

Med det tilsagn kan vi støtte lovforslaget her, men vi har altså også en forventning om, at vi på et tidspunkt vil være med til at gennemføre forbedringer med nogle af de økonomiske midler, der tilvejebringes.

Christian Jensen (FP):

Dersom skatteministeren havde forventet Fremskridtspartiets tilslutning til lovforslag nr. L 214, har skatteministeren gjort regning uden vært. Det overrasker jo nok heller ikke ministeren særlig og berører sikkert heller ikke ministeren synderligt, idet flertallet nok skal komme i hus fra en anden side, men i hvert fald ikke fra Fremskridtspartiets side.

Ja, så kunne man jo godt stoppe her, og efterhånden som tiden er fremskreden, kunne det måske være meget passende, men det vil jeg dog ikke gøre.

Fremskridtspartiet synes, at forslaget i bund og grund er urimeligt, i og med at det kun har et eneste formål, nemlig at skaffe skattekroner ned i statskassen. Forslaget her har ikke en pind med miljø at gøre. Forslaget i den foreliggende form vil ganske klart indebære, at det danske transporterhverv er det eneste erhverv, der er med til at bringe balance i den provenudebat, der har bølget her i dag. Det er et enkelt erhverv, der kommer til at bringe balance i det her.

Man skal også bemærke, at rutebilerne undtages i den her situation, og det har de for øvrigt også været indtil i dag. Det bevirker, at det danske transporterhverv vil miste markedsandele til udlandet. De tabte markedsandele vil blive overtaget af østvognmænd, de kommer herop med udslidt og miljøurigtigt materiel, som danske vognmænd udskiftede for flere år siden. Så kan man sige, ja, lad dem bare røge, støje og møge sig, mens danske vognmænd og deres chauffører holder stille og ser på. Det er der da i hvert fald ingen miljøforbedringer i.

At der så også bliver færre arbejdspladser ud af det, ja, det gør måske ikke så meget, for man siger jo, at det går godt med beskæftigelsen.

Nej, må jeg sige til skatteministeren, det duer ikke. Lad os få nogle forslag på bordet, der virkelig er miljøforbedringer i. Giv transportbranchen nogle muligheder for ved investeringer i det rigtige materiel at opnå en afgiftsfritagelse i lighed med rutebilerne, så ville vi få miljøforbedringer, der virkelig battede, så havde den branche, der holder Danmark kørende, en mulighed for at vælge. Altså havde man det rigtige

materiel, blev man belønnet ved afgiftsfritagelse, hvis ikke måtte man betale. Men det er vel ikke det, det i realiteten drejer sig om.

Vi håber på, at miljøministeren har opfattet den her situation og så ved en senere lejlighed indgår en aftale med skatteministeren på det her område. Man bliver simpelt hen nødt til at gå den vej, og den dag, det sker, vil Fremskridtspartiet deltage positivt og støtte et sådant forslag.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Vi anerkender helt miljøintentionen i dette forslag, nemlig at man får bremset partikeludledningen fra dieselmotorer, og at man ved et rigtigt afgiftsinstrument fremmer brugen af det, man kalder den ultralette diesel, og der er jo kommet nye tal og mange informationer om, hvordan man teknologisk er kommet længere med hensyn til at frembringe mere miljøvenligt brændstof.

Det, som vi ikke kan forstå, er, at man nødvendigvis, når man laver en differentiering, skal gøre det for at få et betydeligt provenu hjem. Vi har jo, som også flere ordførere har været inde på, fået redegjort for, hvordan der her kommer en belastning af erhvervslivet. Er det det, vi har brug for? Det mener vi ikke.

Vi vil meget gerne, hvis det er muligt, under udvalgsarbejdet forhandle os til nogle ændringer, så vi får den fulde miljøeffekt, men uden den erhvervsbelastning, som også ligger i forslaget. Selvfølgelig kan det skrues sådan sammen.

Nu er der talt en hel del om, hvem der er garant for statsbudgettet. Der vil jeg bare komme med den lille bemærkning, at man kunne jo også se på de samlede udgifter. Kunne man være mere sparsommelig, ja, så behøvede man jo ikke hele tiden at dreje på skatteskruen. Det er jo lidt et spørgsmål om, på hvilket niveau man lægger udgiftsbehovet. Det er klart, at hvis man stadig løfter udgiftsbehovet, må man også stadig skaffe flere indtægter, men man kunne jo spørge: Er det rimeligt stadig at løfte udgiftsbehovet med det til følge, at man rammer erhvervslivet, og at man svækker konkurrenceevnen? Det skaber måske nye problemer.

Vi er kritiske over for, at man vil løse en miljøjodel, som vi bakker helt op om, med en erhvervsbelastning. Det må være muligt at finde en anden løsning, og det vil vi gerne være med til.