

ten Helveg Petersen (RV) og Søren Søndergaard (EL) (se side 10224) vedtoges med 97 stemmer (V, S, KF, SF, RV, EL og KRF) mod 15 (DF).

Hermed var følgende forslag bortfaldet:

Forslag til vedtagelse nr. V 126 af Peter Skaarup (DF).

Hermed sluttede forespørgslen.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Anden behandling af lovforslag nr. L 228: Forslag til lov om ændring af lov om registreringsafgift af motorkøretøjer m.v. (Fradrag for personbiler udstyret med elektronisk stabiliseringsprogram m.v.).

Af skatteministeren (Svend Erik Hovmand).
(Fremsat 26/5 2003. Første behandling 27/5 2003. Betænkning 2/6 2003).

Der var stillet 1 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslaget sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Jeg skal indskrænke mig til at sige, at alt taget i betragtning er den tidfrist, vi har haft til at behandle dette lovforslag, under al kritik. Det er simpelt hen ikke anstændigt!

Pernille Rosenkrantz-Theil (EL):

Så kunne det jo være interessant at høre, om det betyder, at Socialdemokraterne ikke vil stemme for forslaget. Det var jo stort set den samme kritik, vi hørte under førstebehandlingen, dog med den krølle, at Socialdemokraterne faktisk havde tænkt sig at støtte forslaget.

Jeg skal sige, at det er dejligt at høre, at regeringen ønsker at styrke trafikikkerheden; det var jo ellers ikke det, som var afgørende, da hastighedsgrænserne blev sat op. Men i dette tilfælde tillægges trafikikkerheden altså en afgørende betydning, og det er sådan set godt nok.

Enhedslisten er nemlig enig i, at det ville være en rigtig god idé, hvis vi omlagde bilbeskatningen helt grundlæggende i Danmark, så det kunne betale sig at investere i biler med høj trafikikkerhed og minimal miljøbelastning, men det har regeringen imidlertid fuldstændig opgivet. Vismændene har ellers understreget, at det ville være fornuftigt, både samfundsøkonomisk og miljømæssigt, men også her stiller hensynet til skattestoppet sig i vejen for gennemførelsen af fornuftige forbedringer.

I den situation ønsker Enhedslisten ikke at medvirke til ufinansierede nedsættelser af registreringsafgiften – lettelser, som ifølge ministerens egne tal vil give et provenutab på op mod 1 mia. kr. i løbet af de kommende år – og vi ønsker slet ikke at gøre det i en situation, hvor det efter vores opfattelse er uklart, om både ESP-systemer og selealarmer ikke under alle omstændigheder vil blive indført som standardudstyr.

Jeg skal bruge denne anden behandling til at finde ud af, om ministeren eller andre, der støtter forslaget, har afklaret et par relativt centrale spørgsmål om forslaget. Hvis ministeren ikke kan, ville det være rart, om nogle af de partier, der støtter forslaget, kunne pege på, hvor de forventer at finde pengene. Såvel Socialdemokraterne som Det Radikale Venstre har valgt at støtte forslaget, vel vidende at pengene ikke findes.

Nu til spørgsmålene. For det første: Hvor er dokumentationen for, at det sikkerhedsudstyr, som regeringen ønsker skal være standardudstyr, kun bliver standardudstyr, hvis staten støtter det? Og såfremt det er så magtpåliggende for regeringen at få sikkerhedsudstyret gjort til standardudstyr i alle biler, hvorfor vælger regeringen så ikke at gøre sikkerhedsudstyret lovpligtigt ligesom sikkerhedsseler og bremses? Det må være ovenud vigtigt, siden regeringen vælger at bruge 1 mia. kr. på det. 1 mia. kr. svarer jo til det dobbelte af, hvad regeringen satte af til at forbedre hjemmehjælpen, så det er altså en investering, som må have meget, meget høj prioritet hos regeringen.

Kl. 9.05

Det andet spørgsmål: Hvor kommer alle de penge pludselig fra? Der skæres jo ned over det hele, men en uges tid før Folketingets sommerferie finder regeringen lige pludselig 1 mia. kr. Hvor kommer de penge fra? Og hvor skal der skæres for at få råd til at bruge den milliard?

Så vil jeg gå tilbage til det første spørgsmål: Lad os nu sige, at regeringen faktisk kan redegøre for, hvor de penge kommer fra. Kan regerin-