

Men regeringen er ikke indstillet på at sænke afgiftsniveauet. Det er der altså ikke noget specielt grundlag for.

Så til Enhedslistens spørgsmål, om ikke vi synes, der er alt for stort tilskud til airbags: Vi nedsætter jo netop tilskuddet, refusionen af airbagfradraget, fordi der har været tale om en overkompensation. Den er vi parat til at nedsætte.

Men i modsætning til hr. Bent Hindrup Andersens oplysninger så siger de oplysninger, jeg har, at airbags har en klar sikkerhedsmæssig positiv effekt. Det er ikke for mig oplyst, at airbags er fuldstændig uinteressante i sikkerhedsmæssig sammenhæng.

Jeg synes, man skylder også at føre sikkerhedspolitik gennem afgifterne. Når man kan føre miljøpolitik, mener jeg også, at man skal føre sikkerhedspolitik de steder, hvor man kan gøre det. Og jeg mener, at vi her kommer ned på et meget bedre og mere realistisk niveau. Der bliver ikke tale om en form for – hvad skal vi kalde det – støttespild. Så jeg er ikke enig med hr. Bent Hindrup Andersen om det her.

Og til SF igen: Vi er parat til at diskutere miljøpolitik på et hvilket som helst tidspunkt, men det behøver ikke altid og hver eneste gang være et tiltag, som skal give en masse penge i kassen.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg vil gerne sige til skatteministeren, at vi jo altså har et milliardunderskud på statsfinanserne, så det er vel ikke ligefrem så galt at få nogle flere skatte kroner ind ad den vej. Alternativet er jo, at man skal tage skattekrone på en anden måde: indkomstskatter og ting, som kan være mere ubehagelige. Når man alligevel mangler skattepenge, så er det dog mest oplagt, synes vi, at tage dem på et område, hvor man kan begrænse noget forurening.

Men jeg synes, det mest afgørende er, at vi fra regeringens side simpelt hen savner en plan for, hvordan den vil løse miljøproblemerne. Regeringen har forpligtet sig til, at CO₂-bidraget fra transporten skal ned på 1988-niveauet i år 2005. Hvordan vil man klare det?

Indtil videre er det steget og steget og steget, og nu kommer man så med et forslag, som kun begrænser det mellem 0,6 og 0,8 pct. Det er jo en så lille effekt, at jeg vil tro, at den beregningsmæssige usikkerhed, som er på det her fra embedsmændenes side, overstiger selve resultatet. Hvis embedsmændene skal fortælle, hvor

megen usikkerhed der er på denne her beregning, hvor stor en afvigelse der kan tænkes at være i det, så tror jeg, at man kommer helt over i den zone, hvor det godt kan risikere at være en forværring – desværre.

Så hvornår får vi en plan fra regeringen for, hvordan man vil sørge for, at CO₂-bidraget kommer ned? Kan skatteministeren fortælle os, hvornår der kommer en samlet og troværdig plan fra den her regering? Eller kommer den slet ikke? Er der slet ikke nogen konsistent miljøpolitik i regeringen?

Skatteministeren (Carsten Koch):

Til hr. Jes Lunde: Jeg kan love hr. Jes Lunde for, at regeringen hele tiden er løbende interesseret i at få løst miljøproblemerne, og at vi erkender, at der er miljøproblemer. Jeg kan ikke sige, om vi kommer med en plan, eller om vi kommer med forslag. Jeg kan ikke sige noget om tidspunkter, men vi er løbende meget optagede af den problemstilling. Det er jeg ikke et øjeblik i tvivl om at hr. Jes Lunde også vil give mig ret i, når vi ved, hvem der er miljøminister.

Det er et problem, der optager regeringen meget. Og der gøres meget for at få den problemstilling på plads, men jeg er ikke i stand til på nuværende tidspunkt at sige, hvornår der kommer en plan, hvornår den næste plan kommer. Men det er en problemstilling, som vi er uhyre optagede af.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Ivar Hansen):

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skat-teudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.