

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Det var jo næsten sød musik i en skatteministers ører, da hr. Kofod-Svendsen sagde, at vi kunne lade være med at have helt så mange udgifter, så behøvede vi ikke så mange skatter. Men også for så vidt angår Kristeligt Folkeparti, har jeg nu svært ved at huske de store besparelsesforslag, men jeg glæder mig til, at vi får en inspiration dér. Der er jo ikke den store konkurrence om at begrænse udgifterne her i huset med den retstilstand, der råder i øjeblikket.

Men jeg synes egentlig, hovedbudskabet i den debat, vi har haft her, er, at de fleste har glemt baggrunden for forslaget. Sigtemålet og grunden til, at forslaget ser ud, som det gør, er ikke, at man er gået efter et bestemt provenu. Det er en sidevirkning, som nogle synes er negativ og andre synes er positiv, og nogle er i tvivl, sådan som jeg har hørt debatten.

Sigtemålet blev lagt fast tilbage i juni sidste år, da vi fastlagde benzinafgifterne frem til år 2002, og der var enighed om, at der skulle være neutralitet i forhold til dem, der har diesel som drivmiddel, så vi ikke skabte forvridninger imellem diesel og benzin eller andre drivmidler. Det er baggrunden, og derfor er der altså ikke tænkt på et tal som baggrund for det her forslag.

Når så forslaget har erstattet det tidligere L 52, hænger det sammen med, at partierne bag det her initiativ har været enige om, at vi skulle tilstræbe den maksimale miljømæssige gevinst af de ændringer, vi foretog. Vi var også enige om, at hvis det var sådan, at de tyske afgifter blev forhøjet, inden det her blev vedtaget, eller det så ud til, at det kom inden for kort tid efter, så ville vi trække det, for man får en større miljømæssig gevinst ved at skrue på drivmiddel-skruen end på udligningsafgiften.

Derfor er det her jo i hovedindholdet en gentagelse af lovforslag nr. L 52, men med en stærkere miljømæssig gevinst, fordi udligningsafgiften, den faste afgift, er blevet mindre, og med hensyn til drivmidlet har vi sigtet efter det tyske niveau, men lagt os pænt i underkanten af det. Og man kan spørge til det, men så vidt jeg har forstået de beregninger, vi lavede, og det har været sigtemålet, ligger der også en kompensation i forhold til det, der tilbageføres fra de tyske vognmænd.

Jeg forstår simpelt hen ikke hr. Christian Jensens argumentation om, at vognmændene, der kommer fra Langtbortistan, skulle blive en større konkurrencetrussel ved det her, i og med at

det er drivmidlet, der er ændringen. Hvordan man skulle kunne komme meget langt væk fra uden at tanke op hverken i Tyskland eller i Danmark, forstår jeg simpelt hen ikke. Og derfor har vi taget de erhvervsmæssige, de konkurrencemæssige hensyn, som man normalt bør tage i en sådan sammenhæng.

Jeg vil så bare slutte med at sige, at jeg håber, når man har fået kigget lidt på sammenhængerne, at man så også hos et forhåbentlig bredere flertal her i Tinget vil påtage sig et lidt bredere ansvar for det, der skal ske omkring både miljøet og økonomien. Jeg tror, hr. Brian Mikkelsen sagde, at han var for miljøet, og at han også var for en stram økonomisk politik, men at han var imod midlerne. Altså det giver jeg ikke fem flade ører for, som et tidligere medlem her sagde for mange år siden. Det gør jeg ikke.

Fru Mariann Fischer Boels henvisning til CO<sub>2</sub> kan jeg kun se som en meget dårlig undskyldning for at prøve at sige, at der ikke er miljø i det her, for det er jo ikke det, der er budskabet. Budskabet på den her miljøside er reduktion af partiklerne, og det er vel et af de største miljøspring, i hvert fald i forhold til diesel, man har set i meget lang tid og overhovedet kan forestille sig. Og det har det gode i sig, at vi får den absolut største forbedring i de større byer, hvor problemet med partikler er langt større end ude på landet, i og med at de rutebiler og busser, som har de rigtige katalysatorer, kommer til at virke sammen med den meget svovlfattige diesel og derfor får en forbedring på helt op til 26 pct. på partikeludslippet, hvor gennemsnittet er 13 pct.

Derfor synes jeg, det er noget elendigt hykleri fra dem, der siger, at de er for miljø, men vil stemme imod det her forslag. Ærligt og redeligt – jeg giver ikke noget for den form for falsk tale. Derfor er man nødt til at gøre op med sig selv: Er man for miljøet eller ikke for miljøet? Og hvis man er for miljøet, så kan man ikke stemme imod det her forslag. Det kan man ikke. Så er det rent hykleri.

Med de bemærkninger håber jeg, at Folketingets medlemmer vil tænke over sagen, inden lovforslaget når frem til tredje behandling.

(Kort bemærkning).

**Christian Jensen (FP):**

Jeg har svært ved at tro, at det skal være sådan fat, at skatteministeren ikke forstår sammenhængen i det, jeg fremførte. Det har selvfølgelig ikke noget med dieselolien specifikt at gøre,