

Vi ønsker jo netop ikke, at man i noget så afgørende som, hvor man skal bo i sine sidste år, skal ind og være forbruger og skal vælge, om man handler i Netto eller Aldi eller Fakta. Vi synes, at vi i fællesskab skal give borgerne mulighed for at være borgere og give dem mulighed for at have den frihed til at vælge noget så afgørende som at flytte til en bolig, hvor de kan have det godt i deres sidste år. Det mener vi er noget, man skal tage ansvar for i fællesskab. Det, vi skal diskutere, er jo lige præcis, om vi ønsker et samfund, hvor vi i fællesskab giver folk frihed som borgere, eller vi ønsker et samfund, hvor vi skal være forbrugere, og hvor det dermed er pengepengen, der er afgørende for, hvilke valg man kan træffe.

Derfor vil vi sådan set blive ved med at genfremsætte det her forslag, indtil man en dag kommer derhen, hvor man har et samfund, hvor man i fællesskab som borgere giver mulighed for, at man kan få den frihed til at træffe det valg, og forhåbentlig så også får afskaffet den frihed som forbruger, hvor det kun er dem, der har pengepengen i orden, der reelt har valgmulighederne.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Socialudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 217: Forslag til lov om ændring af registreringsafgiftsloven og vægtafgiftsloven. (Omlægning af bilbeskatningen for at mindske CO₂-udledningen m.v.).

Af skatteministeren (Kristian Jensen).
(Fremsat 25/4 2007).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Torsten Schack Pedersen (V):

Er der to emner, der kan optage folk ved middagsbordet i Danmark, er det vejret og de danske bilafgifter. Man plejer at sige, at det kan man jo snakke om, men ikke rigtig gøre noget ved. Nu gør regeringen så faktisk noget ved bilafgiften, og vi kunne sådan set også sige, at den gør noget ved vejret, da dette forslag gør noget ved CO₂-udslippet fra bilerne i Danmark.

I Venstre er vi optaget af, at man tager hensyn til miljø og sikkerhed, når det drejer sig om bilafgifter. Med det forslag, der nu foreligger, sikres det, at miljøhensyn og bilernes sikkerhed kommer til at spille en større rolle, når det gælder afgifterne på biler i Danmark.

Kl. 16.25

Vi i Venstre ønsker, at miljørigtige biler, som kører langt på literen, får en afgiftsmæssig fordel. Derfor vil vi med lovforslaget belønne biler, der har en god brændstoføkonomi og moderne motorer. Det er til gavn for miljøet. Vi ønsker i Venstre også, at sikre biler får en afgiftsmæssig fordel, og derfor vil lovforslaget belønne biler, der har mange airbags, selealarmer, elektronisk stabiliseringssystem og mindst fem stjerner i crashtest.

Lovforslaget strammer til gengæld op på nogle afgiftsforhold for gulpladebiler og varebiler. Gulpladebiler har og vil fortsat have en afgiftsmæssig stilling, der adskiller sig fra hvidpladebiler. Når de miljømæssige og sikkerhedsmæssige aspekter og forhold omkring varebiler og autocampere sammenholdes, betyder det, at eksempelvis en Porsche Cayenne stiger med ca. 220.000 kr. i registreringsafgift, og for varebiler og de helt store SUV'er og MPV'er over 3 t vil priserne også stige.

Til gengæld sker der en lettelse med udgangspunkt i de miljømæssige og sikkerhedsmæssige forhold for en typisk familiebil.

Nogle har forsøgt at bagatellisere en afgiftslettelse på 8.000 kr., 10.000 kr., 12.000 kr. Det synes jeg er noget vrøvl. Det betyder da klart noget, hvis prisen sættes ned i den størrelsesorden.

I Venstre er vi glade for, at vi med dette lovforslag endnu en gang lever op til regeringsgrundlaget fra 2005 med en provenumæssig omlægning af bilafgifterne, som tilgodeser miljømæssige og sikkerhedsmæssige aspekter.

Det har egentlig været lidt en fornøjelse at følge andre partier i denne sag. Socialdemokratiet bl.a. har tidligere sagt, at det var for dårligt, at regeringen ikke gjorde noget ved registreringsafgifterne. Det burde være simpelt, lød det fra Socialdemokratiets skatteordfører, men partiet har nu ikke selv gjort sig nogen tanker, fremlagt modeller eller andet. Det er i hvert fald ikke noget, vi andre har haft mulighed for at se og studere nærmere. Men det har selyfølgelig også gjort det lettere at kritisere det fremlagte forslag, når man ikke selv har noget alternativ.

Det mest konkrete, der har lydt, har været, at forslaget ikke rammer hårdt nok, men hvordan så? Ja, det står hen i det uvisse. Men det er vi jo efterhånden vant til, når det gælder Socialdemokratiets skattepolitik.

Som sagt er vi i Venstre optaget af, at bilafgifterne tilgodeser miljømæssige og sikkerhedsmæssige aspekter, og denne omlægning med det forslag, der ligger, tilgodeser disse forhold. Vi i Venstre kan derfor støtte det fremlagte lovfor-

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil godt spørge Venstres ordfører, om ordføreren virkelig tror på, at der er en, skal vi sige, blivende klimaeffekt i det her, når der ikke er nogen fremtidssikring i forslaget. Det er den samme grænse, vi snakker om som målepunkt. Hvad siger Venstre til det? Der bliver formentlig også købt flere biler. Hvordan vil det bevæge sig?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

De miljømæssige aspekter er sådan set meget belyst i forslaget, og vurderingen er, at CO₂-emissionen vil blive reduceret med 175.000 t. Det synes jeg sådan set er meget håndgribeligt.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Det er klart nok, at der er en lille effekt bl.a. via gulpladeeffekten. Men hvis vi kigger bare en lille smule frem, så bliver den jo overhalet af væksten, og den bliver overhalet af, at der ikke er nogen fremtidssikring i forslaget, hvad angår væksten i indkøb af biler.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Lovforslaget sikrer, at vi gør miljøvenlige biler, der kører langt på literen, billigere end biler, der kører knap så langt på literen. Det er da en klar tilgodeseeelse af folk, der køber miljørigtige biler i stedet for at købe biler, der forbruger brændstof i høj grad.

Jeg må bare sige, at 175.000 t mindre CO₂ betragter vi i Venstre som en god miljømæssig gevinst.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Det her forslag er jo kørt op som det helt store miljøforslag og helt store miljøtiltag, men sandt at sige er der jo ikke meget i det, når det kommer til stykket.

En af de ting, der undrer mig, er, at man ikke har lavet nogle mere håndgribelige regler omkring de såkaldte partikelfiltre. Det er jo rigtigt, at det her forslag gør små dieselmotorer billigere og i hvert fald fremmer købet af dem, men sandheden er jo, at det stadig er væsentligt billigere at købe en lille dieselbil uden partikelfilter. De her små dieselmotorer kommer til at køre rundt i byer, de kommer til at stoppe for rødt lys, de kommer til at gasse op, og det forværrer altså betydeligt partikelforureningen.

Er Venstres ordfører og Venstre indstillet på, at vi laver et ændringsforslag til det her forslag, som sikrer, at små dieselmotorer ikke bliver dyrere, bare fordi de har et partikelfilter?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Det lyder på Socialdemokratiets ordfører, som om der intet er sket med hensyn til partikelfiltre. Der er jo allerede indført et nedslag i registreringsafgiften for dieselmotorer, som har partikelfiltre, og endelig er det sådan, at partikelfiltrene bliver obligatoriske i 2011.

Kl. 16.30

Så det er synd at sige, at regeringen ikke foretager sig noget. Jeg synes sådan set, det er vigtigt, at man gør en indsats, men regeringen har allerede gjort noget med hensyn til registreringsafgiften, og partikelfiltre vil blive gjort obligatoriske i 2011.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Man kan undre sig over, hvorfor søren vi så ikke gør det med det samme; det kunne vi jo lige så godt. Men jeg forstod ordførerens svar som: Nej, det vil regeringen ikke gøre noget ved.

Så har jeg et yderligere spørgsmål, og det er omkring sikkerhed. Fra en del, også erhvervsvirksomheder, har der jo været sagt, at de kassevogne, der lægges op til, er de kassevogne, der ikke må have ruder bagtil, og en hel del, også erhvervsvirksomheder, har været ude at sige, at det er et meget stort sikkerhedsmæssigt problem. Er Venstre indstillet på at kigge på den del, så vi sikrer, at også kørsel med kassevogne har så stor en sikkerhed, som overhovedet muligt? Er Venstre indstillet på det?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Vi har selvfølgelig bemærket, at der er blevet rejst et aspekt omkring sikkerhed i forhold til ruder i varebiler. Hvis der måtte være mulighed for at sikre de hensyn, der er med lovforslaget, både det miljømæssige og det sikkerhedsmæssige, og der så måtte være en mulighed, hvad enten det drejer sig om partikelfiltre eller bagruder, så vil vi selvfølgelig se på det i udvalgsbehandlingen, og så må vi se, om det kan harmonere med de samlede ønsker, der ligger med lovforslaget. Det kigger vi selvfølgelig gerne på under udvalgsbehandlingen.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg vil i min ordførertale vende tilbage til de mere overordnede miljømæssige betragtninger omkring forslaget, så det er ikke det, jeg vil beskæftige mig med nu.

Jeg opfatter det normalt sådan, at Venstre – i al fald i ord – har en tilgang til den erhvervs-mæssige vinkel, som betyder, at man også skal se forslagene i en erhvervs-mæssig sammenhæng: Stiller de erhvervet rimeligt?

Derfor vil jeg gerne spørge til et af enkeltelementerne, nemlig det forhold, at man jo som bilimportør er bundet af kontrakter på et stort antal bestilte vogne, og det gør, at man jo meget nemt kan ende i en situation, hvor man enten ikke kan sælge dem, eller hvis man kan sælge dem, må sælge dem med ganske betydelige tab. Er det en normal Venstretilgang til den måde, man skal behandle erhvervet på?

Jeg synes, det havde været mere logisk, at man enten havde fundet en overgangsordning eller havde sat en skæringsdato for nye kontrakter, således at man ikke så at sige overlader smerten til erhvervet, som jo er helt uforskyldt i den situation.

Er det et spørgsmål, som man kunne få Venstre til at drøfte i udvalgsarbejdet?

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg tror, alle er klar over, at når man laver om-lægninger af den her karakter, er det vigtigt, at de træder i kraft med det samme, for ellers ville sigtet med forslaget jo blive udskudt eller omgået ved, at der ville ske en stor hamstring. Og der er jo sådan set ikke noget at sige til, at man vil gøre brug af gamle afgiftsregler, så længe det måtte være muligt, i og med at det kunne være en stor fordel.

Men for at sikre, at virkningen af forslaget træder i kraft med det samme, er det altså nødvendigt, at vi forhindrer en hamstring, som jo fuldstændig vil gå på kompromis med de ønsker, der er i forhold til de miljømæssige aspekter. Derfor er det jo altså vigtigt, at lovforslaget får virkning fra det tidspunkt, det er fremsat.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Nu er sagen jo den, at man sagtens kunne sige, at det havde virkning fra fremsættelsesdatoen for de kontrakter, som måtte indgås derefter, således at man ikke overlod smerten til bilbranchen; det gør man jo i det her tilfælde.

Jeg kan høre, at der ikke er villighed til at tage spørgsmålet op, og det undrer mig egentlig lidt, for de biler, som er bestilt, og som man måske ikke ønsker på landevejene, kommer jo på landevejene alligevel, for de er bestilt, de bliver leveret, de kommer ud at køre; det, man siger, er blot, at det tab må branchen altså lide.

Det er der, jeg spørger: Er det en normal Venstretilgang til, hvordan man skal behandle den type af spørgsmål? Det er vel sund fornuft, der skal råde, frem for et eller andet overskriftsniveau for, hvordan sådan noget her bør gribes an.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg synes sådan set, at hamstringsproblematikken er helt relevant. Det er jo sådan, at når der fremsættes lovforslag på skatteområdet for eksempelvis at lukke et skattehul, ja, så bliver det

jo også fremsat med øjeblikkelig virkning, for at man ikke skal kunne gøre brug af den opskrift, der måtte ligge i et forslag, der lukker et skattehul. Ikke for at det her skal sammenlignes med et skattehul, men for at sige, at på grund af de ønsker, der er til lovforslaget om bl.a. at sikre en forbedret miljøsituation, ja, så er det bare vigtigt, at det træder i kraft med det samme, for ellers vil sigtet fuldstændig blive misset.

Hvis jeg ikke husker helt galt, er en af de seneste ændringer, der har været, en ændring af firmabilbeskatningen under SR-regeringen, og det foregik på nøjagtig samme vilkår netop ud fra betragtningen om, at man ville forhindre en hamstringeffekt.

Kl. 16.35

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. John Dyrby Paulsen.

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg forstår, at man i regeringen har snakket om vejret og man har snakket om bilafgifterne, og det kan man normalt ikke gøre noget ved, og så har man så besluttet sig for at forsøge, og resultatet er, at man stort set ikke har gjort noget yderligere ved det alligevel. Det kan man beklage. Det har jo været en lang fødsel med det her forslag, og man kunne godt have forestillet sig, at der var kommet noget mere håndgribeligt, noget mere konkret og noget væsentlig mere ambitiøst ud af det. Det er der så ikke, og det er ærgerligt.

Man kan sige, at regeringen i den her sag egentlig har vendt sig i den rigtige retning, og det er positivt, så har man udført nogle små hop på stedet og lidt armbøjninger og knæløftninger, og så har man egentlig sagt: Det var så det.

Og jøvel, ja, der er kommet noget, der smager af lidt. De store gulpladebiler over 3 t er blevet væsentlig dyrere, og det er godt, men ret beset er det jo en meget lille del af markedet, så selv om det er godt, ændrer det ikke noget i det meget store billede, og ret beset sker der jo også det, at de her regler i virkeligheden åbner op for nye, lidt mærkværdige biltyper i Danmark. Sportspickuppen har nogle nævnt, og der skal såmænd også nok komme andre, hvor man står og kigger lidt og siger: Det var da godt nok en besynderlig biltype. Men det kan betale sig i Danmark, fordi de er væsentlig billigere end en almindelig bil på hvide plader. Det er ærgerligt.

Det, der i virkeligheden er allermest ærgerligt, er, at man har sat sig for, at det her skulle give en meget stor klimaforbedring. 175.000 t, sagde Venstres ordfører. I virkeligheden er det 2 pct.! 2 pct.s forbedring på bilområdet er ikke ret meget. Det svarer til, at den gennemsnitlige CO₂-udledningen fra biler falder fra 164 g pr. kilometer til 160 g pr. kilometer, og EU's målsætning er altså 130, der sikkert skal ned til 120. Så det er ikke en ret stor forbedring.

Det, der er ekstraordinært ærgerligt, er, at man havde en mulighed for i den her sammenhæng at sige: O.k., nu tager vi skridtet, i stedet for at vente til 2011, tager vi skridtet nu, og så vil vi i Danmark gå foran og sige, at uanset om man køber en hvid dieselbil med partikelfilter eller man køber den uden partikelfilter, skal de koste det samme. Det havde man muligheden for i den her sammenhæng, og forslaget har også været stillet af nogle af aktørerne på området, som ville hilse sådan noget velkommen, men det vælger regeringen at se fuldstændig bort fra.

Det betyder altså, at de her små dieselmotorer skal køre rundt inde i byerne med start og stop med tilhørende partikelforurening til følge. Og det er virkeligt i byerne, det her er et meget stort problem.

Der er nogle nye regler omkring kravene til kassevogne, nemlig at der ikke må være nogen vinduer bag ved føreren. Vi har allerede nogle erhvervsvirksomheder, bl.a. Falck, der har været ude at sige, at det simpelt hen ikke er godt nok, sikkerhedsmæssigt er det et meget stort problem. Det håber jeg – og det var sådan, jeg hørte Venstres ordfører – at Venstre vil tage op, at regeringen vil tage op, og så må vi se på det i udvalgsarbejdet.

Der bliver i det hele taget en hel del, vi skal se på i udvalgsarbejdet, og en af de ting, der også kommer i spil, er overgangsordningerne. Dels er der nogle virksomheder, der har købt ind, og som i virkeligheden står med meget store lagre og et potentielt økonomisk problem, men det er jo lige så meget et problem for de familier, der har sagt, at de godt vil købe en miljøvenlig bil, er gået ud og har investeret og nu oplever, at der er et fald i prisen på 15-20.000 kr. for deres nye brugtvogn. Der synes jeg godt man kunne have lavet en overgangsordning. Så svært er det jo heller ikke, at det er helt umuligt.

Et lille selvstændigt problem er de her motorcykler. Der hæver man grænsen for, hvornår registreringen sætter ind, og det betyder altså, at de her små samtlige selv-motorcykler fra Kina, som

er et selvstændigt sikkerhedsmæssigt problem, bliver endnu mere attraktive. Det er også en ting, vi vil berøre i udvalgsarbejdet.

Samlet set må jeg sige, at vi er langt fra, at vi kan stemme for det her forslag. Vi er meget, meget skeptiske. Vi kan formildes lidt i udvalgsarbejdet, hvis man ændrer på nogle af de ting, jeg har peget på, men så skal der en del til, og jeg synes, det er ærgerligt, for man havde en mulighed for virkelig at lave om på bilafgifterne her, og den har man fra regeringens side fuldstændig forpasset.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er lige et par spørgsmål. Først hr. Torsten Schack Pedersen.

Kl. 16.40

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Nu er vi jo ikke uvant med den situation, at det er regeringen, der tager initiativet på skatteområdet, og Socialdemokratiet så efterfølgende må forholde sig til det, som regeringen fremlægger, mens egne udspil står sådan lidt tøvende og lidt uklart.

Men når hr. John Dyrby Paulsen, jeg tror, det var den 22. januar, udtalte, at det burde være simpelt at lave en model til omlægning af bilafgifterne, så skal jeg bare høre, om hr. John Dyrby Paulsen kan meddeleliggøre os i, hvad det var for en simpel model, Socialdemokratiet havde forestillet sig, for det, hr. John Dyrby Paulsen sagde fra talerstolen, var en kritik, og der har ikke været noget selvstændigt socialdemokratisk initiativ. Jeg ved godt, at vi ikke er forvent på området, men det kunne da være interessant at høre, hvad det var for nogle tanker, hr. John Dyrby Paulsen egentlig havde gjort sig om, hvad der burde være gældende.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Det skulle egentlig fremgå meget klart af min ordfører tale: Gør nu noget ekstra på miljøområdet, lav de her regler om partikelfiltre, det er meget enkelt, lav nogle bedre regler omkring sikkerheden i bilerne, lav nogle bedre overgangsregler. Så var man da nået et lille stykke længere, et lille stykke ad vejen. Men regeringen gør jo bare det, at de hopper på stedet. Der er jo stort set ingen ændringer, jo, på gulpladeområdet, og det kvitterer jeg for – fint, godt. Det er bare ikke noget argument for, at man ikke også behøver at

lave noget på andre områder omkring bilbeskatningen.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg er glad for, at jeg kan blive bekræftet i, at Socialdemokratiet ikke har noget selvstændigt udspil, ikke har gjort sig nogen tanker ud over en opfølgning på det, som regeringen har gjort. Det er da befriende at vide, at det, som hr. John Dyrby Paulsen betragtede som en simpel opgave, som lå lige til højrebenet i januar, ja, det har Socialdemokratiet altså ikke formået at føre ud i livet til et konkret forslag, et udspil, man kunne forholde sig til, men endnu en gang sidder man passiv og venter og forsøger så at have en holdning til det, som regeringen spiller ud med. Det er da lidt sølle, men det må jo bare være en erkendelse af, at Socialdemokratiets skattepolitik åbenbart helst skal holdes hemmelig, fordi der med garanti er så mange torne i den buket, man vil fremstille, at der ligger noget og venter. Og Socialdemokratiets manglende vilje til at spille konkret og offensivt ud på bilbeskatningsområdet kan vi jo kun tage som udtryk for, at det endnu en gang er gældende.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Nu er det jo regeringen selv, der har et reageringsgrundlag, hvor der står, at man vil ændre bilbeskatningen i Danmark, nu er det regeringen selv, der har haft 6-7 år til at se på de undersøgelser, der ligger, og nu er det regeringen selv, der har valgt at spille ud på det her område, og så er det da klart, at vi skal diskutere regeringens forslag.

Jeg siger bare: Så svært er det altså ikke på det her område. Det viser bare, at man ikke har haft modet fra regeringens side til at lave noget, der er ordentligt. Det viser bare, at man i virkeligheden ikke har haft viljen til at gøre noget ordentligt på det her område.

Det, der har været målet, var at kunne sige til vælgerne: Nu er vores kontraktspolitik opfyldt, nu kan vi sætte hak ud for det punkt, der hed ændring af bilafgifterne. Men sandheden er, at der ikke er sket ret meget. Så de, der ikke har modet, er regeringen; de, der ikke har viljen, er regeringen. Regeringen må da vise viljen og modet til at lave noget ordentligt. Så kan vi diskutere det. Men det er da regeringen, der har det på sit program.

(Kort bemærkning).

Kl. 16.45

Jakob Axel Nielsen (KF):

Det er en jammerdal at høre på hr. John Dyrby Paulsen oppe fra talerstolen. Vi får billigere biler, vi får sikrere biler, vi får grønnere biler. Er det virkelig ikke noget, som Socialdemokraterne kunne unde sine egne vælgere? Er det ikke et fremskridt, at vi efter at have haft dyre biler i så lang tid får billigere biler, sikrere biler og grønnere biler? For det er jo uomtvisteligt, at vi gør det.

Og så må jeg sige, at jeg også sidder tilbage med: Hvad var det egentlig, Socialdemokraterne ville, andet end at kritisere, fordi man nu ikke selv fik lov at være med her eller selv fandt på det?

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg tror ikke, det ville have taget så lang tid at finde på det, som regeringen har fundet på, for det er ærlig talt en tynd kop te. Men der er jo ikke noget mærkeligt i, at vi forholder os til det, som regeringen kommer med. Og nu forsøger regeringen at sige: Jamen det, vi har gjort, er i virkeligheden godt, og det er modigt. Men sandheden er, at det er det ikke, bilerne bliver ikke ret meget billigere af det, og miljøeffekten er stort set ikke til at få øje på, når det kommer til stykket, tværtimod vil der komme flere små dieselbiler på vejene uden partikelfiltre. Så det går i virkeligheden stik modsat med hensyn til den klimaeffekt og den miljøeffekt, som regeringen hævder der er.

Sandheden er, at det her udspil i virkeligheden lader meget tilbage at ønske. Og det er fair nok at påpege det. Det ville da være mere reelt, at regeringen sagde: Jamen de her områder, det er fair nok, de er der, lad os dog prøve at se, om vi kan ændre det. Men det siger regeringen jo ikke, for nu skal regeringen redde ansigt, og det er lige nøjagtig sådan, som vi plejer at se det fra regeringen: Man ændrer det ikke en tøddel, for det kunne jo gøre, at man tabte ansigt; og det vil man ikke, så hellere holde fast i de mærkelige regler, man nu engang har lagt på bordet.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Jakob Axel Nielsen går jeg ud fra ønsker ordet igen.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

En tynd kop te, hører jeg, uden at vi overhovedet får serveret nogen te fra Socialdemokraternes side. Det er for let.

Kan hr. John Dyrby Paulsen heller ikke anerkende, at der bliver minus 175.000 t CO₂, svarende til 50.000 biler? Kan hr. John Dyrby Paulsen heller ikke anerkende, at det ligger i forslaget, at der fra 2011 skal være obligatorisk partikelfilter på alle dieselbiler, og at der sandsynligvis også vil komme det tidligere, fordi der gives et tilskud? Altså, jeg forstår ikke hr. John Dyrby Paulsen.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg vil godt sige, at der ikke kommer partikelfiltre på dieselbiler tidligere med de regler, som regeringen har fremlagt. Det er rigtigt, at de kommer i 2011. Hvorfor ikke tage skridtet og komme med forslaget nu, når nu regeringen synes, det er så godt – og det er jeg enig i – hvorfor ikke tage skridtet og indføre partikelfiltrene nu, så det ikke blev dyrere at købe en bil med partikelfilter? Det forstår jeg ikke. Det er da meget enkelt, men det vil regeringen jo heller ikke forholde sig til.

Sandheden er, at regeringen har fremsat et forslag, og når det så bliver kritiseret fra mange sider for ikke at være godt nok, ikke at have overgangsordninger og ikke at være miljømæssigt tilstrækkeligt, så sætter regeringen sig tilbage med korslagte arme og siger: Jamen hvad vil de andre gøre? I stedet for at diskutere ud fra de præmisser, vi har lagt frem nu her, hvor vi siger: Jamen gør da noget bedre på klimaområdet, gør da noget bedre på de enkelte områder, gør noget bedre på sikkerhedsområdet, gør noget bedre med hensyn til overgangsordninger.

Men regeringen læner sig bare tilbage med korslagte arme og siger: Det er det, vi kunne finde frem til. Og så bliver det ikke anderledes. Og det gør man veltilfreds med det i baghovedet, at man har sit flertal på plads, og så behøver man ikke lytte til noget som helst. Jeg synes faktisk, det er regeringen, der har et problem i den her sammenhæng.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg må nok sige, at vi ser forskelligt på den her sag. Jeg synes godt nok, det er Socialdemokratiets ordfører, der står med korslagte arme og bare siger nej, kritiserer den aftale, regeringen og Dansk Folkeparti har lavet, uden at kunne stille med noget andet i stedet for, og bare siger, at det ikke er godt nok.

Det er næsten ligesom at høre om, hvor det er, Socialdemokraterne vil skaffe provenuet fra til alle de skattelettelser, man vil lave på et tidspunkt. Det er ved at lukke nogle huller. Når vi andre så spørger, hvad det er for nogle huller, man vil lukke, kommer der sådan nogle svar ligesom dem, hr. Dyrby Paulsen fyrer af i dag. Der er ikke noget indhold i det.

Hvad er det, Socialdemokratiet vil gøre bedre?

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Altså, hvis jeg ikke vidste bedre, ville jeg tro, hr. Mikkel Dencker stort set ikke havde været til stede, når vi har debatteret skat i den her sal, men hr. Mikkel Dencker må vide, lige nøjagtig hvad der er vores politik på skatteområdet også med hensyn til skattehuller.

Med hensyn til det her konkrete forslag har jeg nu sagt adskillige gange: På miljøområdet og specielt med hensyn til partikelfiltre kunne man gøre noget meget konkret med det her forslag, på sikkerhedsområdet kunne man gøre noget meget konkret med det her forslag, på området omkring overgangsordninger kunne man gøre noget meget konkret med det her forslag, og på det område, der drejer sig om, at nogle almindelige danskere, som har købt en bil, der går langt på literen, nu får et smæk, ved at brugtvognsprisen går betydeligt ned, kunne man også lave en overgangsordning.

Hvor meget mere konkret kan det blive? Det synes jeg da er betydeligt og direkte konkret, og det er noget, man kunne gøre lige nu og her. Men sandheden er jo, at regeringen og Dansk Folkeparti ikke vil gøre det.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg spurgte, hvad det var, der skulle gøres anderledes i den her model, og jeg får kun svar på nogle helt perifere problemstillinger i den her sammenhæng. Hvorvidt der skal være partikelfiltre på i 2011 eller i 2008, hvordan overgangs-

ordningerne skal skrues sammen, hvorvidt der skal være nogen og i hvor stort omfang, er jo nogle små detaljer.

Hvad er det ved den her model, som Dansk Folkeparti og regeringen har aftalt, som Socialdemokratiet synes er for dårligt og ikke vidtrækende nok? For det, jeg hører i hr. Dyrby Paulsens ordførertale, er, at det slet ikke går langt nok.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Nu gav jeg et par konkrete eksempler; dem skal jeg undlade at gentage. Men jeg har sagt adskillige gange, at det, der er problemet ved det her, er, at den almindelige danske familie ikke får gavn af det. Den almindelige danske familie får ikke gavn af billigere biler, mere miljøvenlige biler og sikrere biler. De får ikke den mulighed på grund af den måde, som regeringen og Dansk Folkeparti har valgt at skruer den her pakke sammen. Det kommer ikke den almindelige dansker til gavn.

Der er noget med nogle gulpladebiler, ja, der er også billige dieselmotorer, ja, og det er godt, men det store nøk, det store ryk fremad undlader regeringen og Dansk Folkeparti fuldstændig i den her sammenhæng.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Der er ikke flere spørgsmål, og vi går derfor videre i ordførerrækken til hr. Mikkel Dencker.

Mikkel Dencker (DF):

Det der med det store ryk fremad lyder som noget fra Kina, det store spring fremad, og den slags katastrofer er nok noget, vi prøver at undgå.

Lovforslaget her udmønter den aftale, som regeringen og Dansk Folkeparti indgik den 25. april i år om en justering af registreringsafgiften. Med aftalen gøres der op med den uhenigtsmæssighed, der hidtil har været i registreringsafgiften, hvor biler på gule nummerplader har været underlagt en afgiftsmodel, som har gjort det attraktivt at købe en stor bil med bl.a. ringe brændstoføkonomi i stedet for et mindre køretøj, som sagtens kunne have dækket kørselsbehovet.

Kl. 16.50

Ændringerne eller de stramninger, kan man sige, af registreringsafgiften, der er lavet for biler på gule plader, giver så plads til, at der i ste-

det for kan lempes på afgiften på hvide plader. Det gøres på en måde, så det generelle afgiftsniveau kan sænkes gennem en forhøjelse af skalaknækket for satserne mellem 105 pct. og 180 pct., og der lægges kriterier ind, som favoriserer brændstoføkonomiske køretøjer på bekostning af uøkonomiske køretøjer. Tilmed moderniseres de forskellige sikkerhedsfradrag, som biler kan opnå.

Især har det haft Dansk Folkepartis beivring, at også forebyggelse af piskesmældslæsioner, som mange mennesker jo rammes af, kommer til at tælle med som et kriterium i de såkaldte Euro NCAP-ordninger eller -test, som vi netop her i aftalen gør til et kriterium for fradrag.

I Dansk Folkeparti er vi meget tilfredse med den aftale, vi har lavet med regeringen, både fordi der gøres op med den udnyttelse, som mange mennesker har foretaget af gulpladeordningen, nemlig til at anskaffe sig en alt for stor og forurenende bil til en relativt billig pris, men også fordi vi med sænkningen af afgiftsniveauet for hvidpladebiler generelt sænker priserne for de billigste biler.

Netop den pointe er vigtig for os. I Dansk Folkeparti ser vi det som en basal rettighed, at man skal kunne købe en ny bil. Det danske afgiftsniveau for biler er grundlæggende alt for højt, og det fratager altså mange mennesker det velfærdsgode, det er at kunne transportere sig rundt i sin egen bil. Med vores aftale med regeringen rettes der op på den problematik, i hvert fald et stykke hen ad vejen.

For os har det nemlig et klart socialt sigte, at bundprismiveauet for nye biler nu sænkes fra omkring 100.000 kr. til ca. 88.000 kr. Dermed skulle der gerne være langt flere mennesker, der får råd til at købe en ny bil.

Ud over det sociale sigte med aftalen glæder det os også, at vi med registreringsafgiften stimulerer til køb af mere brændstoføkonomiske biler, sådan at udledningen af skadelige stoffer fra biler – som jo er et reelt problem – er et problem, der bliver taget højde for med den her aftale.

Jeg skal sige, at da vi er rigtig godt tilfredse med aftalen, støtter vi selvfølgelig lovforslagets vedtagelse.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Der er en hel del spørgsmål, og nu tager vi først hr. Poul Henrik Hedeboe.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil godt spørge Dansk Folkepartis ordfører, om Dansk Folkeparti vil være med til at lave nogle forbedringer i forslaget, f.eks. en fremtidssikring, sådan at den grænse, man måler ud fra, øges år for år. Er det en mulighed for Dansk Folkeparti?

En anden ting kunne være at lave nogle ting over for f.eks. hybridbiler.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg vil sige, at generelt er vi altid åbne over for forbedringer af lovforslag og aftaler.

Jeg tror, at det, hr. Hedeboe konkret refererer til, jo nok er det, vi behandlede for nogle uger siden her i salen, nemlig SF's beslutningsforslag om at indrette registreringsafgiften på en anden måde, sådan at knækket mellem, hvornår man får rabat, og hvornår man skal betale mere for en bil, rykkes år for år. Det afviste vi klart. Jeg kan ikke huske, om det var hr. Hedeboe, der var ordfører. Men det sagde jeg meget klart nej til, og det gør jeg så også i dag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Hvis nu ordføreren kunne se bort fra, at det er SF, der har fremsat forslaget, kan ordføreren så ikke se en idé i at lave en fremtidssikring, så vi sikrer, at der sker, skal vi sige en retningsændring, sådan at vi går frem mod endnu mere effektive biler, benzinøkonomiske biler? Det vil man jo gøre ved at øge grænsen. Jeg ved godt, at det er SF's forslag, men vi behøver ikke koble det op på det. Det er ideen, jeg spørger til.

Så havde jeg også ideen omkring hybridbiler. Det er ikke med i forslaget her. Var det noget, der kunne tænkes over?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg kan da sige, at vi er åbne nok over for ideen om hybridbiler. Jeg synes ikke lige, det er i det her lovforslag, det skal ind i, det er nok i en anden sammenhæng, man skal tage det, men jeg vil da ikke afvise ideen.

SF's forslag, som vi behandlede for nogle uger siden, sagde jeg jo nej til dengang, og det har såmænd ikke noget at gøre med, at det var SF, der fremsatte det. Hvis det havde været en hvilken som helst anden gruppering her i Tin-

get, der havde fremsat det, havde vi også sagt nej. Det betyder ikke noget for os, at det var SF.

Grunden til, at vi sagde nej til det, var, at hvis man skal rykke den her grænse år for år, sådan som SF har foreslået, ender det jo med, hvis man bare skulle lade den model køre, at der til sidst ikke er nogen mennesker, der har råd til at købe biler. Om x antal år skulle en bil kunne køre 40 km på literen, for at den ikke fik et ordentligt afgiftssmæk. Så det er noget, vi går imod.

Kl. 16.55

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Hr. Mikkel Dencker sagde, at det er et velfærdsgode, at alle skal kunne køre rundt i en ny bil, at det er en kerne for Dansk Folkeparti. Det kan jeg sådan set godt tilslutte mig, det synes jeg også er vigtigt.

Men er det så ikke også rigtigt, at med det her forslag får ejerne af de mest solgte biltyper i Danmark, dem, der ligger lige under 150.000 kr., ikke nogen som helst gavn af det her forslag, medmindre bilerne kører meget langt på literen? Er det ikke korrekt?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg synes godt nok, det er et spørgsmål, vi må tage i løbet af udvalgsbehandlingen. Det er så specifikt og teknisk, og man skal have fat i en masse beregninger for at kunne svare på det, at det kan jeg ikke gøre på stående fod.

Men det er helt rigtigt, at vi i Dansk Folkeparti mener, at det er et velfærdsgode, at alle mennesker skal have mulighed for at købe sig en ny bil i en passende størrelse, og det havde også været muligt, hvis vi havde det samme afgiftssystem som i Tyskland eller Sverige, hvor man slet ikke betaler registreringsafgift, men hvor bilerne kan fås til nogenlunde humane priser.

Jeg ved godt, der er nogle historiske grunde til, at vi har det registreringsafgiftssystem, vi har i Danmark i dag, og det vil kræve rigtig mange penge at lave om på det, så vi for alvor kan få sænket niveauet. Det er tiden ikke til nu, men vi har jo lov til at drømme om, at hvis man aldrig havde lavet det her vanvittige system, vi har nu,

så havde verden nok set lidt bedre ud i Danmark.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Nu synes jeg pludselig, der kom nogle visioner på bordet fra hr. Mikkel Dencker, men de er så åbenbart ikke skrevet ind i det her regeringsforslag. Det kan man jo ærgre sig over eller glæde sig over, afhængigt af indstilling.

Det, der egentlig var mit ærinde her, var noget helt andet, nemlig at jeg ville prøve lige at tage diskussionen om partikelfiltrene op igen. For at være lidt positiv kunne hr. Mikkel Dencker så ikke forestille sig, at et forslag om at udligne prisen på partikelfiltre, så det ikke kunne ses i bilprisen, kunne gennemføres allerede nu frem for at vente til 2011? Kunne det da ikke være et udmærket tiltag omkring miljøforbedringer?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Nu har vi jo hørt tidligere i løbet af den sidste halve time, at partikelfiltre alligevel bliver obligatoriske i 2011, og derfor vil jeg nok sige, at gevinsten, der er ved at indføre det så hurtigt, som hr. Dyrby Paulsen ønsker det, nok er ret begrænset. Men jeg vil da ikke stå her og afvise, at man skal forbedre nogle ting.

Nu er det jo sådan, at det lovforslag, vi behandler her, er et resultat af en aftale mellem Dansk Folkeparti og regeringen, så det er i det forum, jeg vil diskutere det her, og ikke med hr. Dyrby Paulsen, som jo ikke er med i aftalen.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg synes egentlig, det er vældig befriende, at Dansk Folkeparti sådan meget klart erklærer, at det bedste ville være, hvis flere fik råd til at købe en bil. Set i en CO₂-sammenhæng er det ikke sikkert, det ligefrem ville bidrage til at opfylde målsætningen, men skidt nu med det. Man kunne måske sige, at hvis flere købte en miljøvenlig bil i stedet for en anden bil, ville det være interessant, og det er det, jeg vil stille et spørgsmål om.

Er det ikke sådan – også i hr. Mikkel Denckers optik – at med den afgiftsstruktur, man nu lægger op til, risikerer man, at den gennemsnitlige familie, som jo altså har brug for en bil, der er lidt plads i til barnevogne og meget andet, reelt ikke står i en situation, hvor det er mere attraktivt at købe en miljøvenlig bil, men hvis de skal have en bil i en størrelsesorden, som passer til deres behov, er det meget mere sandsynligt, at der bliver importeret en ældre bil f.eks. fra Tyskland, som vil være konkurrencedygtig i mange år fremover? Er det ikke meget mere sandsynligt? Og hvad hjælper det så egentlig i forhold til målsætningen?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg synes godt nok, det er nogle specielle spørgsmål, man får stillet i dag.

Jeg er af den overbevisning, og det har jeg været siden den 25. april, hvor vi lavede den her aftale, at det her lovforslag og den her aftale er nogle elementer, som fremmer køb af benzinoekonomiske og brændstoføkonomiske biler for den sags skyld på bekostning af biler, der ikke er brændstoføkonomiske. Så jeg forventer, at den samlede udledning af skadelige stoffer, CO₂, alt andet lige vil falde, og det er jo også det, beregningerne i lovforslaget siger, 175.000 t.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så er det hr. Johs. Poulsen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Det er meget godt, at man laver nogle beregninger i et forslag, men Dansk Folkeparti plejer jo at gøre meget ud af, at man mener at vide, hvad der foregår ude i virkeligheden, og virkeligheden som følge af det her forslag vil jo være, at det vil være mindst lige så attraktivt for mange børnefamilier at vælge at købe en importeret ældre, større bil, end det vil være at gå ind og købe en ny mellemstørrelse bil. Og det vil måske i virkeligheden medføre, at man underminerer det, der var hensigten med forslaget her. Det synes jeg da er et problem, som man må forholde sig til, og hvis man ikke kan se det nu, og hvis det er alt for kompliceret for Dansk Folkeparti at forholde sig til, håber jeg da i det mindste, at man vil forholde sig til det i forbindelse med ændringsforslaget.

I forbindelse med den anden del af forslaget vil jeg spørge: Synes Dansk Folkeparti ikke helt ærligt, at det er et problem, at de, der har handlet rigtigt det sidste halve år og har købt de mest miljøvenlige biler, et eller andet sted må føle sig snydt, i og med at deres bil over night er faldet meget voldsomt i værdi? De, der har handlet alermest rigtigt, får altså sådan set et drag over nakken økonomisk.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg kan forstå, at Det Radikale Venstre ønsker at lave en overgangsordning, hvor man udbetaler penge til mennesker, der har købt biler det sidste års tid, eller de sidste 5 år eller de sidste 10 år. Måske skal vi regne hele den eksisterende bilpark om ud fra de nye regler og så trække noget fra på grund af forældelse. Jeg ved ikke, om det er det, der er meningen. Det kunne i givet fald godt være, men så bliver det meget dyrt at gøre det.

Men man er nødt til at indfase de her ting fra den ene dag til den anden, når man laver sådan nogle ændrede regler her, for ellers vil der jo opstå spekulation. Man kan jo ikke begynde at indføre det her afgiftssystem med tilbagevirkende kraft – så skal man til at udbetale penge til en masse mennesker. Og hvor skal man trække grænsen? De, der ligger lige præcis på den anden side af grænsen, og som ikke får noget, vil da også føle sig snydt. Så skal man gøre det for alle biler.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Nu har registreringsafgiften på biler jo været faldende gennem nogle år, og det er i det hele taget blevet billigere at være bilist. Det kunne jeg så forstå på hr. Mikkel Dencker at Dansk Folkeparti er glade for, for det er socialt. Hvornår har man været social på den måde, at man har gjort det billigere at bruge kollektiv trafik? Altså, hvornår har man gjort noget for dem uden bil, som også har et behov for at transportere sig? Det kunne jeg godt tænke mig at vide.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg synes, vi kommer meget langt omkring. Altså, vi kunne jo også gøre det endnu mere socialt og så indføre statssubsidier til cykler og betale folk for at køre på cykel. Det er også noget, som

SF, ved jeg, har foreslået. Sådan kan man jo gøre så mange ting.

Jeg synes faktisk, at det er et godt, socialt forslag, at man gør det muligt for langt flere mennesker at købe sig en ordentlig bil. Der er mange flere mennesker, der får råd til at købe en ny bil, end det hidtil har været tilfældet. Jeg ved godt, at Enhedslisten går ind for cykler og hestevogne, men det gør vi ikke.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Der er bestemt ikke noget galt med cykler. Der er heller ikke noget galt med hestevogne. Men det var ikke det, jeg spurgte efter. Jeg spurgte efter, hvornår man sidst havde gjort noget for de mennesker, som der er rigtig mange af i Danmark, nemlig dem, der af forskellige grunde ikke har en bil – de har måske ikke råd til at have en bil – men som i hvert fald bruger andre former for transport, kollektiv transport.

Når nu Dansk Folkeparti så mange gange har været med til at gøre det billigere for dem, der vil købe bil, hvorfor har man så modsat kun været med til at gøre det dyrere for dem, der kører kollektivt? Hvor bliver det sociale af? Er det kun bilisterne, der skal behandles socialt, mens alle de, der er henvist til busser og tog, skal betale mere, end de gjorde, før regeringen kom til?

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg kender jo godt hr. Aaen holdning. Hr. Aaen er imod bilisme. Jeg synes bare, at det afgiftssystem, vi har haft i så mange år, er urimeligt, fordi bilisterne betaler for deres bil så mange gange, når de køber den, og med brændstofafgifter og jeg ved ikke hvad af beskatning, er det ikke urimeligt, at vi laver et system, der gør det muligt og mere attraktivt for flere at købe sig en bil – gør det lidt bedre for dem.

Jeg synes i forvejen, at vi subsidierer den offentlige transport rigtig rigtig meget, rigtig flot, hvilket gør, at rigtig mange mennesker har råd til at komme rundt med offentlig transport. For hvis vi tænker os det eksempel, at der slet ikke var nogen subsidier til kollektiv transport, blev billetpriserne jo enormt høje. Så jeg synes faktisk, vi i forvejen gør rigtig rigtig meget ved at subsidiere.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Så vil jeg sige tak til ordføreren og bede den næste ordfører, hr. Jakob Axel Nielsen, komme på talerstolen.

Jakob Axel Nielsen (KF):

Der er en gang imellem grund til at glæde sig, og der er for alvor grund til at glæde sig den her gang. Vi Konservative har meget længe arbejdet på, at danskerne skulle have billigere biler, at danskerne skulle have sikrere biler, og at danskerne skulle have grønnere biler. Og hvad får vi nu? Nu får vi billigere, sikrere og grønnere biler.

Kl. 17.05

De bliver billigere igennem en forhøjelse af progressionsknækket. De bliver grønnere, ved at man har lavet den her fordeling med, at for hver km pr. liter, som man kører mere end 16 km henholdsvis 18 km pr. liter på benzin og diesel, falder afgiften med 4.000 kr. Deri er et incitament til at søge den benzinøkonomiske bil. De bliver sikrere, ved at der er indsat afgiftsfritagelse for sikkerhedsudstyr, der redder liv. Det er godt for mennesker, og det er også godt for samfundet.

Vi skal også tænke på, at den moderne motorudvikling vil gå i retning af, at bilerne kører længere og længere på literen, og det vil betyde, at bilerne vil blive endnu billigere i fremtiden, efterhånden som der lanceres mere moderne brændstofteknologier. Benzinmotoren vil blive udviklet rigtig meget i løbet af de kommende år. Det ved jeg fra en studierejse med Videnskabsudvalget til München. Så benzinmotoren vil også fremover blive endnu mere effektiv, og derved vil der være mange biler, der kommer til at overskride den her grænse på 16 km pr. liter, hvorved de bliver endnu billigere.

Jeg undrer mig over, at Socialdemokraterne siger, at det her bare er småting, som ikke betyder noget. Jeg kunne nævne, at en Peugeot 107 bliver 19.776 kr. billigere. Det betyder åbenbart ikke noget for en socialdemokrat; det er ligegyldigt; det er en tynd kop te. En Toyota Yaris bliver 21.028 kr. billigere. Det er en tynd kop te for en socialdemokrat. En Skoda Octavia bliver næsten 8.000 kr. billigere. Det er en tynd kop te for en socialdemokrat. En VW Passat bliver 12.428 kr. billigere. Det er en tynd kop te for en socialdemokrat. Der må jeg hilse og sige, at det er det i hvert fald ikke for konservative vælgere. Vi er rigtig glade for, at mange gode biler som dem, danskerne køber, bliver billigere. Vi kan næsten ikke være andet end glade.

Jeg synes, det er utrolig flot, at det er lykkedes forligspartierne at blive enige om en model, hvor man begunstiger miljøvenlighed og straffer manglende miljøvenlighed. Hvis bilen ikke lever op til et bestemt miljøkriterium, bliver ejeren straffet på afgiften; hvis den lever op til miljøkri-

teriet, bliver ejeren begunstiget. Samtidig har man også fået sikkerheden ind i det.

Vi har fået billigere biler, vi får et incitament til at købe grønnere biler, og vi får et incitament til at bruge penge på sikkerhedsudstyr. Det er simpelt hen fantastiske fremskridt.

Hvad er det så, der finansierer det her? Jo, det er nogle gulpladebiler. Og lad os starte med at slå fast, at gulpladebiler, når de bruges efter hensigten, er en rigtig fornuftig ordning for håndværkeren og den erhvervsdrivende.

Det er en ordning, vi skal holde fast i, men jeg tror ikke, der er nogen i dette land, der er i tvivl om, at vi har set nogle gulpladebiler, der er blevet brugt uhensigtsmæssigt, for det har nemlig været hvidpladebiler, der er blevet gjort til gulpladebiler – jo tungere jo bedre i forhold til at få dem afgiftsfritaget. Jo tungere, de har været, jo mere miljøvenlige har de også været, og det har vi selvfølgelig sat ind over for. Det tror jeg ikke at der er nogen der kan have noget imod, måske hr. John Dyrby Paulsen, jeg ved det ikke. Han havde noget imod det hele.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg kan forstå, at hr. Jakob Axel Nielsen er god til at glæde sig, og man kunne også høre fra talerstolen, at han glæder sig rigtig meget. Og jeg tænker på, om den lange tid, det har taget for regeringen at realisere det, som de havde i regeringsgrundlaget, netop at gøre noget ved det her område; simpelt hen skyldes, at så kunne hr. Jakob Axel Nielsen gå og glæde sig i 5 år.

Det er sådan, at der mangler nogle ting i forslaget; der mangler noget omkring partikelfiltre til diesel; der mangler noget omkring hybridbiler; der mangler noget med fremtidssikring, sådan at der er en proportion i det her. Er det også lavet, for at hr. Jakob Axel Nielsen fortsat kan glæde sig og så komme med det om 5 år, hvis han har mulighed for det til den tid? Er det sådan, det er skruet sammen?

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Det tror jeg ikke, men hvis det var tilfældet, ville jeg også glæde mig over det.

Jeg kan sige, at det her forslag jo handler om de sådan traditionelle fossile brændstoffer, altså benzin og diesel. Nu nævner hr. Poul Henrik Hedeboe noget om hybridbiler, hvor der indgår noget brint og sådan noget. Der ved jeg – og det har regeringen også meddelt noget om – at hvis

den kan samle flertal for en speciel afgift i forhold til brintbiler, er det noget af det, der ligger i kortene, og så vil man tage det med i sine energipolitiske planer. Det indgår altså ikke i det her, men dermed er det ikke sådan uden for politisk behandling.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg forstod det som et tilsagn fra hr. Jakob Axel Nielsen om, at der er en åbenhed over for f.eks. hybridbiler. Skal det tage 5 år, eller kan vi forventer, at det kommer lidt hurtigere? Er der også noget på vej med hensyn til progression med partikelfiltre, og hvor lang en årrække skal vi regne med?

Kl. 17.10

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Jeg tror, hr. Poul Henrik Hedeboe kan forstå, at jeg naturligvis ikke kan stå her på Folketingets talerstol og sige, præcis hvor lang en periode der skal gå, før vi har fundet en politisk løsning om hybridbiler, partikelfiltre, og hvad det ellers måtte være.

Men hr. Poul Henrik Hedeboe kan i hvert fald være sikker på, at De Konservative vil arbejde for billigere biler, også når det gælder hybridbiler, også når det eventuelt gælder noget med partikelfiltre. Men de bliver altså obligatoriske fra 2011 på alle dieselbiler.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Nu har De Konservative ved de to sidste valg gået rundt og advokeret for billigere biler, og ved nogle lejligheder har de endda taget en bil med. Der var det jo nogle andre rabatter, man havde med til befolkningen, end dem, som hr. Jakob Axel Nielsen nævnte fra talerstolen. Hr. Jakob Axel Nielsen har også lige nævnt, at De Konservative fortsat vil arbejde for billigere biler. Man må konstatere, at hvis det er en konservativ mærkesag, så skal man som regeringsparti enten kunne glæde sig over at få sin mærkesag igennem, eller man skal kunne glæde sig over små ting. De Konservative gør altså det sidste.

Jeg vil egentlig godt ind på en helt anden boldgade. I lovforslaget står der om konsekvenserne, at der i en årrække vil være et betydeligt merprovener i forhold til skatten med dette lovforslag. Er det ikke i direkte modstrid med De Konservatives kære skattestop?

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Det her lovforslag er gennemført under en forudsætning om provenuneutralitet, men selv om der skulle være nogle små divergenser i den sammenhæng, så tror jeg ikke, at man kan finde nogen model eller nogen virkelighed, der kan ramme det så præcist. Det her er lavet under forudsætning af provenuneutralitet, og det har vi det fint med.

Så bliver der sagt fra hr. John Dyrby Paulsens side, at vi i Det Konservative Folkeparti kan glæde os over små ting. Det er sådan set korrekt, hvis det er sådan, man synes, at det er små ting; at en Peugeot bliver 19.000 kr. billigere, og at en Passat bliver næsten 13.000 kr. billigere. Det synes vi ikke er små ting. Det synes vi faktisk er noget, der betyder noget for mennesker og deres penge, at man rent faktisk får bilen måske 20.000 kr. billigere af beskattede penge. Det synes vi ikke er små ting, men jeg kan forstå, at det synes hr. John Dyrby Paulsen er små ting, som man ikke behøver at glæde sig over.

Der ligger også det i forslaget, at vi Konservative hele tiden har sagt, at det skal være grønnere, det skal være sikrere, og det skal være billigere. Det er i virkeligheden tre forhold, som godt kan modarbejde hinanden. Derfor er det et meget fint kompromis, at dele af sikkerhedskriteriet godt kan betyde, at nogle biler bliver dyrere, hvis de eksempelvis ikke lever op til noget sikkerhed eller der er et fordyrende element i den manglende sikkerhed. Det har vi syntes var en god ting. Det har vi været med til at forhandle ind, fordi også sikkerheden var et kriterium for os. Det bevirker, at bilen bliver billigere, hvis den har sikkerheden, men at det også gør bilen dyrere, hvis den ikke har sikkerheden.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg konstaterer så, at det, når der står, at der i en årrække vil være et betydeligt merprovenu, er en ny definition af skattestoppet. Men det kan der godt være i en årrække, et betydeligt merprovenu, uden at det kommer i karambolage med skattestoppet. Det er fint. Det tager jeg ad notam.

Med hensyn til bilpriserne kan jeg godt glæde mig over, at nogle af de små biler bliver meget billigere, også fordi de er miljømæssigt interessante. De er jo ikke sikkerhedsmæssigt mere interessante end mellemklassebilerne; de biler, der typisk købes af en almindelig dansk familie, bli-

ver ikke specielt meget billigere. Det er jo også sådan, at de biler, der bliver billige, nemlig de helt små biler, ikke er specielt interessante for en dansk familie, netop fordi der f.eks. ikke er plads for en børnefamilie til særlig mange børn eller klapvogne eller lignende. Det er der simpelt hen ikke i de her biler.

Oven i købet gør man dem så billigere og sørger ikke for, at de her biler får partikelfiltre. Så miljømæssigt bliver der også et problem.

Hvad med hensyn til sikkerheden? Er det ikke et problem, at Falck påpeger, at de biler, som er nævnt i forslaget som kassevogne, vil de ikke acceptere at køre med, fordi sikkerheden er alt for lille? Er der ikke noget der, som skal tages vare på? Er der ikke nogen overgangsordninger, der skal tages vare på?

Nu har vi gang på gang i Skatteudvalget hørt erhvervet komme og sige, at der er et problem her. Er hr. Jakob Axel Nielsen ikke enig i, at der er et problem, og vil regeringen tage fat i det med sikkerheden i overgangsordningen?

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Det er sådan med taletiden, at den er af 1 minuts længe, men jeg er meget fleksibel. Men når der går over flere minutter, er jeg nødt til at sige, at man lige skal passe lidt på med tiden.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Hr. John Dyrby Paulsens spørgsmål er frit opfundet, ud fra hvordan hr. John Dyrby Paulsen tror at tingene er, men uden vidende om, hvordan tingene rent faktisk er.

Kl. 17.15

Der blev sagt, at hr. John Dyrby Paulsen godt kunne glæde sig lidt over billige og små biler. Lad mig nævne en VW Passat 2,0 TDi Trendline. For mig er det ikke en lille bil. Den står også rubriceret i det, der hedder mellemklasse 2. Den bliver altså 12.428 kr. billigere. Heraf kommer de 7.553 kr. rent faktisk, fordi den har sikkerhed. Der er i allerhøjeste grad taget hensyn til sikkerheden. Så det er ikke rigtigt, at der ikke bliver taget hensyn til sikkerheden, og det er ikke rigtigt, at det udelukkende er små biler, der bliver billigere.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Hr. Jakob Axel Nielsen sagde jo, at dette lovforslag var lavet under forudsætning af provenuneutralitet, og at det er over en periode. Jeg har

sådan set forståelse for, at man ikke kan ramme det måned for måned, måske heller ikke år for år.

Det morsomme er bare, at der ingen provenuneutralitet er i forhold til branchen, importørerne og forhandlerne. Der har regeringen valgt at sige, at selv om man har indgået kontrakter, som er bindende, og som man ikke kan komme ud af, så må man altså bare realisere disse kontrakter med eventuelt tab for bilforhandlerne og for bilbranchen. Det er regeringspartierne fuldstændig ligeglade med. Er det en normal konservativ tilgang til sådan noget her?

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Hr. Johs. Poulsen er inde på problemerne omkring overgangsordningen. Jeg synes, at vi har løst problemerne omkring overgangsordningen på en meget fin måde i forhold til forhandleren og den endelige slufbruger.

Så er der nogle problemstillinger omkring importørerne, og der er der noget med nogle biler, der er specielt designet til det danske marked. Der er skåret hul i taget, for at de kunne komme ned under nogle afgifter under de gamle regler. Jeg kan sige, at vi i forligskredsen vil drøfte en eller anden form for overgangsordning. Jeg kan ikke komme det nærmere her, for vi må drøfte det i forligskredsen.

Så er der også andre firehjulstrækkerbiler, der ikke laves noget som helst om på. Der er det i bund og grund min tro, at disse biler må kunne sælges på hele verdensmarkedet. Hvis man har importeret nogle biler, som er lavet til hele verdensmarkedet, og vi ændrer nogle regler i Danmark, så kan jeg ikke se, at det skulle kunne gøre, at man ikke kan komme af med dem. De er jo ikke afgiftsbelagte endnu, så de er i virkeligheden frit omsættelige over det hele.

Alternativet ville være, at vi tillader, at nogle kan komme ind med biler efter de gamle regler. Så kan det da godt være, at en god handelsmand ville købe en masse af de her biler op for at kunne sælge dem med en fortjeneste dagen efter, og vi havde så fået de u hensigtsmæssige gulpladebiler til at fylde alt for meget på markedet. Det ville heller ikke være hensigtsmæssigt.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg vil sige noget om den første del, altså der, hvor man er kontraktligt forpligtet, og hvor man så bliver nødt til at realisere det med tab, fordi

bilerne er indrettet til det danske marked. Jeg synes faktisk, at det, hr. Jakob Axel Nielsen sagde, var meget mere fremkommeligt, end det, jeg hørte fra det andet regeringspartis side tidligere. Det synes jeg er o.k. Det er bare en åbning over for, at de dele kan diskuteres.

Når jeg synes, det er fair at forholde sig til det, er det jo, fordi det ingen betydning har i forhold til målsætningen med lovforslaget, altså nedbringelse af CO₂-udledningen, for de biler kommer jo ud at køre alligevel.

Når regeringen vælger at sige, at man i hvert fald vil have provenuneutralitet, er det vel også rimeligt, at man behandler et erhverv på en sådan måde, at man så at sige ikke bare sender aben over på dets skulder. Jeg forstår, at der er en åbning, og hr. Jakob Axel Nielsen kan jo blot bekræfte igen, at man er klar til at diskutere det i udvalget. Det betyder i alt fald noget for os.

(Kort bemærkning).

Jakob Axel Nielsen (KF):

Det er jeg helt enig i. Vi må jo se høringssvarene, efterhånden som de kommer ind, og så vil vi Konservative i den her forligskreds drøfte, hvordan vi håndterer overgangsproblemer.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til ordføreren. Så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Johs. Poulsen (RV):

Datoen 25. april har allerede været nævnt, idet det var den dag, man mellem regeringspartierne og Dansk Folkeparti indgik forlig om bilafgifterne. Desværre har regeringen jo også i den her sag, som det alt for ofte er tilfældet, med vanlig stil helt fra starten undladt at indkalde andre partier end Dansk Folkeparti til egentlige forhandlinger om sagen.

Man må også sige, at resultatets indhold bærer præg af det, for resultatet er blevet kortsigtet og uden nogen væsentlig positiv virkning for miljøet overhovedet. Desuden er det derfor heller ikke noget, som bidrager til kampen mod den globale opvarmning, selv om det i virkeligheden er det, der har været overskriften, og det, der har ligget i regeringens salgsapparat omkring forslaget her.

Kl. 17.20

Men der er, set med vores øjne og set med omverdenens øjne, tale om en ren lappeløsning. Nedbringelsen af CO₂-belastningen udgør altså – selv om man accepterer regeringens præmis

om, at billigere hvidpladebiler ikke medfører langt flere biler på vejene, selv om Dansk Folkeparti ønsker det – en meget, meget lille del af det danske CO₂-udslip.

Heroverfor står i øvrigt, at forskere mener, at forliget vil medføre øget trafik, fordi flere vil købe biler, og dermed vil der komme en endnu større belastning. Derfor er det selv i bedste fald noget, der ligner en cementering af danskernes CO₂-forurening, som i forvejen er blandt de absolut højeste i verden, og derfor er det falsk varebetegnelse, når man her laver et forslag, som handler om mindskelse af CO₂-forureningen.

Hvis man vil gavne miljøet, er der brug for en helt anden, gennemgribende reform af bilafgifterne, så man for alvor får et incitament til at køre i de miljøvenlige biler, også med miljøvenligt udstyr. Dertil kommer, at det under alle omstændigheder er det, at man kører i bilerne, der er det miljøbelastende. Det er jo ikke nødvendigvis biler, der holder i garagerne, som belaster noget som helst.

Det, der betyder noget, er naturligvis, når de ligger på landevejene. Derfor burde man efter vores opfattelse i Det Radikale Venstre ved en omlægning også forholde sig til drivmidlerne, altså til benzinafgifterne, og også gerne til road-pricingprincippet. Det princip betyder jo, at man kan have små eller for den sags skyld ingen afgifter i tyndt befolkede dele af landet, hvor det er nødvendigt med en individuel transportform, og man kan til gengæld have høje afgifter de steder, typisk i de store byer, hvor alternativet i form af kollektiv trafik er til stede og lettilgængeligt.

Men den type afgifter har regeringen naturligvis slet ikke beskæftiget sig med, og derfor er forslaget også helt uden perspektiv, helt uden fremtid indbygget, og er altså ren kosmetik. Hvis man på et andet felt ville have været fremsynet, kunne man have kombineret afgiftsomlægninger med en egentlig understøttelse af alternativer til de biler, der kører på traditionelle brændstoffer.

Det har flere allerede nævnt i debatten, men der er jo flere muligheder, som man kunne understøtte i langt højere grad, end man gør, hvis man ville lave en pakke, der handlede om den individuelle trafik. Men i virkeligheden er det vel skattestoppet, der har dikteret, hvordan man er nået frem til et resultat her, og det betyder naturligvis, at man har været blokeret for på nogen måde at kunne forholde sig til at lave en ind-

holdsmæssig pakke, der levede op til målsætningen for forslaget, nemlig at nedbringe CO₂-forureningen og forbedre vores miljø.

Samtidig er det naturligvis helt oplagt, som vi har kunnet høre i debatten, at man i højere grad havde forholdt sig til at afgiftsfritage de dele af en bil, der uanset størrelse sikrer bedre miljø og sikkerhed. Således kunne nye bilafgifter bedre på den måde med sådan nogle indbyggede elementer blive en ægte reform med et perspektiv.

Men som det sker alt for ofte, er den her sag fra regeringens og dette regeringsinitiativ side også endt med at blive en masse varm luft for ikke at sige CO₂-luft: flotte ord uden væsentligt indhold. Til gengæld er de naturligvis som vanligt solgt under stor ståhej i et forsøg på at give et helt andet billede end det, der er den egentlige substans.

Dertil kommer, at forslaget indeholder en lang række enkeltelementer af problemer, som vi allerede har debatteret i forskellige spørgsmål, bl.a. det forhold, hvilket jeg har været inde på i et par spørgsmål, at importører lades i stikken, uden at det ændrer noget som helst i forhold til CO₂-belastningen. Knækket er et selvstændigt problem, og det tab, som nogle må opleve i den her sammenhæng, er også et problem, og når nogle ikke kan forstå, at man oplever det som et problem, er det jo, fordi de har den præmis, at biler skal gøres billigere.

Det kunne jo godt være, at man kunne lave en afgiftsstruktur, hvor man blot nøjedes med at sige, at de, der virkelig var de miljøbelastende, blev dyrere, uden at det nødvendigvis blev billigere i den anden ende. Virkeligheden er jo også, at der fortsat gives rabat. Uanset hvordan man vender og drejer det, gives der fortsat rabat til privat brug af meget miljøbelastende gulpladebiler.

Derfor er vores opfattelse også summa summarum, at det er meget, meget svært at være positiv over for det her forslag. Det er meget, meget svært at finde en grund til, at man skal kunne stemme for det, og vi tror, at det bliver svært at finde den grund selv i den videre behandling. Om vi kan lave tilretninger eller afbøde nogle af de værste elementer og fejl i det, der er lagt frem, undervejs i lovbehandlingen, som kunne give anledning til en mere positiv indstilling, må vi jo bedømme undervejs, men som det ligger nu, vil det ikke være et lovforslag, som Det Radikale Venstre kan stemme for.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg er glad for, at den radikale ordfører kan løfte sløret for, hvad De Radikale godt kunne tænke sig. Det stod jo lysende klart, at det ikke var muligt for den socialdemokratiske ordfører at sige, hvad Socialdemokratiet ville, så det vil jeg da gerne kvittere for. Men jeg kunne egentlig godt tænke mig at prøve at komme det lidt nærmere, for det er jo klart, at man ikke skal bekymre sig om overgangsordninger, hvis man gør alle biler dyrere. Men jeg kan forstå, at det er en af de tanker, som Det Radikale Venstre overvejer.

Men hr. Johs. Poulsen nævnte også, at det var benzinafgiften, man skulle kigge på. Jeg kunne godt tænke mig at få det præciseret. Hvor meget mener Det Radikale Venstre at benzinafgiften skal sættes op?

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg er glad for, at Venstre har forstået budskabet i det, som jeg har sagt i min ordførertale, fordi vi siger åbent og ærligt, at hvis vi skal leve op til målsætningen med det her forslag, mindskelse af CO₂-forureningen, forbedring af vores miljø og bekæmpelse af den globale opvarmning, så det batter noget, så er det nødvendigt at forholde sig til det på en sådan måde, at man mindsker den samlede belastning fra trafikken. Det kræver anderledes – undskyld udtrykket – radikale midler, hvis det skal ske, end det, der er lagt frem i det her forslag, som er ren kosmetik.

Lad mig svare på spørgsmålet forstået på den måde, at vi gerne introducerer en snak om kørselsafgifter, og det bliver altså formodentlig også en afgift på benzin. Det kan kombineres på forskellige måder med roadpricing inde i billedet, men det afgørende er, at man i højere grad forholder sig til det, der er den egentlige belastning, nemlig at der køres. I og for sig er det jo ikke afgørende, om folk har nul, en, to eller tre biler holdende, hvis det er sådan, at de stort set ikke bruger dem. Derfor må belastningen i højere grad afgiftsbelægges, og det er det, man må beskæftige sig med i fremtiden.

Alle ved jo, at hvis man sammenligner de benzinpriser, vi havde i 70'erne, med dem, vi har i dag, så er det meget, meget billigt at købe benzin i Danmark i forhold til den prisudvikling, der har været siden. Vi siger åbent og ær-

ligt, at de priser skal op, for det er det, der for alvor betyder noget i folks valg af transportform.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Hr. Torsten Schack Pedersen for et sidste spørgsmål.

(Kort bemærkning).

Torsten Schack Pedersen (V):

Jeg vil godt kvittere for den åbenhed og den ærlighed, som De Radikale lægger frem. Det Radikale Venstre er altså garant for ikke bare dyrere biler, men også for dyrere benzin. Det betyder en klapjagt på danske bilister, en klapjagt på folk, der skal bruge en bil for at komme på arbejde, en klapjagt på folk, der bor i tyndtbefolkede områder, hvor muligheden for at bruge kollektiv trafik er begrænset. Jeg kvitterer helt åbent og ærligt for, at Det Radikale Venstre har et ønske til beskatning af danske bilejere: Den skal både være højere, når man køber biler, og når man bruger sin bil. Jeg vil gerne have lov at kvittere for et så åbent og ærligt svar.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg er helt sikker på, at Venstres ordfører ved at udpensle det her i sit spørgsmål, som jo ikke var et egentligt spørgsmål, men blot en udpensling, gerne ville slå det fast med syvtommersøm. Jeg skal bare igen sige, at der ingen uenighed er. Den opsummering var langt hen ad vejen rigtig, blot med den lille detalje, at det, jeg jo sagde om roadpricing, var, at roadpricing kan betyde, at man netop i de tyndtbefolkede egne kan have en meget lav afgift eller stort set ingen afgift, hvis de har et reelt behov for at anvende individuelle transportformer, hvorimod man de steder, hvor der er masser af kollektiv trafik i de tætbefolkede dele, altså især store byer, kan have det modsatte. Det vil fremme en miljøvenlig trafikstruktur, og det har vi brug for. Så det er helt rigtigt.

Vi siger så i forlængelse af det – for man kan jo hurtigt få det til at fremstå, som om det nu udelukkende handler om, at folk skal af med flere penge – at sættes det ind i en omlægning af de grønne afgifter i det hele taget, ses det i sammenhæng med det øvrige skattesystem, så vil et betydeligt øget provenu på det her område da hjælpe på vores miljø. Og så vil det jo kunne være medvirkende til, at man til gengæld kunne nedsætte skatten på arbejde.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Jeg må jo kvittere for, at hr. Johs. Poulsen kommer med væsentlig klarere udmeldinger, end det var tilfældet for hr. Dyrbys vedkommende.

Jeg kan så forstå, at der altså – det ligger måske i naturlig forlængelse af, at Det Radikale Venstre har brugt de sidste mange år på at positionere sig som et yderligtgående venstrefløjsparti, og det ligger måske også meget godt i forlængelse af den bogstavelige betydning af partinavnet – skal sættes radikale løsninger i værk for at ændre på de her ting, før man er tilfreds.

Men jeg forstår egentlig ikke, hvorfor man stemmer nej til det her, for det forslag, som ligger her, er egentlig meget godt i overensstemmelse med et beslutningsforslag, som hr. Anders Samuelsen, daværende radikal skatteordfører, fremsatte for 3 år siden her i Tinget. Det gik jo netop ud på at belønne brændstoføkonomiske biler på bekostning af biler, der kører kort på literen, og så vidt jeg husker, tog man også højde for gulpladeordningen. Hvordan kan det være, at man er gået væk fra det synspunkt?

Kl. 17.30

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Ja, der var jo flere spørgsmål fra hr. Mikkel Dencker. Lad mig først sige, at hvis det betragtes som yderliggående venstreorienteret rent faktisk at ville gøre noget for at bekæmpe den globale opvarmning, rent faktisk at ville gøre noget effektivt for at nedsætte CO₂-belastningen, så må hr. Mikkel Dencker såmænd gerne bruge det ord om os. Det er vi fuldstændig ligeglade med. Det, der betyder noget, er naturligvis, at man får gjort en effektiv indsats over for de problemer, vi har med klimaforandringerne, med den globale opvarmning, med, at vi skal have nedsat vores CO₂-belastning.

Deri ligger jo også svaret på den anden del af hr. Mikkel Denckers spørgsmål, nemlig at skal vi have en effektiv indsats, kan det jo ikke gå, at vi nu cementerer, at man tilsyneladende har gjort noget på trafikområdet og der så ikke er grund til at gøre noget de næste mange år. Det er jo det, der gør, at det er svært for os at stemme for det her forslag, fordi det altså vil cementere noget, der i bedste fald er nogle kosmetiske ændringer, som stort set ikke ændrer på virkelighedens verden.

Det kan da ikke være ambitionsniveauet.

Hvis det er det for Dansk Folkeparti og regeringspartierne, er det på høje tid, at man får kigget på, hvad udfordringerne er, for så har man ikke set udfordringerne rigtig i øjnene.

(Kort bemærkning).

Mikkel Dencker (DF):

Det, der var pointen i mit indlæg lige før, var, at det forslag, der er fremsat her, trækker i en bestemt retning, som stemmer overens med, hvad Det Radikale Venstre selv på et tidligere tidspunkt, for 3 år siden, fremsatte forslag om. Jeg kan forstå på hr. Poulsen, at forslaget her ikke er så radikalt, som hr. Poulsen godt kunne have tænkt sig det skulle være, men sådan som jeg ser det, trækker det altså i den samme retning, som Det Radikale Venstre tidligere har slået sig op på at støtte.

Så det virker næsten for mig, som om den radikale holdning til bilbeskatning forsvandt sammen med hr. Anders Samuelsen her tidligere på ugen. Nu har man så fået en ny politik. Det undrer mig altså, at man ikke kan stemme for det her forslag, som trækker i den retning, som Det Radikale Venstre tidligere har argumenteret for.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Hele pointen er jo, at det ikke trækker i nogen som helst retninger. Uanset hvor man trækker i forslaget, trækker det ikke i nogen retninger. Det løser ikke nogen af de udfordringer, vi står med. Det nedbringer ikke noget, der betyder noget for CO₂-belastningen. Måske kan det tværtimod næsten betyde det modsatte. Det er altså helt igennem noget, som ikke trækker i nogen som helst positiv retning. Det er jo hovedproblemet.

Så vil jeg til den anden del om, hvad folk har gjort for så og så mange år siden, for 5, 10, 15, 20 og 30 år siden, sige, at det er en yndet sport her i Folketingssalen at stå og diskutere den slags ting. Jeg deltager gerne i diskussioner om forskellige forslag fra Folketingssalen i danmarkshistorien, men det mener jeg egentlig er relativt uinteressant, når man ved, hvilke udfordringer vi står med anno 2007 på det område, der hedder klimaforandringer og global opvarmning.

Der er altså åbenbart nogle, der mener, at det er mere vigtigt at forholde sig til, hvad der er sket i danmarkshistorien på det her område, end at forholde sig til den aktuelle udfordring. Men det er altså ikke vores tilgang.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er SF's ordfører, og det er hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Vi står her med et længe ventet forslag om ændring af bilbeskatningen, og den umiddelbare anledning til det er, at vi skal forholde os til klimaproblematikken. Jeg har også bemærket, at regeringen er begyndt at tage nogle nye ord i sin mund – og dermed vil også Dansk Folkeparti begynde at bruge nye ord – om grøn politik, og det her er vel så den flig, som skal leve op til den nye sprogbrug.

Når vi kigger på det her forslag, ser vi, at det, for at sige det på den rigtig pæne måde, ikke er ambitiøst. Så har jeg ikke sagt noget grimt. Vi tror i virkeligheden ikke på, at der er nogen CO₂-effekt i det. Når man beregner, er der umiddelbart en lille effekt på 2 pct. Der er så forskere, som går ind og siger, at det her bliver overhalet af en øget bilvækst. Der er ikke lagt nogen fremtidssikring ind i det. Der er ikke lagt nogen progression ind i det. Så formentlig får det højst en nuleffekt. Det får nok ikke nogen positiv effekt.

I SF er vi indstillet på at tage klimaudfordringen dybt alvorligt. Det sted, hvor klimaudfordringen, skal vi sige sejler mest, er på transportområdet. Det udgør omkring en tredjedel af den samlede klimaudfordring, og det er et område, vi ikke har styr på, og som vi skal have styr på.

Kl. 17.35

Det her forslag betragter vi som en utilstrækkelig øvelse. Hvis det kan lykkes at gøre den bedre, rigtig meget bedre, deltager vi meget gerne i den kommende snak om det. Hvis man kigger lidt tættere på forslaget, ser man, at benzinslugere, som kører ned til 8-9 km pr. liter, faktisk belønnes ved at blive billigere – med skalaknæk osv. – og det er bestemt ikke ambitiøst.

SF kan så glæde Venstre, som jo har tordnet meget om, at man ikke skal forlade sig på regeringens målsætning om at komme med forslag på det område her, man skal komme med nogle selv. Det har vi gjort i SF, ikke kun for at glæde Venstre, men for at få noget til at ske på området.

Vi er kommet med nogle forslag, hvor vi har nogle elementer med. Vi har også fundet ud af, hvad gennemsnitsmålet for, hvad biler kører nu, er. Der har vi sørget for, at hvis biler kører lænere end målepunktet, får de en nedskrivning af afgiften på 6.000 kr., og hvis de kører en kilome-

ter kortere, får de et tillæg på 6.000. kr. Der er kontant afregning. Og så har vi lagt en forhøjelse af grænsen ind på 1 kilometer pr. liter pr. år, sådan at vi også har en fremtidssikring i det.

I det her forslag om dieselbiler forlader regeringen sig på EU. Jeg tror endda, Venstres ordfører smykkede sig med, at regeringen ville sørge for, at der i 2011 kom en lukning af det hul, som gør, at man kan sælge dieselbiler uden filtre. Det er altså ikke Venstres fortjeneste, det er en EU-regel, som sikrer det.

Men skal vi vente til 2011 med det her og lukke biler ud på markedet, som kører i 15-20 år og lukker masser af partikelforurening ud? Skal vi virkelig finde os i det? Er det ambitiøst? Det er ikke ambitiøst. I SF stiller vi et forslag, som gør noget ved det, og vi kan godt stille det som ændringsforslag hertil. Vi skal sørge for, at dieselbiler med filtre lige bliver en anelse billigere end dem uden. Det er progressivt. Det skal vi sørge for sker her.

Vi skal også have hybridbilerne med. De nævnes ikke i det her forslag. Jeg forstod på den konservative ordfører, at det var noget, man ville kigge på. Hvorfor ikke tage det med, når vi er i gang, og gøre det her forslag ambitiøst i stedet for fodslæbende? I SF har vi stillet et forslag om at lave en speciel reduktion for de her specialbiler på et beløb på 50.000 kr. Det kan vi stille som forslag her, og så kan vi få en direkte stillingtagen til, om man vil være med.

På lang sigt skal vi lave meget omlægning inden for det her. Vi tror i SF også på roadpricing, sådan at biler i høj grad betaler efter, hvad de kører.

Men nu er min tid ved at være gået. Så jeg vil sige, at SF ikke kan støtte dette fodslæbende forslag. Vi vil være med til at lave om på det. Så kunne det være, vi nåede noget meget mere ambitiøst.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er Enhedslistens ordfører, og det er hr. Frank Aaen.

Frank Aaen (EL):

Da George Bush, USA's præsident, for nogen tid siden for skams skyld også begyndte at sige, at vi nok skal gøre lidt ved miljøet – og det tror pokker, at en amerikansk præsident siger, at man bør gøre det – skete der jo det, som der plejer at ske, nemlig at når George Bush har sagt noget, så kommer hans ekko her i København,

Anders Fogh Rasmussen, og siger: Nu må vi gøre noget ved miljøet ...

Tredje næstformand (Helge Adam Møller): Hvis det er ministre, der omtales, omtales de med deres titel og ikke deres navn.

Frank Aaen (EL):

Jeg siger tak for erindringen.

Da statsministeren hørte USA's præsident udtale sig, som han gjorde, kom statsministeren straks og sagde, at det må vi også gøre noget ved i Danmark, selv om samme regering, som statsministeren er chef for, har skåret ned på en lang række miljøforbedrende programmer. Nu ser vi så, hvad de gør i praksis, nemlig med det forslag, der er kommet her: Ingenting. Tværtimod.

Det her forslag vil øge CO₂-udledningen i Danmark. Det vil det gøre, fordi stort set alle hvidpladebiler bliver billigere med det her forslag. Det vil det gøre, fordi biler, der kun kører 10 km pr. liter – det var det, min gamle Folkevogn kunne køre tilbage for 30 år siden – også får en afgiftsnedsettelse. Den er beskeden, men det er dog en nedsættelse. Gulpladebiler under 2 t bliver billigere, brugte biler bliver billigere i meget stort omfang.

Kl. 17.40

Enhver liberalist og enhver økonom, der tænker som liberalist – og det ved jeg skatteministeren gør – ved jo, at når ting bliver billigere, kommer der også flere af dem. Derfor kommer der flere biler ud af det her forslag, og derfor vil ikke alene CO₂-udledningen øges, men vi vil også se en øget forurening fra partikler fra dieselbiler, fordi der også kommer flere dieselbiler uden partikelfilter.

Det bliver altså samlet set endnu en gang billigere at være bilist. Man sparer 41.000 kr. i registreringsafgift, i forhold til før den her regering kom til. Men mens det bliver billigere at være bilist, er det altså blevet dyrere at køre med kollektiv trafik, og det er den vej, det går med den kollektive trafik. Bilisterne er blevet belønnet, de, der bruger kollektiv trafik, er blevet straffet. Den udvikling kan vi selsagt ikke være med til at fortsætte, som der er lagt op til med det her forslag.

Vi synes selvfølgelig, det er fint, at de mest svinende biler, skal være dyrere, men hvorfor skal nogle andre så være billigere? Det er der jo ikke nogen der kan forstå, og hvis man er lidt

optaget af miljøproblemer, forstår man slet ikke den logik.

Den kan man også kun forstå inden for regeringens egen logik, nemlig den om skattestoppet. For det betyder jo, at hver gang man tager fat i et problem, selv om det er indlysende, at der skal tages fat i det, nemlig svinende gulpladebiler af en enorm størrelse, der kører rundt i vores byer og gør det farligt at være cyklist, hver eneste gang man tager fat i et problem – på samme måde som når man lukker skattehuller, hvis man endelig tvinges til at lukke et skattehul – sker det samme. Hvis man endelig tvinges til at gøre noget mod stærkt forurenende biler, siger regeringens logik, at vi straks må gøre det billigere for alle andre, f.eks. dem, der bare har betalt deres skat inden for erhvervslivet, eller i det her tilfælde alle bilister.

Så længe man har den logik, at hver gang man gør noget fornuftigt med den ene hånd, skal man gøre noget ufornuftigt med den anden hånd – sætte skatten ned for erhvervslivet eller sætte skatten ned for bilister, mens det bliver dyrere at køre kollektivt – så skal det gå rigtig skidt, og så får vi ikke nogen løsninger for miljøet.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Og så er det skatteministeren.

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det her er sådan set en glædelig dag. Det er en dejlig dag. Det er skønt at kunne glæde sig over, at der ikke længere bare er snak om omlægninger af bilafgifter, men nu rent faktisk en konkret aftale og et lovforslag.

Så er det sådan i personalemæssige sammenhænge, at man snakker om, at der i en virksomhed kan være nogle blandt personalet, der sådan er øv bøv'ere. Øv bøv'erne er dem, der ikke bidrager med noget konstruktivt eller kommer med nogen forslag selv, men som, uanset hvad der bliver sagt, bare siger: Øv bøv, det er også for dårligt, jeg synes, at det skal være anderledes, jeg synes, det skal være bedre, jeg vil have noget helt andet.

Det, jeg egentlig har besluttet, er, at jeg ikke vil lade øv bøv'erne fra Det Radikale Venstre, Socialdemokratiet, SF og Enhedslisten ødelægge den glade dag. For selv om det kun var øv bøv-snak, vi hørte – sådan rigtig øv, vi vil have noget andet – i stedet for at man kom med nogle konstruktive ideer til tingene, lægger det jo ikke nogen som helst dæmper på, at jeg kan glæde mig

over, at vi har opfyldt tre store ønsker på en gang.

Vi har fået grønnere biler, vi har fået sikrere biler, og vi har fået billige biler. Det har været en målsætning for regeringen, at vi gerne ville lave en omlægning af bilafgifterne, der var provenu-neutralt og miljøfremmende, sådan at vi får biler, der kører længere på literen, biler, som er mere brændstøføkonomiske. Men det skal gå hånd i hånd med, at familien Danmark skal have mulighed for at købe billigere familiebiler. Det skal gå hånd i hånd med, at vi præmierer de biler, der har det mest moderne og nyeste sikkerhedsudstyr, sådan at vi også tilpasser vores fradragsstruktur på en sådan måde, at vi tilskynder importørerne og producenterne til at lægge mest mulig sikkerhed ind i bilerne, og sådan at vi belønner de bilister, der også investerer i sikkerhed.

Det er lykkedes, og selv om det for nogle kan lyde som en umulig opgave både at få grønnere biler, sikrere biler og billigere biler, er det rent faktisk det, der er sket i aftalen mellem Dansk Folkeparti og regeringen. Vi har lavet en provenu-neutralt løsning, og det er kendetegnende for det, der har været regeringens standpunkt fra start af, nemlig at vi ikke vil have dyrere biler.

Kl. 17.45

Der er ingen tvivl om, at man sagtens ville kunne få en meget, meget stor CO₂-reduktion ved at følge Det Radikale Venstres miljøordførers tankegang og bare brandskatte bilerne mere, bare gøre bilerne dyrere. Eller som det blev sagt fra hr. Frank Aaens og hr. Poul Henrik Heдебoes side, at vi skulle have beskattet langt mere. Kunne man ikke bare have ladet være med at sætte afgifterne ned andre steder? tror jeg hr. Frank Aaen sagde.

Men ideen er jo netop at give en belønning for køb af de biler, der kører længst på literen, at give et nedslag i afgiften for de biler, der er mest brændstøføkonomiske. Ideen er at sikre, at den her omlægning ikke kommer til at betyde, at den almindelige danskers familiebil bliver dyrere. Tværtimod. Med forslaget her får vi billigere biler og grønnere biler, og vi får belønnet dem, der investerer i det bedste sikkerhedsudstyr.

Hvis jeg alligevel, ikke for at lade mig gå på af det, men bare for sådan en god ordens skyld, skulle kommentere nogle enkelte af de mange indlæg, som forsamlingen af øv bøv'ere er kommet med her i dag, vil jeg sige, at der er nogle ting, det sådan ligger lige for at kommentere lidt bredt.

Forslaget her vil medføre, at der kommer flere biler. Det vil det. Det er en del af beregningerne, at der med forslaget her vil blive flere biler i Danmark. Det er også en del af beregningerne og forudsætningerne for forslaget, at de har en mindre CO₂-udledning, end bilparken har i dag, selv om der kommer flere biler. Det er det ganske enkelt, fordi miljødelene i forslaget her er så stærkt motiverende for, at man enten downsizer sin bil – det betyder, at man går fra en tungere bil, der kører kort på literen, til en lettere bil, der kører langt på literen – eller at man blandt biltyper skifter fra en, der ikke har så god brændstøføkonomi, til en, der har god brændstøføkonomi. Vi får flere biler, men samtidig et bedre miljø i form af en reduktion af CO₂-udledningen med 175.000 t.

Så er der spørgsmålet om, hvorvidt der ikke kunne gøres noget ved bestemte biltyper. Hybridbiler, sagde SF's ordfører, og jeg har endda set, at den radikale ordfører har turneret rundt med nogle læserindlæg om, at det var for dårligt, at vi ikke gjorde noget ved elbiler og brintbiler.

Hvis vi nu tager det sidste først: Elbilerne har vi sådan set afgiftsfritaget, så hvis man fulgte med i lovgivningen fra december måned, ville man se, at vi allerede 5 måneder før tiden har opfyldt den radikale ordførers ønske. Det andet er spørgsmålet om brintbiler. Det er en del af regeringens udspil til energiforhandlingerne, som vi præsenterede i januar. Så både hvad angår elbilerne og brintbilerne, har vi sådan set lavet et udspil lang tid før Det Radikale Venstre.

Med hensyn til hybridbiler er spørgsmålet jo netop, om ikke det her forslag lige præcis er det forslag, der er teknologineutralt uden at bestemme, om det skal være den ene form eller den anden form. Vi siger: Her belønner vi de biler, der kører langt på literen. Føreren af en hybridbil vil jo også få gavn af det her forslag. Førerne af de hybridbiler, vi kender, vil markant få gavn af det her forslag, fordi vi netop ved at nedsætte afgiften, når man kører langt på literen, belønner anvendelse af de teknologier, uanset hvilken form de har, herunder også belønner hybridbiler.

Så ideen om, at vi skal gå ind politisk og vælge en bestemt teknologi og sige, at den her søreme skal have en ekstrabelønning, og at det skal igennem en lovgivningsproces, inden den kan få sin belønning, er en meget statisk måde at tænke tingene på. Det, forslaget lægger op til, er sådan set, at de biler, der har en teknologi – uanset hvilken – der gør, at de kører langt på literen, får

belønningen. Det er teknologineutralt. Det er mere enkelt, det er mere forståeligt, og det er med til at fremme fremtidens udvikling af biler.

Det, der egentlig har skuffet mig mest i dag, er, at Socialdemokraterne ikke forklarede noget som helst om, hvad de egentlig ville. Der er en stor pakke, rigtig mange omlægninger, rigtig mange tiltag, som lever op til tre store krav: grønnere biler, sikrere biler og billigere biler. Hele det socialdemokratiske ordførerindlæg handlede om nogle hjørner, som naturligvis for enkeltpersoner og i sin egen ret kan være interessante, men der var intet om pakken i sin helhed. Ikke det mindste. Ikke noget om, hvad de ville alternativt, men kun sådan nogle små hjørner, som man følte at man skulle bruge sin taletid til.

Kl. 17.50

Det gjorde den radikale ordfører ikke. Den radikale ordfører brugte netop sin taletid til at sige, hvad man ville, nemlig at beskatte bilejerne noget hårdere. Og den enkle løsning på, at nogle bilister kan være skuffede over, at de tidligere har købt en billig bil, der ville blive billigere, er at holde op med at gøre dem billige. Og det må jeg da sige er et meget sådan enkelt, klart budskab, nemlig at man slet ikke vil have billigere biler. Det deler jeg bare ikke.

Jeg deler nemlig et ønske om, at bilerne gerne må være billigere i Danmark, fordi det er med til at gøre, at danskerne har mulighed for at købe biler, som lever op til det mobilitetsbehov, der er på det moderne arbejdsmarked, og dermed også er med til at sikre, at danske familier har mulighed for at få den travle hverdag til at hænge bedre sammen. Det skal så kombineres med et bedre miljø, og det gøres i pakken her. Derfor er det en god pakke.

Med hensyn til de hjørner, der er kommet under høringsrunden og andet, har jeg en klar forventning om, at vi vil sætte os med forligspartierne og drøfte, i hvilken udstrækning der er mulighed for at imødekomme nogle af de kommentarer, der har været, for at sikre bedst mulig sikkerhed.

Men grundlæggende skal øv bøv'erne i dag ikke have lov til at fjerne glæden over, at det her er en rigtig god dag. Det er en god dag for bilejerne, og det er en god dag for miljøet, for nu får vi billigere biler, der sikrer et bedre miljø.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Formanden har siddet og funderet lidt over, om udtrykkene øv bøv og øv bøv'ere er et parlamentarisk udtryk. Det er jeg ikke blevet enig

med mig selv om endnu, men det er i hvert fald et letforståeligt udtryk, og derfor passerer det også videre i debatten i dag.

Så er der tre korte bemærkninger, først hr. John Dyrby Paulsen.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg har en lille niece på 5 år. Når hendes mor irettesætter hende, holder hun hænderne for ørerne og siger: Jeg kan ikke høre, hvad du siger. Og jeg kom til at tænke på min lille niece, da skatteministeren indledte sin tale, for det er jo i virkeligheden det samme.

Nu er skatteministeren glad, fordi han langt om længe kan sætte et hak ved regeringsgrundlaget med noget, som i virkeligheden ikke er ret meget, og nu skal relevante indvendinger jo ikke komme i vejen for *det*, og der er slet ikke noget om at høre på det og i øvrigt tage det ad notam.

Jeg må i øvrigt sige: Vi er jo ikke engang blevet inviteret til forhandlingerne, så vi havde ikke engang mulighed for at sige, hvad vi gerne ville. Nu behandler vi så et lovforslag.

Men skatteministeren behøver jo ikke kun at høre på dem, han med et lidt nedladende udtryk kalder øv bøv'ere. Han kan jo høre på FDM, på bilimportørerne, på Falck, på Rådet for Større Færdselssikkerhed, bilforhandlerne, Dansk Industri osv. osv. Hvis det er det, skatteministeren mener med øv bøv'erne, så siger jeg: Ellers tak.

Men det, der jo er sagens kerne her, er, at regeringen har fremsat et forslag, som vi måske kan være enige om ikke er så meget, som nogle partier havde ønsket sig, og slet ikke Konservative, men hvor der i virkeligheden er nogle krøller, noget, som godt kunne være bedre. Kunne vi da for søren ikke gå i gang med at tage fat i dem og ændre på dem? Er skatteministeren ikke interesseret i at se på de områder?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jo, det rundede jeg sådan set også min tale af med, nemlig med at sige, at de krøller og de hjørner, der måtte være, har jeg en klar forventning om at regeringen sætter sig sammen med forligspartierne og drøfter i hvilket omfang det er muligt at imødekomme.

Men når hr. John Dyrby Paulsen nævner sådan en række af organisationer, der har sendt hørings svar ind, dækker det jo over vidt forskellige bekymringer og vidt forskellige holdninger

og kommentarer. Så det afslører intet af, hvad Socialdemokraterne selv vil.

Hr. John Dyrby Paulsen har i dag haft 5 minutters taletid til at forklare, hvad Socialdemokraterne ville på det her område, og intet har vi hørt. Det eneste, vi har hørt, er lige om de her hjørner, der kan være. Hvad en socialdemokratisk model skulle være for at få endnu mere miljø ud af en omlægning af bilafgifterne, er der ikke kommet ét bud på, ikke i dag, ikke i forbindelse med SF's forslag tidligere på folketings-samlingen, og ikke i de kommentarer, hr. John Dyrby Paulsen har haft.

Og hvis hr. John Dyrby Paulsen synes, det er nedladende at blive kaldt en *øv bøv'er*, så skulle man måske prøve at lade være med at være det og så til gengæld begynde at være konstruktiv.

(Kort bemærkning).

John Dyrby Paulsen (S):

Jeg synes, det jo næsten er en ny parlamentarisk situation, at man som minister siger: Nu indkalder vi V, vi indkalder Dansk Folkeparti, så laver vi en aftale, og så forelægger vi den – og de partier, der så ikke vil være med på den og godtage det uden videre, er *øv bøv'ere* – vi behøver ikke engang indkalde dem til en forhandling, vi behøver ikke indkalde dem til bare en drøftelse, vi behøver overhovedet ikke høre på, hvad de har at sige. Og hvis man ikke bare bukker og nikker og siger, at det da godt nok var et godt forslag, så er man *øv bøv'er*. Det var da godt nok en besynderlig indstilling til det her parlament og debatten her i salen.

Kl. 17.55

Men jeg vil godt et helt andet sted hen. Jeg hører skatteministeren – nu skal man jo være lidt positiv – sige, at nogle af de indvendinger, der er kommet, faktisk ikke er så dumme endda, og at man godt vil indarbejde dem; ikke, at skatteministeren ville indrømme det oppe på talerstolen, men det var det, jeg hørte ham sige,

Kunne skatteministeren ikke være lidt mere konkret og sige, hvad det er for nogle indvendinger, der er kommet fra de forskellige organisationer, som vi nævner, som skatteministeren gerne vil indarbejde i det endelige lovforslag?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Altså, først og fremmest bliver man ikke kvalificeret til at være *øv bøv'er* ved at være uenig, men ved ikke at komme med noget konstruktivt selv, ved alene at kunne rakke ned og kritisere

uden at fremstille et eneste konstruktivt eget forslag; der må jeg bare indrømme, at der synes jeg godt nok, man klart kvalificerer sig til en betegnelse som *øv bøv'er*. Jeg håber da sådan set, at partierne vil lade være med at være det og spille aktivt ind og sige, hvad de gerne vil.

Jeg synes, der er nogle hjørner med hensyn til det med sikkerhed, hvis der er en rude i en kassevogn, der sikrer mod højresvingsulykker, som ikke har været inde i overvejelserne, dengang vi lavede aftalen. Det kunne være interessant at drøfte, hvordan man kan lave en sådan tilpasning, uden at det bryder med forslaget, nemlig at vi vil sætte en grænse for den klare udnyttelse af gulpladeordninger til privat drift, og uden at det bryder med den afgørende forudsætning om, at vi skal have ensartede afgifter og ikke det gamle afgiftssystem, som vi havde tidligere.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Debatten har vel vist, at vi er nogle stykker, der sår tvivl om skatteministerens evne til at få defineret klimatilretninger via bilbeskatningen.

Jeg har også en klar fornemmelse af, at skatteministerens definition af det nye begreb *øv bøv* ikke hænger helt sammen. Altså, først er det *øv bøv'er* for alle, der ikke er enige, og så hedder det *øv bøv'er* for dem, som ikke har nogen forslag selv. Men SF blev også puttet ind i *øv bøv*-puljen, og vi har jo et præcist forslag, og det er det, jeg vil frem til.

Er skatteministeren parat til at forholde sig til nogle af elementerne – og jeg forstod, at der var nogle åbninger – eller er det en fuldstændig færdig og lukket pakke, og det er elementer som en øgning af den grænse, 16 km? Er man parat til at øge den sådan til en eller anden grænse? Er man f.eks. parat til at lave en større forskel på at ligge over eller under grænsen?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Nej, jeg vil igen gerne understrege, at man i min optik ikke kvalificerer sig til at være *øv bøv'er* ved at være uenig, men ved at være negativ og kun negativt fokuseret på de hjørner, der måtte være, og ikke glæde sig over, at der med det her rent faktisk bliver lavet en afgiftsomlægning, der sikrer mere miljørigtige biler, og som sænker CO₂-udledningen. Jeg ved godt, at der er nogle, som rejser tvivl, men jeg har ikke hørt nogen begrundede tvivlen om, at der skulle være en CO₂-forbedring i forslaget her. Det har kun været løse

påstande, for når man går ind og læser i bemærkningerne til forslaget, bl.a. med hensyn til provenubemærkninger, så kan man se, at der meget detaljeret er regnet igennem, hvilke virkninger det forventes der er.

Når hr. Poul Henrik Hedeboe så spørger om, hvorvidt vi skal til at graduere, at de 16 km, henholdsvis 18 km sådan skal rykkes år for år for at imødekomme, at biler bliver mere energirigtige, så er jeg ikke enig. Jeg synes sådan set, at hvis en bil bliver mere energirigtig, så skal vi belønne den yderligere, ved at den optjener en større andel af nedslag i registreringsafgiften. Hvis en bil går fra at kunne køre 19 km/l til 20 km/l, så fortjener den også et yderligere nedslag på de 4.000 kr., der ligger i forslaget her.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Jeg vil undlade at komme ind på mere øv bøv, for det virker ikke, som om ministeren helt har styr på det; det svinger sådan lidt, hvordan det skal defineres.

Men var det muligt at komme ind i nogle konkrete forhandlinger om at ændre nogle ting, og var det muligt, at de forhandlinger ville brede sig til flere end de tre parter, som har haft op lægget nu, altså Dansk Folkeparti og regeringen? Og var det f.eks. muligt at lave 4.000-kroners-grænsen ved at ligge over højere, og også rokke ved 1.000-kroners-grænsen ved at ligge under? Er der mulighed for at rokke ved noget af det, sådan at der bliver lidt mere slag i det her forslag?

Kl. 18.00

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er sådan lidt mærkeligt, at det første, man beder om, er at kunne komme ind og være forligspartner, og at det næste, man beder om, er at få lov til at ændre det hele. Altså, hvis man vil ind og være forligspartner, så må man acceptere det grundlag, der er; sådan er det.

Derfor hænger det ikke sammen, når SF både siger, at man godt vil ind og være forligspartner og være med til at kunne lave forhandlinger, og bagefter siger, at man alligevel ikke vil have den pakke, der er blevet lavet.

Vi har lavet en pakke, der meget nøje hænger sammen, om, at vi har tre målsætninger fra regeringens side, nemlig at vi både vil have grønnere biler, sikrere biler og billigere biler.

Det, jeg hørte hr. Poul Henrik Hedeboe sige i sit ordførerindlæg, var, at man sådan set var imod hele grundtanken om den pakke, der var. Det kunne f.eks. være, fordi man var modstander af billigere biler.

Der må jeg bare sige, at hvis man har den indgangsvinkel, jamen så er afstanden mellem os jo for stor som udgangspunkt, og derfor er der nu en forligskreds, som jeg mener skal være med til at bære forslaget igennem og også skal have mulighed for at drøfte, om der i forligskredsen er enighed om, hvorvidt nogle hjørner skal laves anderledes, end de ligger lige nu.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Jeg vil gerne ønske skatteministeren tillykke med familieførølgelsen og barselorloven på 14 dage. Jeg kan forstå, at sprogbruget til de 14 dage har ministeren taget med her til Folketingssalen. Men det var ikke det, jeg ville sige noget om.

Det, jeg ville spørge skatteministeren om, var, hvorvidt skatteministeren ikke kan se, at hvis man har en målsætning, sådan som der står som overskrift på det her lovforslag, om at mindske CO₂-udledningen, så er det også nødvendigt at forholde sig til drivmidlerne, altså selve det at køre.

Jeg vil derfor spørge, om skatteministeren, måske ikke aktuelt, men så i alt fald efterfølgende, vil være med til at drøfte en eller anden form for kørselsafgifter, der jo kan leve op til den målsætning, hvad det forslag, skatteministeren har lagt frem, ikke gør.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg vil først sige, at det absolut ikke er min familie og mine børn, men derimod hr. Johs. Poulsen, der i højeste grad har inspireret mig til udtryk som øv bøv'ere.

Dernæst vil jeg bare sige, at vi jo allerede i dag har en meget klar prioritering af afgiftssystemet, efter hvor langt man kører på literen, både i forhold til de brændstofafgifter, der ligger på diesel og benzin, og i forhold til den grønne ejerafgift – som jeg må sige den tidligere regering indførte – som netop går ind og belønner de biler, der kører længst på literen med den laveste afgift.

Nu tager vi så det tredje element i brug, nemlig registreringsafgiften, hvor vi giver en belønning til de biler, der kan køre længst på literen,

og en straf til de biler, der ikke kører så langt på literen. Vi belønner miljøsparegrisene, og vi belaster miljøsvinene. Og det er sådan set den vej, jeg ønsker at gå. Jeg ønsker ikke at indføre road-pricing.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Og så er det hr. Johs. Poulsen for den sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Johs. Poulsen (RV):

Den sidste del af svaret var jo klar, og det er så en reel uenighed. Vi tror jo i Det Radikale Venstre, at det er nødvendigt, at man får indført en form for kørselsafgifter, som forholder sig til det at bruge de individuelle transportmidler. Det er jo netop for at kunne fastholde en individuel transport, som er fleksibel og god, men som samtidig tager højde for de steder, hvor man faktisk fornuftigvis kan anvende kollektive trafikmidler, og jeg går dog også ud fra, at det er regeringens opfattelse, at det er en god idé at anvende kollektive transportmidler de steder, hvor det overhovedet kan lade sig gøre.

Men det, jeg gerne ville sige i anden omgang og bede ministeren svare på, er, at ministeren i sit svar jo bl.a. til mig sagde, at han havde bemærket, hvad jeg havde skrevet om det her forslag, og at det var noget, regeringen for længst havde gennemført.

Jeg er glad for, at ministeren læser, hvad jeg har skrevet, men han har jo ikke læst rigtigt, for det, jeg netop skrev om de biler, som på sigt dels vil sikre individuel transport, dels være miljøvenlige, er, at de skal udvikles, og det var altså ikke, at man afgiftsfritog dem, men at man direkte understøtter elbiler og brintbiler i højere grad, altså er med til at sikre, at de får en lettere gang på jord. Det er jo noget andet.

Vil skatteministeren være med til det, eller vil skatteministeren som en del af regeringen – for det er jo andre ministerier, der skal involveres – være med til det?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Hr. Johs. Poulsens indlæg i bl.a. Herning Folkeblad og også andre steder går på, at man, hvad angår elbiler og brintbiler, enten skal afgiftsfritage dem eller direkte støtte dem.

Så er det bare, jeg er nødt til at gøre hr. Johs. Poulsen opmærksom på, at den første del har regeringen allerede gjort, alternativt taget initiativ

til at gøre, hvis det er sådan, at vi kan samle et politisk flertal for det.

Og der må jeg sige, at jeg tror klart på, at det at afgiftsfritage biler vil være med til at bringe den her udvikling længere frem.

Kl. 18.05

Jeg tror, både hr. Johs. Poulsen og jeg kender en virksomhed i vores lokalområde, der er langt fremme i udviklingen af brintkøretøjer, og som klart har sagt, at afgiftsfritagelsen er et af de vigtige skub fremad for udbredelsen af brintteknologier.

Så derfor håber jeg på, at der vil være et flertal i Folketinget, der vil være med til at bakke op om det forslag, som vi har lagt frem, og som forhandles i energistrategien.

Det vil være med til at gøre miljøspørgsmål vedrørende bilisme og trafik endnu stærkere i samarbejde med det her lovforslag.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 96:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af avanceskat på andelsboliger, der sælges i spekulationsøjemed m.v.

Af Morten Homann (SF) og Ole Sohn (SF).
(Fremsat 9/2 2007).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Man fristes jo næsten til at sige, at ja, så står vi her igen, med stort set det samme forslag og med stort set de samme forslagsstillere, som for ca. 2 år siden behandlede forslaget sidst – den-