag, og som fortæller, hvilke store gevinster i sparede menneskeliv, sparede kvæstelser og sparede materielle skader hastighedsgrænserne har betydet.

Det, der får mig på talerstolen, er hr. Bjørn Elmquist, som beder om en kommentar af mig til de foreslåede 250.000 kr. til informationsvirksomhed. Det er nok en sag, der egner sig bedst til at blive drøftet i udvalget, men jeg vil gerne allerede på nuværende tidspunkt sige, at hovedparten af beløbet er foreslået anvendt til at opsætte landevejsskilte og grænsetavleplakater. Jeg tror, at man i udvalget, når den nærmere redegørelse fra Rådet for Større Færdselssikkerhed foreligger, vil se, at det ikke så meget er et spørgsmål om at fortælle folk, at de skal køre i fremtiden, således om de hidtil har gjort det, som det er nogle helt konkrete tiltag, det vil være fornuftigt at sætte i værk. Men det vil der blive nærmere redegjort for i udvalget.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af:

Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse af de midlertidige hastighedsgrænser.

[Af Thorndahl (FP) m. fl.]

(Beslutningsforslag nr. B 33. Fremsat 11 80)/5/11 80).

Formanden:

Som tidligere meddelt udgår dette punkt af dagsordenen.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af:

Forslag til lov om opsparingsfremme.

[Af Hagen Hagensen (KF) m. fl.]

(Lovforslag nr. L 37. Fremsat 17/10 80).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ministeren for skatter og afgifter (Hjortnæs):**

Det er jo efterhånden almindeligt, at vi får genfremsættelser på skattelovsområdet, og her præsenteres vi så for en genfremsættelse af det konservative folkepartis lovforslag fra sidste samling om opsparingsfremme.

Jeg skal ikke gå nærmere ind på forslaget. Formålet er jo, som det siges i forslaget, at fremme den private opsparing, og hvad angår det formål, gav jeg sidste gang udtryk for, at det vel var tvivlsomt, om en ordning som den foreslåede ville resultere i, at opsparingsniveauet i samfundet rent faktisk blev forøget væsentligt. Dette synspunkt er begrundet i en formodning om, at de personer, som umiddelbart vil benytte sig af ordningen, er personer, som allerede råder over en opsparing, og som herefter blot overfører beløb til de særlige opsparingsfremmekonti.

Endvidere fremhævede jeg, at den præsterede opsparing med tilskrevne skattefrie ren-

ter efter bindingsperiodens udløb nok ville blive bundet igen og derved på ny give ret til skattefrie renteindtægter, uden at der herved kunne siges at være præsteret nogen ny opsparing.

Lovforslaget vil endvidere medføre en skæv fordeling af skattebyrden som følge af, at skatteprogressionen af to grunde vil gøre en sådan skattespareordning mest fordelagtig for personer med høje indkomster, for det første fordi disse persongrupper vil have størst mulighed for at opspare maksimumsbeløbet, og for det andet fordi skattelettelsen af renteindtægten bliver des større, jo højere marginalbeskatningen er. Omvendt vil personer med små indkomster have sværere ved at præstere en opsparing i det hele taget, og derudover vil de få en væsentlig mindre skattefordel ved den skattefrie forrentning.

Regeringen kan derfor fortsat ikke medvirke til gennemførelsen af et forslag som det foreliggende.

Ervin Jensen (S):

Det foreliggende forslag om skattebegunstigelse for pensioner, som spares op på en såkaldt opsparingsfremmekonto, er en genfremsættelse af et tilsvarende forslag fra sidste samling. Den sidste debat her i salen om det pågældende forslag havde vi den 29. april i år. Dengang var der kun begrænset tilslutning til det konservative forslag, og der er vel ingen grund til at tro, at synspunkterne har ændret sig siden.

Forslaget bygger efter vor opfattelse på den fejlagtige antagelse, at man kan fremme nettoopsparingen væsentligt ved at give folk en skattefordel. En gennemførelse af forslaget vil betyde en fordel for de befolkningsgrupper, som har råd til at foretage opsparing enten i kraft af en stor disponibel indkomst eller ved at flytte rundt på eksisterende formuer fra forskellige konti. Man fremmer således en fortsat hård beskatning, næsten en bruttobeskatning, af de laveste indkomster, mens de, der har de højeste indkomster, får endnu en mulighed for at nedbringe deres skattepligtige indkomster og dermed også deres skat. I en tid, hvor vi alle må indstille os på en reallønstilbagegang, virker forslaget derfor ikke særlig socialt afbalanceret.