

stadig kan bruge den kollektive trafik, altså at den ikke bliver for dyr. Forslaget har altså en social side, men det har også en helt klar miljø-mæssig side. Det, der er tale om her, er rutebiler, men der kunne eventuelt også være tale om DSB. Det må vi kigge nærmere på.

Så vil jeg godt afslutningsvis sige til al den provenusnak, at nu har jeg i hvert fald undervejs været ordfører på syv forslag. Skatteministeren har foreslået ekstraindtægter – afhængigt af hvilket år vi vælger, men skal vi tage år 2000 – på ½ mia. kr. og mindreindtægter på 400 mio. kr.

Jeg har været positiv over for indtægten på den halve mia., men med hensyn til de første forslag, vi behandlede, vil jeg godt se lidt på, hvordan pengene eventuelt kunne anvendes. Jeg har kunnet bidrage til mindre indtægter eller udgifter – alt afhængigt af, hvad dette forslag giver til den kollektive trafik – på måske 60 mio. kr., mens partierne derovre endnu ikke har bidraget med én krone og har foreslået, at staten skal have godt og vel 400 mio. kr. mindre i kassen.

Der er nogle, der somme tider taler om, hvem der er økonomisk ansvarlig, og hvem der ikke er økonomisk ansvarlig. Jeg tror godt, at hvis man får sat sådan nogle regnestykker op – og det er ikke atypisk, det er desværre meget typisk i Folketinget – kan man godt se: Hvem er det, der er samfundsøkonomisk ansvarlig? Hvem er det, der bruger pengene mere end én gang?

#### **Klaus Kjær (DF):**

Forslaget er i store træk en genfremsættelse af lovforslag nr. L 52; de eneste umiddelbare forskelle er, at differentieringen nu skal ske på et højere afgiftsniveau, og at der desuden skal ske en regulering af udligningsafgiften, idet de stigninger i udligningsafgiften, der blev foreslået i lovforslag nr. L 52, skal sættes ned.

Men principielt drejer forslaget sig om det samme, nemlig at man under påberåbelse af miljøhensyn foreslår en lavere afgiftsklasse for svovlfattig diesel og for at kompensere for det foreslår en tilsvarende afgiftsforhøjelse på ikke-svovlfattig let diesel, anden dieselolie og petroleum.

Jeg skal henvise til mine generelle bemærkninger vedrørende det tidligere lovforslag, nr. L 52.

Provenugevinsten ved omlægning af afgifterne samt den planlagte forhøjelse af de bebudede forhøjelser som følge af hensynet til grænsehandelen medfører et merprovenu i forhold til gældende regler på 135 mio. kr. i 1999, 270 mio. kr. i år 2000, 295 mio. kr. i år 2001 og 330 mio. kr. i år 2002. Forhøjelsen af udligningsafgiften vil øge erhvervslivets omkostninger med ca. 175 mio. kr. i 1999 stigende til 360 mio. kr. i år 2002, og afgiftsforhøjelsen vil betyde meromkostninger for erhvervslivet på i alt 225 mio. kr. årlig.

Jeg skal ikke undlade at gøre opmærksom på, at der med det nu foreliggende lovforslag synes at være skabt en acceptabel løsning vedrørende registreringsafgift for tilflyttere fra Færøerne og Grønland, som vi alle kan leve med. At forslaget alene har til formål at formindske forurening, kan der meget hurtigt skydes en hvid pil igennem, bl.a. indeholder forslaget også en forhøjelse af afgiften på brændstoffer som autogas og naturgas, som ikke har nogen nævneværdig partikeludledning.

Det kunne såmænd have været et ganske fornuftigt og miljørigtigt tiltag, men det forhold, at man samlet set forhøjer afgiftstrykket i forbindelse med dieselkørsel – oven i købet i en meget væsentlig grad – gør, at Dansk Folkeparti ikke kan støtte forslaget.

#### **Sonja Albrink (CD):**

Lovforslaget er en afløser af lovforslag nr. L 52, som blev fremsat i oktober 1998, og som vi har haft en første behandling af. Under første behandling af lovforslag nr. L 52 fremførte CD, at de ikke var særlig begejstret for den konstruktion, som forslaget lagde op til. Det nye forslag er blot med nogle enkelte ændringer stort set identisk med det omtalte forslag.

I CD ønsker vi ikke at øge bilejernes udgifter. Det var også vores konklusion dengang. Det var bl.a. disse argumenter, som fik CD til at sige nej til det, og det er også derfor, vi igen siger nej til den måde. Vi var som sagt heller ikke med til pinsepakkens vedtagelse. Vi lod andre partier være udslagsgivende på det område.

CD kan som sagt støtte miljødelen, men vi er imod afgiftsdelens og den måde, den beregnes på i dette her forslag. Vi vil dog gerne gå positivt ind i udvalgsbehandlingen og kigge på, om vi måske har en chance for at ændre forslaget, men som det foreligger nu, må vi sige nej til det.