

mensat ministerielt og med repræsentanter for branchen og for ejerne af bilerne, kommer med en ordentligt gennemarbejdet analyse i en betænkning, så vi i fællesskab får et rimelig ensartet udgangspunkt og et godt gennemarbejdet materiale.

Og derfor har jeg sådan set også været glad for debatten her, men jeg synes også, jeg har lyttet mig frem til under debatten, at de allerfleste af os vil have nytte af, at vi får et sådant gennemanalyseret materiale til at kunne tage udgangspunkt i, når vi skal diskutere eventuelle ændringer i den måde, vi har indrettet afgifterne på i dag.

(Kort bemærkning).

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal blot sikre mig, at jeg fuldt ud har forstået skatteministeren korrekt, nemlig at skatteministeren mener, at i de alternative modeller, der skal lægges frem, skal man ikke blot have øje for den enkelte bil og dens miljøvenlige retning eller for grupper af biler, men at det lige så meget handler om trafikmængden – jeg tror, det ord, ministeren brugte i sin indledning, var trafikintensiteten – og at man dermed er indstillet på at se på den samlede miljøbelastning og en reduktion af denne. Og dermed er ministeren sådan set – det kan man så filosofere meget over – måske i virkeligheden lidt mere enig i den formulering, der er lavet fra SF's og Enhedslistens side.

Men det er jo lige meget, hvad det er for en formulering, vi bruger, bare vi er enige om indholdet. Og hvis ministeren kan bekræfte det, så har jeg jo fået en væsentlig stemmevejledning.

(Kort bemærkning).

Flemming Hansen (KF):

Ministeren kom i sit indlæg med mange tal. De var svære lige at fange i luften, for der var lidt støj i salen.

Men med hensyn til den provenuneutralitet, som vi har talt om, og hvor vi fra konservativ side siger, at hvis prisen bliver sat ned, bliver der solgt flere biler, vil jeg gerne høre, om ministeren er enig i det. For det er jo således, og det har ministeren jo ikke benægtet, at vi har én bil pr. tre indbyggere i Danmark og i Italien, i Frankrig, i Tyskland har man én bil pr. to indbyggere.

Og derfor spørger jeg ministeren: Er det, fordi de er mere biltossede i de lande? Eller har de en højere levestandard? Eller tror ministeren,

det er, fordi prisen er lavere? Mon ikke lavere pris vil give et større salg af nye og mere miljøvenlige biler?

Det er det spørgsmål, jeg gerne vil have ministeren til at besvare.

(Kort bemærkning).

Aage Frandsen (SF):

Selv om jeg af gode grunde ikke helt præcist kan vide, hvad skatteministeren måtte svare hr. Søren Kolstrup, så mener jeg, at jeg har kunnet tolke ud fra det, skatteministeren allerede har sagt, nemlig – og det sagde skatteministeren direkte – at bilintensiteten er med i overvejelserne, at den samlede miljøbelastning også er med i overvejelserne.

I det hele taget opfatter jeg det, som skatteministeren sagde, også i sit første indlæg og i sit andet indlæg, at det sådan set er alt, man inddrager, at alt er inddraget. Og det vil sige, at det er meget svært for os, når man netop nu overvejer alt og så fremlægger en konklusion senere, ikke at stemme for det, som ligger i forslaget til vedtagelse, ud fra den betragtning, at man jo ikke har draget én eneste konklusion endnu.

Og på baggrund af det – en forventning om, hvad skatteministeren lige svarer om et øjeblik – vil vi så stemme for den vedtagelse, som så er den eneste, der kommer til afstemning.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Såvel over for hr. Søren Kolstrup som over for hr. Aage Frandsen kan jeg bekræfte, at trafikintensiteten og dermed også den samlede miljøpåvirkning selvfølgelig indgår i det arbejde, som er i gang i arbejdsgruppen. Jeg mener faktisk, det fremgik allerede af mit første svar på fru Sonja Albrinks begrundelse for forespørgslen, og derfor kan jeg bekræfte, at sådan forholder det sig, og det ville også være dybt mystisk, hvis det ikke var tilfældet.

Hr. Aage Frandsen har jo ret i, at alle de relevante aspekter skal inddrages og indgå i de her analyser, og det er jo også derfor, vi er nødt til, hvis det her skal gøres ordentligt, at bede Folketinget om, at arbejdsgruppen får den rimelige tid, som man også har respekteret i det forslag til vedtagelse, der er fremsat.

Må jeg til hr. Flemming Hansen sige, at der ligger en priselasticitetsundersøgelse tilbage fra 1997. Jeg tror, det var COWI, der lavede den. Hvis man regner på De Konservatives udspil med baggrund i den priselasticitet for biler, man dér nåede frem til, og forudsætter, at de