

[Pia Kjærsgaard]

eksempel, og det er det eksempel i Dubai, hvor masser af mennesker overhovedet ikke blev identificeret. Hvordan handlede man dengang?

Det samme forhold har flere af ordførerne været inde på – man skulle næsten tro, de havde talt sammen – så jeg kan henvise til, hvad jeg har sagt i mine bemærkninger til justitsministeren.

Hvad angår særeje, har vi tydeligt påpeget i forslaget, at bestemmelser om særeje så at sige aldrig er truffet for at ramme den efterladte i den foreliggende situation, og vi tror bestemt ikke, at det er det, man har set på, da man indførte særeje; det har formentlig været med hensyn til skilsmisse.

Et par af ordførerne har været inde på, at det var for kort tid at ændre fra 1 år til 1 uge. Ja men det er i orden; den slags ting vil vi meget, meget gerne se på under udvalgsarbejdet, og hvis det skal være nogen hindring, vil fremskridtspartiet bestemt ikke stille sig i vejen for det. Det, vi gerne vil, er at få helt klare regler, som også står på papiret, men som ikke står i loven om borteblevne, der er så gammel som fra 1946. I øvrigt håber jeg, at udvalgsarbejdet vil løse op for nogle af disse spørgsmål.

#### Justitsministeren (Ninn-Hansen):

Fru Pia Kjærsgaard stillede mig et direkte spørgsmål om, hvad der sker i forbindelse med flyulykker. Jeg har ikke mulighed for på dette tidspunkt at fortælle noget nærmere om, hvordan der blev handlet i forbindelse med den pågældende flyulykke, men jeg kan sige følgende: hvis der er sikkerhed for, at de pågældende personer har været passagerer i et fly og der sker et totalforlis og alle bliver dræbt, så tror jeg heller ikke, at loven om borteblevne personer kommer ind dér; så bliver der tale om, at man konstaterer et dødsfald, og så får det altså ikke disse udsættende virkninger, som loven giver mulighed for.

Men i øvrigt vil jeg endnu en gang byde det velkommen, at vi får lejlighed til at se nærmere på, hvordan lovens virkninger er, for vi kan ikke komme uden om, at der skulle være bedre muligheder i dag, end dengang loven blev til, for at finde personer, der er forsvundet på den ene eller den anden måde – eftersøgningsmulighederne er bedre i dag –

og derfor kan der måske nok være en mulighed for at begrænse de frister, der er, og jeg tænker navnlig på 10 års fristen. Men vi skal selvfølgelig passe på, at vi ikke afkorter fristen så meget, at der bliver for mange tilfælde, hvor den, man troede var død, dukker op igen. Var det ikke i Blichers udmærkede »Præsten i Vejlbj«, at den, der var slået ihjel, dukkede op 20–30 år efter? Vi skal helst ikke have for mange situationer af den art.

#### Pia Kjærsgaard (FP):

Nej, men jeg tror bestemt heller ikke, at der er så store muligheder for, at den, der falder ned med en flyvemaskine og er blevet spredt i, jeg ved ikke hvor mange dele, dukker op igen.

Baggrunden for dette lovforslag er, som vi også har henvist til, ulykken ved Skagen, hvor en u-båd formentlig trak fiskerkutteren ned, så fiskerne omkom. En af de efterladte udtalte, at man ikke kunne få erstatning, og der blev på det tidspunkt sagt 2 år. Da jeg slog det efter, viste det sig, at det kun var 1 år. Det er det, jeg har henvist til i dette lovforslag, og jeg ville være meget glad for at få alle disse spørgsmål klarlagt under udvalgsarbejdet.

Hermed sluttede forhandlingen.

#### Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

#### Første næstformand (Knud Østergaard):

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:

#### 5) Første behandling af lovforslag nr. L 181:

*Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Afgiftslempelse for biler med særligt trafiksikkerhedsfremmende udstyr).*

(Fremsat 9/5 84).

Lovforslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

#### Lykketoft (S):

Lovforslag nr. L 181 må både kommenteres politisk og sagligt indholdsmæssigt. Til det politiske hører spørgsmålet om, hvorfor en sag som denne, der har været behandlet ganske mange gange i folketinget de senere år, pludselig blev så hastende, at regeringen måtte fremsætte et lovforslag, som forventes vedtaget efter 2 ugers behandling i folketinget.

Baggrunden er åbenbart, at de interne skærmydsler i regeringen vedrørende en helt anden sag, nemlig den nødvendige sanering af reglerne om befordringsfradrag, har ført til, at et af regeringspartierne, centrum-demokraterne, skulle have et plaster på såret efter de skrammer, man påførte sig selv ved at gå imod aftalen om befordringsfradrag.

Det er en lidt ejendommelig baggrund at behandle en så alvorlig ting på, som hvad man kan gøre afgiftsmæssigt for at øge trafikikkerheden.

Socialdemokratiet vil da gerne medvirke til at ændre registreringsafgiftsloven, hvis man dermed kan sikre, at trafikikkerheden bliver bedre. Men det lovforslag, der foreligger, vil vi ikke uden videre tage stilling til. Det vil vi gerne kigge på under udvalgsarbejdet. Vi er lidt usikre med hensyn til, om det nu er en hensigtsmæssig metode at overlade det til justitsministeren at specificere nærmere, hvad det er for nogle ting, der skal være undergivet den foreslåede afgiftslempelse, og vi er også interesserede i at få lidt nærmere belyst, hvad de økonomiske konsekvenser af dette forslag egentlig er.

Det må vel forholde sig sådan, at rulleseleler på bagsædet, nakkestøtter o.lign., som vedrører sikkerheden, og som efter gældende regler belægges med registreringsafgift, oftest ikke monteres i bilerne, før der er betalt registreringsafgift, og at den væsentligste virkning af dette forslag altså er, at man laver om på proceduren og monterer det, allerede før man indregistrerer bilen. Det kan selvfølgelig være meget hensigtsmæssigt, og hvis det er det, der er hovedvirkningen af forslaget, koster det i realiteten ikke noget, og vi synes, det er helt tilfredsstillende, hvis det viser sig at være den måde, det fungerer på, og at der

ikke er de store belastninger for statsfinancerne, som man anfører i bemærkningerne at der maksimalt kan være tale om.

Men så må vi på den anden side konstatere, at det altså ikke er alverden, centrum-demokraternes korstog har medført af egentlige lettelser for bilisterne.

Jeg vil også gerne gøre den bemærkning, at formålet jo ikke kan være en generel lempelse af bilbeskatningen. Formålet må være at fremme anvendelsen af det bedste sikkerhedsudstyr og måske også forbedre proceduren for, hvornår det sættes i, og det kan være meget fornuftigt, hvis det er det, der sker.

Vi vil altså se rimeligt velvilligt på forslaget, men gerne gøre den overordnede bemærkning om udgifterne, at dem må regeringen og de partier, som måtte vælge at støtte forslaget, jo finde ud af hvor de vil hente. I hvert fald mener vi ikke, det ville være rimeligt til dette formål at beslaglægge de midler, der kommer i overskud, når man forenkler befordringsfradraget, for vi havde en klar forståelse med regeringen og med de radikale om, at det måtte indgå i overvejelserne, hvordan man kunne forbedre det samlede indkomstkattesystem og lette nogle andre steder i indkomstbeskatningen med de par hundrede millioner kroner, der dér indvindes.

Vi betragter altså ikke denne sag som sammenhørende med befordringsfradraget, og vi føler på ingen måde nogen forpligtelse til at støtte det i den fremsatte form. Vi har ikke været inddraget i forhandlinger om det, og vi føler ingen som helst anledning til at medvirke til at finde de penge andre steder, som det måtte koste at vedtage en eller anden version af dette forslag.

#### Collet (KF):

Det konservative folkeparti støtter dette lovforslag. Vi finder det rigtigt at nedsætte afgifterne på sikkerhedsudstyr i bilerne.

Således som lovforslaget er udformet, omfatter det altså ikke obligatorisk sikkerhedsudstyr, det vil sige, at afgiftsnedsættelserne vil give forøget trafikikkerhed, idet de jo motiverer automobilimportørerne til at importere mere trafiksikre biler.

De foranstaltninger, som der kan gives afgiftsnedsættelse for, er f.eks. blokedefrie bremsesystemer, nakkestøtter på forsæder, sikkerhedsseler på bagsæder og opvarmelig

[Collet]

bagrude. Disse foranstaltninger vil bedre sikkerheden ikke alene for bilisterne og deres passagerer, men for alle, der færdes i trafikken. Det er klart, at en nedsættelse af bremselængden på automobiler vil hindre, at en hel del ulykker og skader på tredjemand opstår, og det samme gælder, hvis man får bedre udsyn i bilerne.

Vi synes altså, at det er et fornuftigt og godt lovforslag, og vi støtter forslaget.

#### **Birthe Rønn Hornbech (V):**

Venstre kan også støtte forslaget og kan tilslutte sig hr. Collets bemærkninger.

Til hr. Lykketoft vil jeg blot sige, at jeg, da jeg jo ikke hører til kustoderne i dette ting, ikke kan indgå i den historiske debat.

#### **Ruth Olsen (SF):**

Skatteministerens bekymring for trafikikkerheden er virkelig rørende, og det er pudsig, som omkostningerne ved dette forslag lige passer med provenuet af kørselsfradrag-reformen, den reform, som det ifølge ministerens egne ord ikke var meningen skulle give provenu.

Hvis denne så spareivrige regering virkelig har tænkt sig at ofre 185 mill. kr. på trafikikkerheden, så var dette forslag dog den mest omstændelige papirnussede måde at gøre det på. Jeg er sikker på, at Rådet for større Færdselssikkerhed havde bedre ideer til en mere effektiv udnyttelse af de penge, hvis det endelig skulle være.

Besyderligt er det i øvrigt, hvordan skatteministeren kan regne provenutabet ud, når det først skal forhandles med justitsministeren, hvilke former for udstyr der overhovedet kan komme på tale til fradrag i registreringsafgiften.

Vi vil ikke afvise, at der måske nok kan være visse former for sikkerhedsudstyr, der kunne være grund til at præmiere, men denne blankobemyndigelse til skatteministeren får folketinget ingen som helst indflydelse på den konkrete brug af. Det er ikke rimeligt. Forslaget bærer i det hele taget præg af at være uigennemtænkt forligsjaskeri for at redde hr. Erhard Jakobsens image, og det kan vi ikke medvirke til.

SFs forslag om at beregne registreringsafgiften på grundlag af benzinforbruget i stedet for bilens pris ville helt anderledes tilgodese

hensynet til, at trafikikkerhedsudstyr ikke belægges med afgift. Mange af de ting ved en bil, der forbedrer trafikikkerheden, kan jo ikke betragtes selvstændigt som f.eks. et stærkere karrosseri. Også derfor må vi afvise dette forslag.

#### **Aase Olesen (RV):**

Da mit partis ordfører i denne sag, hr. Bernhard Baunsgaard, er forhindret i at være til stede, skal jeg nøjes med at tilsige forslaget en positiv udvalgsbehandling.

#### **Bente Juncker (CD):**

Det er med stor glæde, at centrum-demokraterne ser dette forslag fremsat. Det siger på at skabe trafikikkerke biler og forbedre trafikikkerheden for den enkelte, så vi kan støtte forslaget.

#### **Ove Jensen (FP):**

Fremskridtspartiet vil sætte et stort spørgsmålstegn ved, om skatteministerens forslag til at lette bilbeskatningen er særlig hensigtsmæssigt udformet. Det, der i forslaget benævnes som sikkerhedsudstyr, er standardudstyr på mange nye biler i dag, og det ville være betydelig enklere at foretage en generel nedsættelse af registreringsafgiften.

#### **Lenger (VS):**

Formålet med forslaget er helt åbenbart at sikre regeringens indre fred, og det er med andre ord ikke et spor ædelt formål. Tværtimod kan regeringens interne skærmydsler ikke ganske frakendes en vis underholdningsværdi, og måske burde ministeren for skatter og afgifter overveje en egentlig forlystelsesafgift på det, som regeringen opfører mellem år og dag.

Men dertil kommer, at vi også er uenige i forslagets indhold. Det fremlægges på den måde, at man vil tilskynde folk til at efterspørge mere trafikikkerke biler og efterspørge mere trafikikkerhedsfremmende udstyr. Vi tror, det er en ganske illusorisk måde at gøre det på, for det er under alle omstændigheder småbeløb, vi taler om i forhold til den investering, det er at købe en bil, og derfor tror vi ikke, at det nytter noget som helst i forhold til det, man i hvert fald vil tilskynde til.

Det, der er tale om, er – under dække af at tale trafikikkerhed – et rent tilskud i for-

[Lenger]

bindelse med køb af bestemte biler, og det er noget ganske andet. Logisk set – altså ud fra begrundelsen i forslaget – burde det have været et tilskud til at installere trafik sikkerhedsfremmende udstyr i biler, der er i brug, men da begrundelsen altså ikke dækker, er der heller ikke noget underligt i, at også logikken mangler. Hvis det var biler, der var i brug, vi så på, ville det muligvis have en vis betydning, for det er nok også her, behovet er størst – her har vi jo de ældste biler.

Hvis det endelig er sådan, at man ønsker at fremme trafik sikkerheden i forbindelse med udstyret i bilerne, ville vi foretrække, at der blev givet et egentligt pålæg om, hvilket sikkerhedsudstyr bilerne faktisk skulle indeholde, og et pålæg, der er videre gående end det, der gælder i dag. Det ville gøre, at disse tanker blev reelle og ikke bare blev temmelig tilfældige tilskud i forbindelse med køb af temmelig tilfældige biler. Vi tror ikke, at forslaget overhovedet nytter andet end at virke som et tilskud til en nedbringelse af prisen på helt bestemte biler, og det kan vi ikke gå ind for.

**Arne Bjerregaard (KrF):**

Forslaget er ikke ophidsende, og vi vil behandle det positivt.

**Maisted (FD):**

De frie demokrater går ikke ind for beskatning af trafik sikkerhedsfremmende udstyr. Derfor kan vi støtte forslaget.

**Ministeren for skatter og afgifter (Foighel):**

Jeg takker for de tilsagn, der er givet om velvillig behandling af dette forslag. Der er nogle enkelte ordførere, som har misforstået ideen med det. Praksis er sådan i dag, at biler netop på grund af registreringsafgiften ikke bliver udstyret med, hvad man kunne kalde for elementært sikkerhedsudstyr. Meningen er, at den pågældende, der køber bilen, skal få det monteret senere; det sker bare aldrig. Man vil netop gerne med dette forslag, hvor man fjerner registreringsafgiften for dette sikkerhedsudstyr, medvirke til, at dette sikkerhedsfremmende udstyr er monteret i bilen fra starten, for så skal det nok også blive brugt. Dette lovforslag har dels sin baggrund i en bestemt situation, dels i, at det altid har været regeringens og specielt justits-

ministerens ønske at fremme trafik sikkerheden mest muligt, så når situationen opstår, må man udnytte den.

Jeg kan sige om det samme problem, at man kan forvente, at der fra justitsministerens side om ganske kort tid kommer et nyt færdselslovsforslag, som altså også har til hensigt at sikre trafik sikkerheden. Man kan diskutere, hvilke effekter der skal være fritaget for afgift; det er ikke, som det blev antydnet, noget, skatteministeren kan gøre fuldstændig frit, han skal drøfte det med justitsministeren, og hvis man i udvalget ønsker, at justitsministeren skal drøfte det med Rådet for større Færdselssikkerhed, kan jeg sige på forhånd, at det er accepteret.

Hermed sluttede forhandlingen.

### *Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Første næstformand (Knud Østergaard):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Første behandling af lovforslag nr. L 182:**

*Forslag til lov om ændring af lov om beskatning af indkomst i forbindelse med kulbrinteindvinding i Danmark (kulbrinteskatteloven) og lov om stempelafgift.*

(Fremsat 9/5 84).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### *Forhandling*

**Jytte Hilden (S):**

Man kan om dette lovforslag sige, at det er en slags konsekvenslovsforslag, idet energiministeren nu er ved at være færdig med sin første udbudsrunde i forbindelse med Danmarks undergrund. Det har vist sig, at der er to andelsforetagender med i denne første udbudsrunde, og de skal naturligvis stilles