

provenuet, ser man, at det igen – som så mange andre af regeringens såkaldte miljøforslag – handler om at hente ekstra kroner ind i statskassen. Kigger man på det nettoprovenu, som private så vel som erhvervsfolk vil komme til at betale, ser det temmelig anseligt ud. Og det er jo også en del af regeringens såkaldte pinsepakkeaftale med venstrefløjens fra lige før sommerferien.

Jeg vil godt gribe fat i et par af punkterne:

Nu talte den socialdemokratiske ordfører, hr. Erik Mortensen, meget om differentieringen af dieselaftgiften, altså det med, at man sætter den mere svovlholdige diesel op med 9 øre og sætter den nye diesel med 90 pct. mindre svovl ned med 9 øre. Og det lyder jo meget tilforladeligt, og det er egentlig også et forslag, som vi synes er meget positivt set fra konservativ side, men det er vigtigt for os at signalere, at det ikke skal koste forbrugerne og erhvervslivet en krone.

Hvis man virkelig mener noget miljømæssigt med det her, hvis man vil skabe nogle incitamenter, så bilejerne går over til den mindre svovlholdige diesel, vil vi godt acceptere, at man laver en eller anden konstruktion, men så skal den være udgiftsneutral for forbrugerne og for erhvervslivet. Det skal altså ikke kun handle om at få ekstra kroner i kassen.

Det er jo underligt at se, at når man vil lave et miljøforslag, skal det altid, uden undtagelse, ende med, at der kommer flere penge i statskassen – altid! Det undrer jeg mig meget over, når man nu så gerne vil gøre noget for miljøet.

Så vi er altså indstillet på at søge at finde en konstruktion, som vil øge de økonomiske incitamenter til at vælge den mindre svovlholdige diesel, hvilket jo også vil betyde, at partikel-emissionen vil falde med 13-15 pct., og det synes vi da er positivt nok; vi synes bare, at selve konstruktionen er meget socialdemokratisk.

Forhøjelsen af udligningsafgiften nævnte den socialdemokratiske ordfører jo ikke særlig meget, og den står der heller ikke særlig meget om i overskriften og i de første bemærkninger til forslaget, men det er jo endnu et eksempel på, at man henter penge ind fra erhvervslivet og fra de private, der har tilladt sig at købe en dieselbil.

Nu er der meget diskussion om det her, også i fagkredse, men jeg husker tydeligt, at da vi i Trafikudvalget havde besøg af nogle sagkyndige journalister og nogle andre sagkyndige på det her område, kunne de fortælle, at de ikke var enige med regeringen i, at dieselbiler foru-

rener mere end benzinbiler. Det var de faktisk lodret uenige i, og det var nogle af de fremmeste eksperter på det her område, så det kan man jo diskutere.

Alligevel har man i det her lovforslag valgt at pålægge dieselbilisterne en ekstra grøn ejerafgift på over 100 mio. kr., og den skal altså også lige ned i statskassen. Og så camouflerer man det med den såkaldte udligningsafgift, så der er et parallelt forløb mellem de bilister, der kører på benzin, og dem, der kører på diesel.

Det synes vi er fordækt, og vi synes ikke, det er i helt perfekt parlamentarisk stil at prøve på at dække det ind under noget andet. Så det er vi altså også imod.

Vi har ikke noget imod en grøn ejerafgift, hvis det er et ordentligt forløb, hvor man har en konstruktion, som belønner de bilejere, som kører mest benzinøkonomisk, ved at give dem et ordentligt nedslag i registreringsafgiften, så det bedre kan betale sig at købe de nye biler og man dermed får nogle mindre forurenende biler på vejene. Men det her er altså ikke et forslag, som trækker i den rigtige retning. Det handler igen kun om at få nogle flere penge ned i kassen fra nogle bilister, som har tilladt sig at købe en dieselbil.

Så jeg synes ikke, de to hovedelementer i forslaget trækker i den rigtige retning.

Med hensyn til Færøerne kunne jeg forstå på hr. Erik Mortensen, at der er en gestus over for Færøerne, men sådan som jeg forstår det ud fra nettoprovenuet her, vil det koste de færinger, som slæber deres biler med hened, et anseligt antal kroner. Flere millioner kroner vil det sådan set koste dem, så det vil altså også, sådan som jeg har forstået det, være til direkte ulempe for færingerne.

Det er også et lille element, som vi vil forfølge nærmere og stille spørgsmål om under udvalgsbehandlingen. Men de to hovedelementer synes vi altså trækker i den forkerte retning, men vi vil godt være villige til at diskutere konstruktivt, hvordan man laver en afgiftsstruktur, som får svovlindholdet i dieselen ned.

Aage Frandsen (SF):

Forslaget har ikke kun et fiskalt sigte, og forslaget har ikke kun et grønt sigte; det synes jeg lige så godt vi kan være så ærlige at sige. Det er selvfølgelig et stort krav at stille herinde i Folketinget, men alligevel.

Det har begge formål: