

de priser, der er enten i Danmark eller i Tyskland. Og da de ændringer, der ligger i det her lovforslag, fortsat vil indebære, at diesel vil være lidt billigere på den her side af den danske grænse end på den tyske side, så mener jeg klart, at jeg har levet op til det tilsagn, der er givet, også over for danske vognmænd.

Det andet, jeg godt vil sige til hr. Christian Jensen, er med hensyn til miljøet. Det er vel lang tid siden, at Folketinget har vedtaget et lovforslag, der indeholder så meget positiv miljø som det her forslag. Vi bruger faktisk noget, der ligner 170 mio. kr. på at sikre, at den nye, meget svovlette diesel er den eneste, det bliver attraktivt at købe. Ikke mindst når vi ser på de store byer, København, og busserne, så får vi en nedsættelse af svovlindholdet i partiklerne, som miljømæssigt er et tigerspring.

Derfor er det en god investering, og derfor er jeg også meget, meget uenig med hr. Christian Jensen i, at det her kan forringe miljøet. Selv de biler, der måtte komme længere væk fra, og som sviner, bliver jo for at køre i Danmark nødt til at tanke op med den diesel, som er den eneste, der bliver attraktiv, og som er meget, meget svovlet.

Her er vi nogle år foran vore konkurrenter – bortset fra briterne, der har introduceret noget lignende – i forhold til det, der er målsætningen inden for EU, når det gælder at sikre miljøet.

Så derfor mener jeg, at der både er en ordentlig balance erhvervsmæssigt og der er et meget, meget flot spring rent miljømæssigt, og vi er parate til at betale for det, i og med at det koster 170 mio. kr.

(Kort bemærkning).

**Christian Jensen (FP):**

Skatteministeren nærmer sig nu med meget stor hast de voksnes rækker. Det sker, når han passerer den 1. juni. På forhånd kan jeg ønske tillykke dermed.

Jeg vil bare lige oplyse skatteministeren om, at når skatteministeren ser en bil fra Polen, så kommer den med tankkapacitet på mellem 800 og 1.200 l, og den olie, som de kommer med, er sort, og de biler, som de kører med, kan jeg bare illustrere med, at de biler, vi kører med i dag, går igennem Østrig for 7 økopoint. De andre skulle bruge 16, og det er dem, der kommer her.

Hvis skatteministeren tror, at den polak, som kan købe det i Polen til under 2 kr. literen, kører

herop og køber svovlfattig dieselolie, så tror jeg nok, at man må ønske, at det, at skatteministeren træder ind i de voksnes rækker, også vil gøre ham mere realistisk og få ham til at forholde sig mere til hverdagen, for sådan er hverdagen. Jeg har meget svært ved at se, hvilken miljøforbedring der er deri.

Skatteministeren sagde jo også under førstebehandlingen, at skatteministeren ikke ville tilbageføre dieselolieafgiften til danske vognmænd, sådan som det foregår hos busvognmændene, fordi de har påmonteret filtre. Vi er villige til at montere artikelfiltre på vores biler, hvis vi får olieafgiften tilbage, ligesom busselskaberne gør. Så kunne vi få noget miljø, der gavned. Det andet her er i stridende modstrid med, hvad ministeren selv har sagt.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Må jeg lige gøre skatteministeren opmærksom på, at varen først har sin værdi, når den kommer hen til forbrugeren. Og det er helt klart, at med de afgifter, der nu bliver pålagt danske vognmænd, er de simpelt hen nødsaget til at lægge dem på produktionen. Det kan meget vel bevirke, at de danske produkter bliver for dyre i udlandet, og dermed mister vi vores konkurrenceevne og beskæftigelsen i Danmark.

Så det er en meget uheldig situation danske vognmænd bliver bragt i, dansk industri bliver bragt i.

Hermed sluttede forhandlingen.

## Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 og 2 vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget overgik derefter til tredje behandling.

**Første næstformand (Birte Weiss):**

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.