

Der kommer da flere penge i kassen; det ved vi godt, for det er en udløber af pinsepakkeaftalen, og meningen med den var jo, at der skulle flere penge ind ad den vej, og så skulle der ske en lettelse af indkomstkatten for ganske almindelige indkomster. Men sammenlagt var pinsepakken jo en stramning, fordi landets økonomi var sådan, at der skulle ske en stramning, og det påtog vi os i foråret.

Men det har i høj grad også en miljømæssig effekt, og jeg har svært ved at forstå, at hr. Brian Mikkelsen med hr. Brian Mikkelsens evner ikke kan se det. Og det har jeg af to grunde, og den ene grund er, at det, at afgiften stiger på det her område, jo i sig selv har en vis effekt. Men det vil ikke være tilfredsstillende for os, og det er derfor, vi har lagt meget vægt på at se på, hvordan det kunne gøres mere hensigtsmæssigt på dieseldområdet ud fra en miljømæssig betragtning, og det er derfor, der i det her forslag ligger en ændring af afgiftsmønstret, sådan at den svovlfattige diesel får en lettelse.

Her har vi jo i virkeligheden et eksempel på, at vi prøver på at ændre adfærdsmønstret, så man bruger den gode, halvgroene diesel og ikke den slemme diesel. Det er det, der er tankegangen her, og der er ingen tvivl om, at det har den effekt, og derfor forstår jeg ikke, hvorfor man ikke indrømmer, at det har den effekt.

Det er klart, at det også har en fiskal effekt, og det indrømmer vi da til enhver tid er en del af det, men det har altså også en miljømæssig effekt. Og hvis hr. Brian Mikkelsen vil gå videre i retning af, at man dér skal gå længere med hensyn til afgiftsstrukturen, så det bliver endnu mere miljørigtigt, så er det helt fint; det er vi med på.

I den forbindelse vil jeg sige, at det her jo er utrolig lidt i forhold til det behov, der er på området. Og hvis man skal leve op til CO₂-målsætningen, er det netop på trafikområdet, man er nødt til at gøre noget: for det første ved, at den kollektive trafik bruges mere og den individuelle trafik mindre, og for det andet ved, at der inden for den individuelle trafik bruges mere rigtige energiformer med hensyn til miljøet.

Efter vores opfattelse skal man altså gå videre i den retning, og vi mener i den forbindelse, at man burde arbejde for – det vil vi i hvert fald gøre her i Folketinget – at få en slags køreplan med henblik på, at der indføres partikelfiltre i alle nye dieselmotorer, og at ændre afgiftsstrukturen for gamle dieselmotorer, i det omfang man

også får disse filtre i dem, så man derved får nedbragt de skader, som forureningen fra bilerne selvfølgelig også volder. Men det må vi tage med, for vi vil ikke afskaffe bilerne, men vi synes, der virkelig skal gøres noget for at få antallet af dem nedbragt.

Lad os derfor prøve at kigge på, hvordan vi via mere drastiske tiltag som f.eks. indførelse af partikelfiltre kan få nedbragt de skader, som forureningen fra dieseldrevne biler volder.

Med de bemærkninger kan vi støtte lovforslaget, både fordi det er en del af aftalen, og selvfølgelig fordi det efter vores opfattelse har fået en drejning i en langt mere miljørigtig retning.

Klaus Kjær (DF):

Det lyder jo meget tilforladeligt og miljøvenligt, at man vil reducere afgiften på den svovlfattige benzin med 9 øre mod tilsvarende at sætte afgiften på den svovlholdige benzin op med 9 øre. Det lyder jo, som om det er et ægte miljøtiltag, man her vil iværksætte. Så langt kan Dansk Folkeparti selvfølgelig godt være med; det er helt fornuftigt.

Men så kommer overbygningerne og de konsekvenser, de medfører. Og det, skatteministeren siger, er, at når man sænker prisen på diesel, så sker der det, at det bliver mere attraktivt at køre på diesel, og dermed kan man forudse, at nogle af dem, som kører på benzin, så vil gå over til diesel, og det er af hensyn til miljøet ikke ønskværdigt, da benzin anses for at være mere ren end diesel.

Man kunne vel lige så godt have sagt, at det ikke er hensigtsmæssigt, fordi provenuet fra benzinafgiften dermed også vil falde, og det kunne nok være en mere sandsynlig forklaring på det. Men for at forhindre flugten fra benzobilismen over til diesebilismen – uanset om det skyldes miljøet eller frygten for at miste et afgiftsprovenu – for at forhindre dét siger man: Jamen så må vi sandelig alligevel ikke gøre det attraktivt at køre på diesel, så vi forhøjer udligningsafgiften på diesel.

Så summa summarum er, at merprovenuet til staten bliver 175 mio. kr. i 1999, stigende til 270 mio. kr. i år 2002, finansieret af den lettelse eller i hvert fald den miljøforbedring, der egentlig kunne ligge i, at disse bilister valgte at køre på den mindre svovlholdige diesel.

Men resultatet af det er, at diesebilisterne får en merafgift på op til 270 mio. kr. i år 2002, og Dansk Folkeparti kan naturligvis ikke medvirke