

lagt vægt på, at man så til gengæld orienterer offentligheden. Og det er så det.

Kl. 11.35

Lad mig så vende mig til den diskussion, der i øvrigt har været. I den beretning, der er afgivet, er der et flertalsafsnit, og der er en række mindretalsafsnit.

Jeg har den opfattelse, at det er kolossalt vigtigt, uanset om det er et flertal eller et mindretal, at man har et godt samarbejde. Derfor har jeg strakt hånden frem og sagt, at jeg er parat til, at vi ser på den fremtidige procedure i udvalget, ser på, om vi skal ændre de hidtil gældende regler. Det er et arbejde, jeg ser frem til og håber på at vi alle får udbytte af.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 58 stemmer (V, DF og KF) mod 45 (S, SF, RV, EL og KRF).

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

14) Tredje behandling af lovforslag nr. L 220: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af registreringsafgiften ved ekstraordinære prisstigninger på personbiler).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).

(Fremsat 23/4 2003. Første behandling 9/5 2003. Betænkning 20/5 2003. Anden behandling 22/5 2003).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Ved andenbehandlingen af forslaget her var der nok mange, der bemærkede, at ministeren ikke fik lejlighed til at svare på det sidst stillede

spørgsmål, nemlig spørgsmålet, om ikke ministeren ville kommentere vismandsrapporten, netop hvad angår afsnittet om bilafgifterne. Jeg synes selvfølgelig, det var synd, at Folketinget ikke fik det svar, og derfor blev spørgsmålet så stillet skriftligt, og der er kommet et svar – selvfølgelig, det skal der jo også.

Jeg går ud fra, at det svar relaterer til den vedtagelse, der hedder V 80 fra 27. april 2000, hvor Venstre sammen med en stribe andre partier pålagde den daværende regering at udarbejde alternative modeller til en vægtafgiftsmodel. Der står bl.a.:

»... ændring af den danske bilpark i en mere miljøvenlig retning. Modellerne skal belyse de grundlæggende hensyn til trafiksikkerheden, erhvervene, fordelingspolitikken og formuevirkninger for borgerne.

I sådanne beregningsgrundlag kan f.eks. indgå en CO₂-udledning, fossilt energiforbrug, vægt og motorstørrelse.«

Se, det var jo nok noget af det, vismændene havde tænkt sig, da de i deres rapport skrev, at der var et utrolig snævert kommissorium for det embedsmandsudvalg, som ministeren havde nedsat for at give et svar på det her. Det har så efterfølgende vist sig, at det *var* utrolig snævert; det var nemlig kun et spørgsmål om, hvorvidt der var økonomi i at lave en CO₂-, altså en forureningsbaseret vægtafgift. Og der kunne udvalget jo – ikke overraskende – kun komme til den konklusion, at det var der faktisk ingen økonomi i. Jeg vil tro, at langt de fleste elever, inden de forlader folkeskolen, ville være i stand til at give det samme svar, for når alternativet er at købe CO₂, varm luft, i Rusland til en pris af 40-60 kr. pr. ton, så skal der ikke meget fantasi til at forestille sig, at det godt kan konkurrere med en teknisk omstilling af bilparken i Danmark for at tilgodese det skattemæssige hensyn.

Det vil sige, at det var et utrolig snævert kommissorium, udvalget havde fået, og vi får derfor også et utrolig tyndt svar, som jo ikke kan bruges til noget som helst i den her sammenhæng.

Samtidig nævner vismændene jo, at skattestoppet er med til at blokere for en fornuftig omlægning af vægtafgiften.

Se, ministerens skriftlige svar går altså netop på, at det CO₂-mæssige ikke kan bære rent økonomisk, og det er der som sagt ikke noget mærkeligt i; det er jo ren logik, at det kan det ikke.

Kl. 11.40

Til gengæld siger ministeren så, at skattestoppet på ingen måde kan indvirke her, og han hen-