

Det spændende er selvfølgelig, at der nu kommer en helt ny type olie på markedet med svovlindhold på 0,005 pct., og ikke mindst den yderligere gevinst heraf. Hvis katalysatorerne er så effektive, som det er beskrevet, får man måske reduceret partikeludslippet med op til 26 pct. fra busserne i den offentlige trafik. Det er jo noget, der kan mærkes, ikke mindst i byområderne, så det er ganske udmærket.

Den merudgift, som raffinaderierne har annonceret for at producere den nye olie, indeholder lovforslaget også en lille notits om; man vil godt afbøde den, i hvert fald indtil udgangen af dette år. I den sammenhæng tør jeg godt kraftigt antyde, at forligspartierne bag dette lovforslag vil være meget positive over for et ændringsforslag, som i givet fald kunne afbøde eller reducere denne udvikling af merprisen for rutebilerne. Det er klart, at en stigning på produktionsprisen alt andet lige vil smitte af på prisen for den kollektive trafik, som vi taler om her, så skulle der komme et sådant ændringsforslag, er jeg sikker på, at forligspartierne vil være meget imødekommende over for det.

Endelig er det også værd at bemærke, at udligningsafgiften på dieselmotorer, som vi jo har kendt i mange år, også er med i denne omgang, men i forhold til det oprindelige forslag fra oktober med en reduceret sats, og det skal selvfølgelig ses i sammenhæng med den måde, afgiftssatsen på dieselolie i øvrigt er strikket sammen. Det er for mig at se en både naturlig og forventet konstruktion, og derfor kan Socialdemokratiet anbefale forslaget.

Mariann Fischer Boel (V):

Forslaget om ændring, i dette tilfælde en forhøjelse, af afgiften på de forskellige typer dieselolie sammen med nogle ændringer af udligningsafgiften er jo en udløber af det forlig, der blev indgået mellem regeringen, SF og Enhedslisten i forbindelse med pinsepakken, og forslaget afløser et gammelt forslag, L 52 fra sidste samling, bl.a. på grund af, at der er sket nogle afgiftsændringer på diesel i Tyskland, nemlig en forhøjelse på 6 pfennig pr. l dieselolie.

Nu er der jo mange måder at skaffe ca. ½ mia. kr. til statskassen på; men jeg synes måske nok, at når man kigger på lovforslaget, er det et af de mere kunstfærdige forslag. Der opereres med indførelse af en ny type dieselolie – ultra-ultra-let må man vel nærmest kalde den – der højst må have et svovlindhold på 0,005 pct., og uanset hvad Venstre i øvrigt måtte mene om

forslaget, er vi bestemt tilhængere af, at man fremmer brugen af de meget svovlfattige diesellojetyper. Men hvis vi kigger på forslagens indhold, må vi konstatere, at det igen er erhvervslivet, der må stå for skud, også på et tidspunkt, hvor det ikke ligefrem er afgiftsforhøjelser, der er brug for, men tværtimod nogle initiativer, der kunne sikre en bedre konkurrenceevne, især for vore eksporterhverv.

Hvis vi kigger på, hvad den fulde indfasning af dette lovforslag kommer til at betyde for erhvervslivet, giver udligningsafgiften 135 mio. kr. og de stigende priser på diesel 225 mio. kr. i årligt provenu, og når vi samtidig kan se, at den samlede ændring af vort CO₂-udslip er beregnet til kun at blive 0,03 pct., synes jeg nok, at hvis vi kigger på det ud fra en miljømæssig synsvinkel, er det en meget høj pris for så lidt.

Hr. Erik Mortensen sagde i sin ordførertale, at vi jo gerne skeler til, hvad tyskerne gør, og at der også er skelet til, at der sker denne forhøjelse på 6 pfennig. Men vi har ikke skelet til, at den tyske regering tilbagefører de grønne afgifter til erhvervslivet, i dette tilfælde for at nedsætte de arbejdsgiverafgifter, man opererer med i Tyskland.

Da Venstre jo ikke har haft nogen lod og del i pinsepakken, påtager vi os heller ikke noget ansvar for forhøjelse af afgifterne på dieselolie.

Brian Mikkelsen (KF):

Her i salen har vi jo tidligere drøftet regeringens lovforslag nr. L 52, som omhandlede afgiftsdifferentieringen, og i dag skal vi så drøfte L 214, der erstatter L 52 og indeholder forslag om, at differentieringen skal ske på et højere niveau. Efter Det Konservative Folkepartis opfattelse er essensen af de to lovforslag nogenlunde det samme.

Som udgangspunkt ser dele af dette forslag meget tilforladelige ud. Det omhandler nemlig et miljøsyn i form af at bekæmpe forureningen ved at nedsætte grænseværdien for svovlindholdet i dieselolie, og det er vi da positive over for. Alt det, der kan gøres med hensyn til konvertering på dette område, er vi positive over for, for så kan man få gjort en indsats for miljøet, som også er praktisk anvendelig.

Men det forholder sig derimod ganske anderledes, når man går i dybden med forslaget. Vi er kede af og også forundrede over regeringens såkaldte miljøforslag og de grønne afgifter, fordi det undrer os, at hver eneste gang, vi skal behandle et sådant miljøforslag, er der altid