

ken, og det er sådan, at vi skal kunne se et fald i den gennemsnitlige hastighed, og så må vi evaluere det. Og jeg vil gerne give tilsagn om løbende at give også delresultater, hvis sådanne måtte foreligge.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Som trafikministeren ved, er jeg ikke en ridder af for store hastigheder. Jeg mener, at reglerne skal overholdes. Og fart er farlig, og fart dræber.

Alligevel er jeg på CD's vegne sammen med Venstre, De Konservative og Dansk Folkeparti villig til – og det viser vores ændringsforslag – at give ministeren en bemyndigelse til at anstille et forsøg. Det er vores påstand, at hvis vi kan lokke flere biler over på motorvejene, så sker der færre ulykker og ikke flere ulykker. Og ministeren behøver jo ikke at tage skridtet fuldt ud til de i forslaget nævnte 130 km/t. Han kan jo gå til 120 km/t og få noget erfaring i, om det vil have en gunstig virkning.

Jeg synes ministeren med tak skulle modtage den bemyndigelse, vi her forærer ham.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Blot en sætning til hr. Arne Melchior: Jeg vil gerne se, hvad det er for nogle, der vælger motorvejen fra, fordi man kun må køre 110 km/t, men hvis den kommer op på 120 km/t, vil de vælge motorvejen. Det er jo noget ævl. Og så lad det være det. Altså det argument kan ikke bruges til noget som helst andet end . . . nå, der var jeg ved at sige nogle skældsord, så dem holder jeg for mig selv.

Og så vil jeg lige sige til ministeren, at jeg sådan set jo er godt tilfreds med en række af de svar, jeg har fået her.

Jeg kunne fordybe mig i det, men det må vi så tage ved en anden lejlighed, da der er grænser for, hvor meget udvalgsbehandling, vi skal udsætte Folketinget for. Men altså til det dér med at sige, at man får det mere glidende: Det, der jo vil ske, hvis det her kommer igennem, som jeg kan forstå er det eneste initiativ, ministeren har for at få respekteret hastighedsgrænserne, er flinke løfter hos vognmændene. Men nu ser vi. Jeg tør godt vædde ret meget på, at det ikke kommer, men nu tager vi den. Jeg kan forstå, at ministeren ikke er interesseret i at gøre mere.

Men det, jeg godt vil sige, er, at mere glidende bliver det jo ikke, for hvis vi faktisk får lastbilerne til at køre langsommere, bliver forskellene større til det, der foregår i øjeblikket, ikke til reglerne, men til det, der foregår i øjeblikket. Og den vil jeg da godt lige have kommer til at køre.

Og så er sideeffekterne altså opkørsler og nedkørsler, og det må der altså ligge noget på et eller andet sted. Det kan ikke være rigtigt, at vi ikke kan få det oplyst, når de sådan kan trække det fra, som de kan.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslaget forkastedes, idet 48 stemte for, 50 imod.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling.

Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

22) Anden behandling af lovforslag nr. L 155: Forslag til lov om ændring af forskellige skattelove. (Elselskabers overgang til almindelig skattepligt m.v. – elreformen).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 16/12 99. Første behandling 18/1 2000. Betænkning 10/5 2000).

Der var stillet 24 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget og ændringsforslagene sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.