

– og jeg mener altid – en sammenhæng mellem miljøforslaget og en ekstra indtægt til statskassen – altid og uden undtagelse. Det oprindelige lovforslag nr. L 52 var ligeledes en del af regeringens såkaldte pinsepakkeaftale, som den indgik med venstrefløjen lige før sommerferien sidste år, og vi er også imod den konstruktion, dette lovforslag lægger op til.

Hvis sigtet virkelig er miljømæssigt og ikke blot reelt set handler om at indkassere lidt ekstra indtægter til statskassen, må det være muligt at skabe nogle incitamenter, således at biljerne foretrækker den mindre svovlholdige diesel uden pålæggelse af yderligere afgifter. Det må også være muligt under udvalgsbehandlingen at finde frem til en konstruktion, der vil betyde et fald i partikelemissionen, men vi ønsker altså en udgiftsneutral konstruktion for forbrugerne og erhvervslivet.

Dernæst overser regeringen hele diskussionen om, hvorvidt dieselmotorer forurener mere end benzindrivne motorer. Vi havde diskussionen, da vi behandlede L 52, vi har haft diskussionen i Trafikudvalget, og der er mennesker, der mener, at det første er mere forurenende end det sidste. Vi har haft besøg i Trafikudvalget af en del eksperter, der var decideret uenige i det udsagn, som står i bemærkningerne om dieselmotorernes skadevirkninger, og i bilag 2 til L 214, som vi behandler nu, hævder Folkevegnfabrikkerne ligeledes det modsatte. Alligevel vælger regeringen at pålægge ejerne af dieselmotorer en afgift, der vil resultere i en økonomisk konsekvens for erhvervslivet svarende til 175 mio. kr., som ifølge beregningerne vil være steget til 360 mio. kr. i år 2002.

Sådan som vi ser forslaget, foreligger der en betydelig stigning i skatteprovenuet på bekostning af forbrugerne og erhvervslivet, og dette uden at regeringen er fremkommet med nye argumenter.

Vi er altså ikke tilhængere af forslaget, men jeg vil gerne understrege, at Det Konservative Folkeparti er for miljøintentionen i forslaget. Men vi er imod, at regeringen endnu en gang forsøger at hæve skatterne under dække af miljøargumenterne, og vi er imod, at det endnu en gang er de danske erhvervsvirksomheder og almindelige forbrugere, der skal døje med konsekvenserne af, at en skat forklædes som en ny, miljørigtig, grøn afgift.

Vi kan altså ikke støtte forslaget, men vi imødeser den kommende udvalgsbehandling, hvor vi vil diskutere med forligspartierne, om man

ikke kan lave en udgiftsneutral konstruktion, der fremmer brugen af svovlfattig diesel.

Aage Frandsen (SF):

Da vi – og vi vil sige regeringen, SF og Enhedslisten – lavede pinsepakken, indeholdt den bl.a. en omlægning af skatten fra indkomstskat – personskat på arbejde, om man vil – til skat på forbrug, bl.a. forbrug af energi og ressourcer, og en omlægning til det, vi kalder grønne afgifter. Nu er det ikke nødvendigvis sådan, at grønne afgifter bare er grønne, fordi de også er indtægtsgivende for statskassen, og i dette tilfælde var der tale om, at vi flyttede skattetrykket fra ét område til et andet område; det er det ene, der lå i det i den forbindelse. Så lå der også en ændring i sammensætningen af personskatten, i og med at vi gav til dem, der havde økonomisk mindst, og tog mere fra dem, der havde økonomisk mest. Et særligt element var, at man ville prøve at gøre noget miljømæssigt rigtigt, ved at den mindre svovlholdige diesel skulle afgiftlettes, tilgodeses på bekostning af den mere svovlholdige.

Alene det, at man hæver afgifterne, betragter vi også som noget, som har en positiv miljømæssig virkning; men det, at man nu hæver afgifterne og altså får en højere indtægt, er ikke noget, der oprindeligt lå i det, for vi kunne ikke være sikre på, hvornår tyskerne forhøjede deres afgift. Men det er da noget, vi tager med, for vi har da et ønske om, at afgiften skal være højere, og at vi til gengæld kan få personskatten eller skatten på arbejde sat ned. Det var intentionen, og derfor lever forslaget helt op til den. Det flytter afgiftstrykket, skattetrykket, det tilgodeser specielt den diesel, som er mindst forurenende, og derfor har vi her et forslag, som efter vores opfattelse et skruet rigtigt sammen.

Det er klart, at der også skal meget andet til inden for bekæmpelse af forureningen på trafikområdet. Man kan og skal bl.a. fremme brugen af filtre til at fjerne partikler, og der er en masse andre ting; en yderligere ændring af afgiftsstrukturen kunne der også være tale om. Men her er altså et enkelt element, som er fornuftigt.

Med hensyn til de negative sider, der kan være tale om for den kollektive trafik, og som også den socialdemokratiske ordfører var inde på, må man jo modvirke dem. Man skal i den forbindelse sikre, at den kollektive trafik bevæger sig i retning af at bruge rigtig energi, der er miljømæssigt fornuftigt, og også sikre, at folk