

**Frank Aaen (EL):**

Jamen der er ingen saglig grund til at trække denne sag i langdrag. Vi støtter også lovforslaget.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jamen jeg har kun tilbage at takke for en, som jeg oplevede det, bred opbakning bag lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

## Afstemning

**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 112:

**Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse eller reduktion af den gennemførte forhøjelse af dieselafgiften på 23 øre/l.**

Af Erik Jacobsen (V), Kaj Ikkast (KF), Ole Donner (DF) og Thorkild B. Fransgaard (FRI).  
(FremSAT 2/3 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg kan starte med at slå fast, at prisen på dieselolie er steget betydeligt gennem det sidste år. Det er der bestemt ingen tvivl om, men jeg vil også gerne slå fast, at det kun i begrænset omfang skyldes afgiftsændringer. Stigningerne skyldes hovedsagelig internationale prisstigninger. Af de samlede prisstigninger kan ca. 80 pct. tilskrives internationale forhold, mens de resterende 20 pct. skyldes afgifter.

Det er ikke dieselafgiften, der som påstået er skyld i transporterhvervets problemer, altså dårlig konkurrence, udflagning af virksomheder og høje omkostninger. Det vil jeg gerne

vende tilbage til, men lad mig først nævne, at de danske dieselafgifter er en afvejning af fire forskellige hensyn: for det første hensynet til vognmændenes konkurrenceevne, for det andet hensynet til miljøet, for det tredje hensynet til grænsehandelen og endelig hensynet til nabolandene.

Det er min opfattelse, at vi med den nuværende målsætning om en lavere dieselafgift i Danmark i forhold til udlandet på 15-20 øre har fundet et niveau, der er passende, som på passende vis afvejer de fire hensyn.

Lad mig så kommentere forslagsstillernes bemærkninger:

Her siger man i påstand nummer et, at dieselafgift medfører udflagning.

Det vil jeg godt argumentere imod: Vognmænd, der kører på de samme strækninger, vil tanke så meget som muligt dér, hvor olien er billigst, og så lidt som muligt dér, hvor den er dyrest, og det gælder både danske og udenlandske vognmænd. Afgifterne er ens for alle vognmænd uanset nationalitet. Køber vognmænd diesel i Danmark, skal de betale den danske afgift, uanset om vognmanden er fra Danmark eller Luxembourg. Afgiften betales dér, hvor dieselen tankes, ikke dér, hvor lastbilen er indregistreret. Det er altså ikke på grund af den danske afgift, at der er sket en udflagning. Det kan der være andre grunde til, men det er ikke de danske afgifter.

Påstand nummer to er, at dieselafgiften forringer vognmændenes konkurrenceevne.

Dieselafgiften påvirker uden diskussion vognmændenes konkurrenceevne, og derfor er de danske dieselafgifter lavere end i de lande, der omgiver os. Det giver de danske vognmænd en konkurrencefordel. Det har også hele tiden været målet, at de danske dieselpriser før moms skal ligge ca. 15 øre pr. liter under de tyske. For et års tid siden var forskellen nede på ca. 10 øre, men nu er den oppe på ca. 20 øre i prisforskel i dansk favør i forhold til afgiften.

Samtidig har det været tilstræbt at holde vægtafgift og vejafgift på det lavest mulige niveau efter EU's regler.

I løbet af det sidste års tid har Tyskland forøget dieselafgiften med 46 øre pr. liter; i Danmark er den forøget med 28 øre pr. liter. En del af forskellen på de 18 øre, nemlig 8 øre, er dog brugt til at gøre den danske dieselolie mere svovlfattig og dermed tilgodese et miljømæssigt hensyn. Svovlfattig dieselolie er dyrere end almindelig dieselolie.

Tilbage står, at den danske dieselolie er blevet 10 øre billigere i forhold til den tyske gennem det sidste år, så spændet nu som sagt er 20 øre, og jeg kan ikke se, hvordan det skal kunne have forringet de danske vognmænds konkurrenceevne.

Prisen på dieselolie er steget det sidste år, men ikke så meget på grund af afgifter. I løbet af 1999 steg priserne med i underkanten af 1,40 kr. Heraf udgjorde stigningen i afgifterne ca. 30 øre pr. liter, og resten, ca. 1,10 kr., skyldes internationale prisstigninger, men da de internationale prisstigninger i sagens natur gælder for både danske og udenlandske vognmænd, ja, så kan det ikke have svækket danske vognmænds konkurrenceevne.

Dermed ikke sagt, at vognmandserhvervet ikke har vanskeligheder, det er blot ikke dieselafgiftens skyld. Jeg vil i den forbindelse godt gøre opmærksom på, at der er nedsat et udvalg med repræsentanter for bl.a. Dansk Transport og Logistik, der skal undersøge transporterhvervets konkurrencevilkår, og jeg ser ingen grund til her at foregribe udvalgets konklusioner.

Påstand nummer tre er, afgiftnedsættelsen giver 1,1 mia. kr. ekstra. Det er den påstand, at man opnår en provenugevinst ved at nedsætte dieselafgiften, og argumentet er, at en lavere afgift vil få flere til at tanke i Danmark og dermed få flere til at betale den danske afgift. En provenugevinst på ca. 1,1 mia. kr. er nævnt.

Også de tal er diskuteret før. En provenugevinst på 1,1 mia. kr. bygger på nogle forudsætninger, der mildest talt er urealistiske. Det samlede grænsesalg ved en afgiftnedsættelse skal forøges med 480 mio. l. Det er næsten en tredobling af grænsesalget. Alene de udenlandske vognmænd skal syvdoble deres grænsehandel i Danmark, og det tror jeg ikke har nogen form for realisme i sig.

Det er min vurdering, at en afgiftnedsættelse på 23 øre pr. liter ikke vil forøge salget med mere end ca. 100 mio. l dieselolie, svarende til et provenu på omkring 235 mio. kr. Samtidig vil der komme et umiddelbart provenutab på 460 mio. kr. som følge af afgiftnedsættelsen, altså et samlet provenutab på over 200 mio. kr. Nedsættelsen vil aldrig kunne give et merprovenu på 1,1 mia. kr.

Så er der påstand nummer fire, der siger, at en afgiftsstigning giver et provenutab.

Det har jeg været inde på. Afgiftsforhøjelsen i december på 23 øre giver stadig væk efter vores

opfattelse et merprovenu i forhold til den situation, vi tog udgangspunkt i, 450 mio. kr., og afgiftsforhøjelsen fører altså ikke til et provenutab for staten, men til det modsatte af det, der påstås.

Der er ikke hold i påstanden om, at de danske afgifter fører til udflagning af danske vognmænd, til forringet konkurrenceevne eller til provenutab. Det er i sagens natur heller ikke i regeringens interesse at føre en politik, der har sådanne konsekvenser. Regeringen søger at give vognmændene så gode konkurrencemæssige vilkår som muligt, men som sagt er der også andre hensyn at tage: til miljøet og til vore nabolande.

Regeringen har ikke ændret opfattelse i forhold til debatten, vi havde i december. Derfor kan jeg ikke støtte beslutningsforslaget, og derfor skal jeg så også opfordre Folketinget til at stemme imod, hvis forslaget når frem til anden behandling.

#### **Bjarne Laustsen (S):**

Hvis man kunne være enig i de påstande, der ligger i bemærkningerne til beslutningsforslaget, kunne man måske være enig i forslaget, men det kan Socialdemokratiet ikke.

Det siger sig selv, at det ikke er vores mål at skade danske vognmænd, men politik er nu en gang at afbalancere forskellige interesser, og Socialdemokratiet finder, at balancen i den lov, der blev vedtaget i december sidste år om forhøjelse af dieselafgiften med 23 øre, er i orden.

Skatteministeren fik bemyndigelse til at hæve energiafgifterne på diesel i overensstemmelse med den ændring af afgifterne, som tyskerne allerede havde vedtaget, og for at bevare balancen mellem benzin- og dieslbiler og holde justeringen udgiftsneutral for de typiske dieslbiler blev udligningsafgiften for ikkebenzindrevne biler nedsat.

Socialdemokratiet støttede dengang og støtter stadig til fulde de miljø-, transport- og sundhedspolitiske aspekter, der lå i forhøjelsen af energiafgiften på diesel. Det er vores opfattelse, at forbrug af goder, der er til skade for miljøet, skal beskattes, men ikke så hårdt, at dansk erhvervsliv mister muligheden for at konkurrere inden for eksportmarkederne. Der er ordningen, hvor Danmark konsekvent lægger sig 10-20 øre under de tyske dieselafgifter, også den mest hensigtsmæssige.

Ligesom skatteministeren undrer jeg mig også noget over den påstand, at de seneste af-

giftsforhøjelser skulle være årsag til masseudflagning blandt danske vognmænd. Jeg savner belæg for påstanden om, at det skulle skyldes de høje danske afgifter, som jo altså fortsat ligger under de tyske. Argumentet holder ikke, og forslagsstillernes løsningsforslag holder heller ikke, så Socialdemokratiet kan ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Det er meget beklageligt, at Socialdemokratiet afviser dette beslutningsforslag. Det er ellers et godt socialdemokratisk forslag. Det handler om at bevare danske arbejdspladser i Danmark, at styrke dansk konkurrenceevne og dermed vores eksport. Så det burde da rigtig være socialdemokratisk politik. Når staten yderligere ikke mister noget nævneværdigt provenu ved det, så er det egentlig lidt ufatteligt, at vi skal møde modstand fra den side af salen.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Til hr. Erik Jacobsen kan jeg sige, at det ikke er et særlig socialdemokratisk forslag, at der er et provenutab for staten, som der vil være i det forslag, som Venstre her har fremsat.

Det er heller ikke entydigt, at det skulle være dieselaftgiften, der er årsag til udflagningen. Jyllands-Posten havde den anden dag to sider, hvoraf det fremgik, at det bestemt ikke er entydigt, at det er dieselaftgiften, men måske snarere social dumping og andre forhold, der gør sig gældende.

Op jeg synes så ikke, at det klæder Venstre at begive sig ud på den galej, tværtimod kan vi lide at have et marked og et indre marked, hvor vilkårene er ens for erhvervet, men da vi ligger i underkanten af de tyske afgifter, så må det skyldes andre ting, som jeg har været inde på, f.eks. social dumping.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Jeg vil gerne spørge hr. Bjarne Laustsen, om man i Socialdemokratiet er klar over, at der findes en refusionsordning i nogle EU-lande – Holland, Belgien – hvor udenlandske og indenlandske vognmænd kan søge om refusion af et lignende beløb som det, vi har til behandling i dag. Synes den socialdemokratiske ordfører ikke, at det er konkurrenceforvridende?

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Nu var det lidt svært at høre, hvad hr. Erik Jacobsen sagde, men spørgsmålet, om der findes forskellige refusionsordninger, er korrekt.

Men i de samme artikler i Jyllands-Posten fra i onsdags er det jo også klart, at der er nogle virksomheder, som er flyttet ud, der vender tilbage til Danmark igen, netop fordi man siger, at der ikke er noget økonomisk incitament til at være ude, og så vil man hellere være i Danmark. Og det forstår jeg ganske udmærket.

**Flemming Hansen (KF):**

I bemærkningerne til beslutningsforslaget har forslagsstillerne kommenteret, hvorfor det er nødvendigt at ophæve eller reducere dieselaftgiften på 23 øre pr. liter, som blev indført 1. januar 2000.

Vi taler her om et erhverv og en branche, der i forvejen er hårdt belastet, og med de mange initiativer, der ustandselig kommer fra denne regering for at belaste enhver form for bilisme her i landet, er det klart, at det er nødvendigt at kigge på det utal af afgifter, der er, og her er altså en af dem, der åbenlyst er urimelig.

Det er jo paradoksalt, at når priserne på markedet er lave, så har regeringen travlt med at komme med nye afgifter, for det burde jo også betyde, at når markedsprisen er høj, så burde man fjerne nogle af de afgifter, så der kom en naturlig balance. Men det gør man ikke; man er bedøvende ligeglad med det. Vi beklager det. Vi kan sagtens støtte det her beslutningsforslag.

**Aage Frandsen (SF):**

Da vi i december måned vedtog den forhøjelse, som nu foreslås fjernet, da gjorde vi det ud fra nogle bestemte betragtninger, nogle overvejelser, som vi overhovedet ikke kan se har ændret sig i forhold til dengang.

De forudsætninger, som vi gik ud fra dengang, var forholdet til vore nabolande, hvordan afgiften var dér, og det var forholdet til miljøet, og det var selvfølgelig også en afvejning af konkurrenceforholdene. De forudsætninger er fuldstændig de samme i dag. Det siger derfor sig selv, at vi jo ikke kan støtte et forslag, som er det modsatte af det, som vi støttede for 4 måneder siden.

Der er ingenting, der har ændret sig siden den tid, og derfor kan man undre sig lidt over, at forslagsstillerne nu fremsætter et forslag, for de må jo da regne med, at det, vi mente for få

måneder siden, mener vi stadig væk. Vi går ikke rundt og har én mening den ene dag og en anden mening den næste dag.

Så vil jeg også godt sige, at forslaget jo bygger på nogle forudsætninger, som jeg ikke ved om man selv går ind for, fordi man henviser til, hvad Dansk Transport og Logistik har givet udtryk for, og det skulle jo så i virkeligheden betyde en hel masse penge i statskassen, det her, men forslagsstillerne siger, at det ikke betyder nævneværdige tab, og det vil sige, at man skriver noget i bemærkningerne, som man tilsyneladende altså alligevel ikke selv tror på. Det synes jeg altså er sådan lidt underligt. Hvorfor tager man nogle synspunkter med, som man åbenbart ikke mener er rigtige? Det er jo et forsøg på at vildlede Folketinget.

Nu er det jo sådan, at vi med hensyn til påstandene i bemærkningerne godt kan gennemskue dem, når det er så tykt, men jeg synes alligevel, at det havde klædt forslagsstillerne lidt mere, hvis de havde skrevet, hvad de rent faktisk tror det vil betyde for provenutabet.

Vi kan selvsagt overhovedet ikke støtte forslaget.

#### **Inge Refshauge (DF):**

Da Dansk Folkepartis ordfører, hr. Klaus Kjær, ikke er til stede skal jeg læse hans ordførertale op:

Beslutningsforslaget er en reaktion på vedtagelsen af lovforslag nr. L 89 af 17. december 1999, hvor dieselaftgiften blev forhøjet med 23 øre pr. liter.

Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at det danske afgiftsniveau skal være lavere end det udenlandske for at forhindre, at danske og udenlandske virksomheder tanker uden for landets grænser, og for at danske vognmænd ikke skal foretage udflugning, hvorved den danske transportbranche jo mister arbejdspladser.

Dansk Transport og Logistik har foretaget en række undersøgelser og beregninger, som påviser disse konsekvenser. En forhøjelse af dieselaftgiften i Tyskland med 23 øre pr. liter og en uændret dieselaftgift i Danmark ville give staten et samlet merprovenu på 1.123.000.000 kr., hvilket er betydelig mere end forhøjelsen af den danske dieselaftgift.

Dansk Folkeparti kan som medforslagsstiller anbefale beslutningsforslaget til vedtagelse.

#### **Anders Samuelson (RV):**

Da den Radikale trafikordfører ikke kan være til stede, skal jeg på hendes vegne sige, at Det Radikale Venstre som aktiv deltager i trafikforliget bestemt ikke kan støtte dette beslutningsforslag.

Provenuet af denne dieselaftgiftsforhøjelse bliver indkrævet for at kunne medfinansiere den 5-årige kollektive trafikaftale, som forslagsstillerne meget skuffende for os ikke deltog i. Vi kan imidlertid konstatere, at der ikke var støtte til andet end flotte ord, på trods af at i hvert fald den konservative forslagsstiller gennem hele 1999 rykkede den daværende trafikminister kraftigt for en ny rammeaftale. Man hoppede så af, da vi kom til finansieringen.

I Det Radikale Venstre glæder vi os over, at der trods alt kom en 5-årig trafikaftale, der gav mulighed for bl.a. indkøb af nyt materiel til DSB, en ombygning af Københavns Hovedbanegård, så den kan klare det værste pres, og endelig driftspenge til opretning af nedslidte skinner.

Med hensyn til selve forslaget vil jeg minde om, at den danske dieselaftgift stadig ligger 10 øre under den tyske dieselaftgift, selv om jeg godt er klar over, at dette ikke er nok for forslagsstillerne. Hertil må jeg sige, at så kunne vi ikke få finansieret forliget om den kollektive trafik.

Når forslagsstillerne klager over de høje omkostninger for danske vognmænd, må jeg også minde om, at der er andre parametre, der spiller en rolle for dem, da det jo er et vognmandserhverv. Når konkurrencen i vognmandsbranchen er så benhård, som den er, skyldes det bl.a., at prisen på arbejdskraft, altså chaufførlønninger, er langt mindre i f.eks. Østeuropa og andre steder i Europa end i Danmark.

Til gengæld har danske arbejdsgivere, og det gælder også vognmændene, et helt unikt system, der vist ikke kendes ret mange andre steder fra, nemlig hire and fire-modellen. Arbejdsgiverne kan hyre og fyre næsten fuldstændigt frit efter de danske regler. Og de sociale ordninger, som danske arbejdsgivere er underlagt, er yderst lempelige i sammenligning med f.eks. de tyske, bidragsfinansierede ordninger – bygget op, som de er, med arbejdsgiver- og lønmodtagerbidrag. Hos os er det staten eller fællesskabet, der sørger for sygesikring, det meste af dagpengesystemet osv. Alt i alt et gunstigt system for arbejdsgiverne, der derved har nogle

økonomiske fordele i forhold til f.eks. de tyske arbejdsgivere.

Denne form for håndsækning skulle jo nok kunne opveje en forhøjelse af dieselafgiften, men som sagt af skatteministeren er der i øjeblikket et arbejde i gang, som undersøger hele området, og det vil vi også afvente.

På baggrund af det, som jeg har omtalt her, kan Det Radikale Venstre samlet set ikke støtte forslaget.

#### **Søren Kolstrup (EL):**

I december 1999 accepterede Enhedslisten, at dieselafgiften kunne stige. Det gjorde vi, fordi vi er tilhængere af en sådan stigning. Den har en gunstig miljøeffekt, især hvis provenuet fra miljøafgiften går til noget, der kan styrke miljøvenlige transportformer. Og det var just tilfældet, da vi indgik aftalen om dieselafgiften, for hele provenuet går til at sikre udbygningen af den kollektive trafik. Det gælder både udbygningen med nye skinner og nyt materiel.

Derfor var den her afgift eksemplarisk for os. Vi har aldrig troet på, at en afgift i sig selv behøver at være nogen løsning, men i det øjeblik provenuet – som i det her tilfælde – går målrettet til at give den kollektive trafik et løft, kan vi i hvert fald gå ind for den.

Når det så er sagt, undrer jeg mig som andre ordførere over forslaget. Der er jo tale om, at de danske afgifter ligger under de tyske, og der er tale om, at vi generelt har set, at transport på gummihjul har fået mere og mere at skulle have sagt, har erobret et større og større marked.

Jeg forstår udmærket det motiv, der ligger bag forslaget, nemlig at her har vi en branche, hvor konkurrencen er knaldhård. Jamen sådan er det. Men vi, der har et endnu mere overordnet synspunkt, må dybt beklage, at der er flyttet gods fra vand, at der er flyttet gods fra skinner. Vi ønsker denne udvikling bremset til fordel for, at vi får aflastet den trængsel, der er på vore veje, til gunst for mere gods på vand og mere gods på skinner.

Derfor kan jeg bedrøve forslagsstillerne med, at vi sådan set er indstillet på endnu en lille stigning af dieselafgiften, der eventuelt kunne gå målrettet til at fjerne vore havneafgifter, så vi kunne få mere gods på vand.

(Kort bemærkning).

#### **Erik Jacobsen (V):**

Jeg vil gerne sige til ordføreren for Enhedslisten, at man kan ikke forestille sig, at man kan

beskatte transport på gummihjul væk. Vognmændene videresender den afgift til deres kunder, og det vil dermed sige til bl.a. Enhedslistens vælgere. Det er de børnerige familier. Det er dem, der bruger de hurtige transporter til fødevarer, levnedsmidler. Så hvad det angår, kan vognmændene melde hus forbi. Det skal man ikke forestille sig.

Men varer har først en værdi, når de kommer hen til brugeren. Lad os gøre det helt klart. Og udviklingen kan man heller ikke bremse. Det er intet, der er hurtigere og mere effektivt end lastbiler.

(Kort bemærkning).

#### **Søren Kolstrup (EL):**

Det er fuldstændig rigtigt. Det er ikke tilfældigt, at lastbilen har vundet frem. Men derfor behøver vi jo ikke at tabe hovedet. Man kunne f.eks. stille det spørgsmål: Hvad er lastbilen god til, hvad er den mindre god til, og hvad er den slet ikke god til? F.eks. kan der være en lang række tunge varer, de såkaldte bulkvarer, hvor det siger sig selv, at det kan være en stor fidus at styrke vandtransporten for disse varer.

Så kan Venstres ordfører sige, at hvad angår fødevarer – når man nu har indrettet verden, som man har det – har lastbilen et klart fortrin, men jeg vil anbefale, at vi ikke taber hovedet og forholder os langt mere differentieret til, hvad det er for en type af varer, vi har med at gøre.

Og så kan jeg i øvrigt meddele, at vi ønsker, at det samlede transportarbejde i verden reduceres.

Det kunne godt være, at det var en idé, at en del af fødevarerproduktionen blev gjort en lille smule mere lokal.

(Kort bemærkning).

#### **Erik Jacobsen (V):**

Gør det slet intet indtryk på Enhedslistens ordfører, at det her også handler om danske arbejdspladser forbliven i Danmark, danske virksomheders produktionsevne, danske virksomheders konkurrenceevne ude i Europa? Og gør det heller ikke indtryk, når andre EU-lande refunderer den afgift, også til danske vognmænd? Så synes jeg, at vi er forpligtede til at gøre noget lignende herhjemme.

Men der er stadig væk håb om, at det kommer igennem. Det er et rigtig godt socialistisk forslag, og det burde være blevet modtaget med kyshånd.

(Kort bemærkning).

**Kim Behnke (FRI):**

Jeg kan ikke forstå Enhedslistens argumentation, når den bygger på, at vi skal have begrænset transporten i denne verden.

Hvem er det, der har glæde af, at radioapparater kan fremstilles i Malaysia? Er det millionæren? Nej, det er jo lige præcis de dårligst stillede i samfundet, der har glæde af den internationale konkurrence, som har glæde af, at varerne kan fremstilles billigst dér, hvor de nu engang kan fremstilles billigst: at tomaterne bliver billigere, når de bliver dyrket i Grækenland og Italien, end hvis de bliver dyrket i drivhuse i Danmark.

Så derfor taler Enhedslisten faktisk i dag for, at vi skal begrænse transporten og dermed gøre det attraktivt at være rig og velhavende, hvorimod de, der har det skidt og dårligt, ja, de skal have endnu mindre. Det er et mærkeligt synspunkt, Enhedslisten har.

(Kort bemærkning).

**Søren Kolstrup (EL):**

Problemet i hr. Kim Behnkes argumentation er, at man jo ikke i hr. Kim Behnkes økonomiske verden måler de udgifter, som transporten påfører den ydre verden. Hvis man gjorde det, ville man få et mere rent regnestykke. Det er jo ganske gratis for transportsektoren at påføre det omgivende samfund miljøproblemer, som skatteapparaterne så bagefter betaler for at rense op. Så længe vi ikke har det regnestykke, er det svært for hr. Kim Behnke og undertegnede at føre en diskussion, der hviler på dokumentation.

Men jeg kunne jo modsat spørge hr. Kim Behnke, om han var interesseret i, at vi i varens pris fik indregnet eksternaliteterne, de omkostninger, som en given transportsform påfører det ydre miljø og dermed fællesskabet og dermed skatteyderne og dermed dem, der betaler mest i skat, og det er ofte fattiglusene.

**Børge Klit Johansen (KRF):**

Der skal ikke herske tvivl om, at Kristeligt Folkeparti ønsker fornuftige konkurrenceforhold for danske vognmænd, og vi er stolte over den effektivitet og professionalisme, som den danske transportsektor er præget af.

Eksportvognmændene har det utrolig svært i de her dage, og jeg har her de sidste par dage talt længe og inderligt med en af vore store eksportvognmænd, som fortalte mig, at hans om-

sætning stiger og stiger, men han køber ikke en eneste bil, og han ansætter ikke en eneste chauffør. Han ansætter flere på sit kontor og mere administrativt personale.

Når man så graver i det og spørger: Hvad er problemet? Er det de 23 øre eller de 23 øre sidste sommer, eller er det sammenligningen med andre lande? Han fik regnskabsafdelingen til at køre det ud, og hans bilag viser, at der ingen forskel er på det, han rent faktisk giver for sin diesel i Danmark og i Tyskland. Det er altså hverken billigere eller dyrere; dieselen koster det samme. Så hvis der er en konkurrenceforskel, så er det altså ikke dér.

Han siger, det gør så ondt; det gør så ondt, fordi det, der sker, er, at når de skal give tilbud på noget, så siger de også til kunden: Ja, vi har altså ikke råd til at sende en af vores egne biler, så der kommer en polak og henter det og kører det.

Når vi stemte imod afgiften i december, så skyldtes det det, som hr. Kolstrup så levende har illustreret for os her i dag, nemlig den direkte kobling mellem dieselafgiften og det behov, der var for 300 mio. kr i Jernbanestyrelsen til genoprettelse af skinnenettet og til forskelligt andet inden for DSB's og Jernbanestyrelsens regi. Vi fandt det umoralsk og kunne ikke acceptere den direkte kobling. Samtidig vil vi meget nødtigt fremstå som Venstre, der gik med i et politiforlig, fordi man havde fiflet lidt rundt, og så sige: Jamen så bruger vi ikke de 300 eller 400 mio. kr. til det.

Det, som jeg også sagde til hr. Hovmand og hr. Kaj Ikast under DSB-forhandlingerne i oktober, var: Jamen altså, hvis ikke de her penge bliver brugt inden for jernbaneområdet – hvis vi i øvrigt accepterer, som vi gør i Kristeligt Folkeparti, at der skal være en vis lighed mellem afgiftsniveauet og brændstofpriserne i Danmark og i Tyskland – så er jeg sikker på, at så vil skatteministeren bare gå hen og bruge pengene til noget andet. Det tror jeg er den virkelighed, vi lever i.

Vi stemte imod på grund af den direkte kobling mellem de 300 mio. kr. og så den mangel, der var i Jernbanestyrelsen. Vi har, som vi også sagde ved førstebehandlingen af dieselafgiftsloven i december, megen sympati for den argumentation, at man følger Tysklands satser, og vores endelige stillingtagen afhæng altså af den direkte kobling, og vi tager stærkt afstand fra hr. Kolstrups udtalelse i den forbindelse. Vi øn-

sker ikke, at vognmændene skal finansiere jernbanerne.

Det argument med den omvendte grænse-handelsfilosofi, der ligger i forslaget – undskyld til Venstre – kan vi altså ikke acceptere. Der bliver ikke flyttet én eneste bil hjem til Danmark på grund af de 23 øre. Der bliver ikke én eneste bil mere med danske nummerplader og danske chauffører.

Vognmændene græder da, når de skal sende en polsk bil ud at hente deres varer, og jeg forstår godt, at de drømmer om at få flere biler med deres eget firmanavn på og med gode, danske chauffører til at køre dem. Det synes vi da også er det rigtige, men vi har altså fået en anden verden, især siden 1989, hvor Muren faldt, og det gør altså, at vi skal konkurrere med Østeuropa, og da må vi sige, at dér er transporterhvervet altså et af de erhverv, som kommer til at lide under det, ligesom tekstilbranchen har lidt under konkurrencen fra udlandet i en globaliseret verden.

Vi har et andet problem med det her forslag. Det er, at vi principielt ikke går ind for ufinansierede forslag, og vi må altså erkende, at de her penge er brugt, og vi kan ikke acceptere den finansieringsmodel, der ligger i det. Vi tror ikke på, at pengene kommer tilbage derfra. Vi kan så stadig væk beklage, at der er den her kobling, men pengene er brugt, og det må vi så leve med.

Hvis der er forhold, der gør, at de danske eksportvognmænd har nogle direkte konkurrenceforvridende forhold, så må vi se på disse forhold og ikke isoleret på dieselaftgiften.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Nu nævner ordføreren for Kristeligt Folkeparti ganske rigtigt de 300 mio. kr., som skulle gå til at støtte DSB Gods. Jamen dér har vi egentlig kernen i dette beslutningsforslag: Er det ikke urimeligt, at et privat erhvervsliv skal være med til at støtte en offentlig statsinstitution? Dette spørgsmål vil jeg gerne have besvaret herfra.

(Kort bemærkning).

**Børge Klit Johansen (KRF):**

Der skal ikke herske tvivl om, at vi i Kristeligt Folkeparti mener, at det er fuldstændigt uacceptabelt med den argumentationsform, der er, men når det er sagt, så må vi også sige, at det er

bare ikke dér, vi står i dag. Det er altså ikke december 1999; det er april 2000.

**Kim Behnke (FRI):**

Vi fra Frihed 2000 er medforslagsstillere, og det er vi, fordi vi mener, at det danske vognmands-erhverv har brug for en håndsrækning.

Vores ambitionsniveau er nemlig betydeligt højere end regeringens. Hvor regeringens ambitionsniveau bare er at sørge for, at danske vognmænd ikke har det værre end deres konkurrenter i udlandet, ja, så har vi faktisk det ambitionsniveau i Frihed 2000, at vi mener, vi burde give de danske vognmænd bedre vilkår, sådan at det rent faktisk er en fordel at drive vognmandsforretning fra Danmark.

Og hvorfor så det? Jo, for det landsbysamfund, som socialisterne mest ihærdigt med Enhedslistens ordfører i dag taler om, hvor vi ikke transporterer varer, men hvor vi går de få meter hen til bødkeren og får fremstillet en tøn-de, hvor vi går de få meter hen til skomagere og får skåret en ny træsko, ja, det samfund er en saga blot.

I dag er det sådan, at varerne bliver transporteret, uanset om det er danske vognmænd, der transporterer dem, eller udenlandske, og hvis ikke den danske vognmand er konkurrencedygtig, ja, så ringer kunder og leverandører til tyske, svenske, polske, hollandske osv. vognmænd, og så er det dem, der kører med varerne.

Så er spørgsmålet jo: Hvilken miljøfordel er der ved at have en polsk eller en svensk lastvogn til at køre med varerne i Danmark? Svaret er: Ingen. Der er tværtimod ulemper ved det, mest når østeuropæiske vognmænd, der hverken overholder arbejdsmiljøregler, køre-/hviletidsbestemmelser eller noget som helst, ligger og kører rundt på de danske veje, fordi de danske vognmænd ikke er konkurrencedygtige. Så derfor må det være et mål at få gjort forholdene for danske vognmænd gode igen.

Det, man så har gjort i aftalen mellem regeringen og venstrefløjene, er, at man har pålagt de danske vognmænd en afgift, som man oven i købet helt åbenlyst lader gå til konkurrenterne, og det svarer jo til, at Folketinget vedtog en afgift på Føtex og så forærede pengene til SuperBrugsen; det ville man jo aldrig finde var rimeligt. Man går ud og giver vognmændene en særlig afgift, og de penge bliver så givet til vognmændenes stærkeste danske konkurrent,

nemlig DSB Gods, som kan få lov til at have de mange millioner i driftsunderskud.

Når det så bliver fremført af Kristeligt Folkepartis ordfører, at det jo er en udvikling, vi må vænne os til – vi tabte tekstilarbejderne til Østeuropa, og nu taber vi transportarbejderne – så er mit spørgsmål: Hvornår lærer vi af vores fejl? De fejl, vi begik, da vi tabte tekstilindustrien, ja, det var jo netop, at vi ikke i tide erkendte, at med de danske skatter og afgifter, ja, så ville vi miste arbejdspladser til Østeuropa.

Når nu vi har konstateret det som en kendsgerning, at det var det, der skete, så burde det være menneskeligt at lære af vores fejl. Den kloge lærer af sine fejl, den dumme bliver ved med at begå de samme fejl. Og derfor er budskabet i dag jo selvfølgelig, at vi skal lære af de fejl, vi har begået, og lade være med at begå de samme fejl over for vognmandserhvervet. Vi skal tværtimod sørge for at bevare vognmandserhvervet på danske arbejdspladser.

Det kan da godt være, at skatteministeren vil ærgre sig over, at han i nogle statistikker ikke får helt det samme dieselprovenu og ikke får helt det samme vægtafgiftsprovener osv. fra danske vognmænd, men til gengæld bevarer vi arbejdspladserne, og det er bedre at få en lav procent af et stort beløb end en høj procent af et lille beløb. Så enkelt er det, men det forstår skatteministeren bare ikke.

Derfor er det ærgerligt, at der ikke er flertal for det her forslag i dag. Det ville være en god håndsrækning til de danske vognmænd, så de tror på erhvervet igen, så de tør købe nye lastbiler, så de tør ansætte nye chauffører. Den håndsrækning ville vi gerne have givet det danske vognmandserhverv, og derfor støtter vi naturligvis forslaget.

(Kort bemærkning).

**Børge Klit Johansen (KRF):**

Jeg har meget stor sympati for det fremsatte forslag, men argumenterne holder ikke. Før den her 23-øres-afgift og før sidste sommers afgift brugte den samme vognmand stadig væk sine polske kolleger til at transportere sine varer, for som verden er skruet sammen, så hænger det altså bedre sammen. Hvis jeg troede på, at vi kunne rette op på det problem ved at fjerne denne her 23-øres-afgift, så ville vi også i Kristeligt Folkeparti støtte det her forslag.

Problemet er, at vi ikke løser øst-vest- eller globaliseringsproblemet ved at fjerne en 23-øres-afgift. Jeg kan se signalværdien i det,

og jeg kan se, at man kan sætte et plaster på såret med hensyn til den uhyrlighed, det var over for vognmændene at koble det så direkte sammen, som om det var en støtte til jernbanerne. Deri giver jeg forslagsstillerne ret.

**Erik Jacobsen (V):**

Nu har jeg jo i forbindelse med mine korte indlæg argumenteret for mit partis synspunkter med hensyn til dette beslutningsforslag og er egentlig overbevist om, at højresiden selvfølgelig har forstået signalet, og vi vil gerne sige tak for den støtte, man har udtalt heroppefra.

Men det er egentlig også mit indtryk, at venstre side af salen også har forstået en del af det, men derfra og så til at erkende det er der nok et stort skridt. Men vi har da lov at håbe på, at når det kommer til udvalgsarbejdet, vil det være muligt at bevæge de partier, der har været imod det.

Det er et godt forslag. Det drejer sig om danske arbejdspladser, det drejer sig om styrkelse af dansk erhvervsliv og dermed dansk eksport, og det burde være en sag, der kunne gå let igennem salen her.

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Hr. Erik Jacobsen har gentagne gange under debatten brugt udtrykket, at det er et godt socialistisk forslag, og at han derfor ikke kan forstå, at de partier, som han mener er socialistiske, ikke kan støtte forslaget.

Der kan være mange ædle motiver heri, men ifølge Jyllands-Posten tog chaufførernes formand i Aabenraa, hr. Johnny Schytt-Nielsen, på egne vegne til Luxembourg for at se, hvad der rent faktisk var sket med en række af de vognmandsfirmaer, som er udflegede, og ifølge de oplysninger handler det om helt andre motiver end de 23 øre. Det handler om, at man har en postkasseadresse på en villavej, hvor lastbilkørsel i øvrigt er forbudt.

Det undrer mig meget, at det er sådan nogle ting, Venstre bakker op. Jeg troede, Venstre gik ind for, at der er orden i tingene, og at det ikke bare er fiduser, man bakker op.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Det her har intet med fiduser at gøre, men de nøgne kendsgerninger.

Nu har jeg et par gange stillet et spørgsmål her fra Folketingets talerstol, som ikke er blevet

besvaret, og nu kan jeg da have lov til at håbe, at den socialdemokratiske ordfører vil besvare det. Og det er: Synes man, det er rimeligt, at et privat erhverv skal være med til at betale en konkurrerende offentlig institutions under-skud?

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Det, der er rimeligt, er, at når et erhverv er med til at belaste miljøet, forurene og en lang række andre ting, ja, så er det også rimeligt, at der er lagt en afgift derpå, og at den afgift kan give et provenu, som kan være med til at sikre, jeg havde nær sagt almenvellet, men i hvert fald nogle rimelige transportformer. Det synes vi i Socialdemokratiet er rimeligt.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Efter debatten vil jeg godt skære det ud med så stor klarhed, som jeg kan: Når jeg på regeringens vegne afviste det her forslag, så er det ikke, fordi jeg ikke synes, at problemstillingen, som i øvrigt rejses i beslutningsforslaget, er væsentlig.

Vi er faktisk i regeringen sammen med branchen, sammen med Dansk Transport og Logistik, optaget af at finde ud af, hvad vi kan gøre for at understøtte erhvervet. Hvor er der urimeligheder? Hvor er man eksempelvis også på det internationale marked udsat for en konkurrenceforvridning? Her skal vi undersøge, hvad vi enten selv kan gøre, eller hvad der skal tages op internationalt med hensyn til at få skabt mere lige vilkår.

Derfor er forslaget i og for sig også velkomment, og jeg glæder mig over, at det er hr. Erik Jacobsen, der er hovedtovholder på forslaget, for hr. Erik Jacobsen har to kvaliteter – mindst – og den ene er, at han ved noget om det her område, og den anden er, at hr. Erik Jacobsen ikke hører til gruppen af argumentresistente.

Derfor synes jeg, at debatten under alle omstændigheder er nødvendig. Og jeg synes også, at det udvalgsarbejde, der kommer her, kan være nyttigt i den videre belysning.

Jeg vil gerne understrege, at det udvalgsarbejde, som vi har i gang, hvor vi i Skatteministeriet er koblet på – det er Justitsministeriet, der sidder som omdrejningspunkt – og hvor erhvervet er med inde, er noget, som vi bestemt prioriterer. Og vi vil meget gerne fortsætte den meget gode dialog, som jeg i øvrigt synes vi har med erhvervet.

Men jeg mener, at forslaget svar på problemet, måden at løse eller afhjælpe problemet på i en eller anden udstrækning, er forkert. Og jeg vil godt spørge hr. Erik Jacobsen, om han ikke er enig i, at den måde, vi har indrettet os på her, er, at vi har gjort os umage med – hvis vi tager de generelle afgifter i forhold til vognmandserhvervet og ikke mindst den del af vognmandserhvervet, der opererer grænseoverskridende – at følge minimumsafgifterne.

Vi var hurtige til at gå ind i et samarbejde med Tyskland og Beneluxlandene, og nu er også Sverige kommet med, for at sikre, at danske vognmænd ikke kom i en urimelig konkurrencesituation, og derfor hæftede vi os på den ordning, hvor vi, for så vidt angår dieselafligten, holder os i underkanten af de lande, der ligger tættest på os. Det er i sagens natur Tyskland og først og fremmest Sverige, og dér ligger vi under, når det gælder dieselafligten.

At vi så i øvrigt i de seneste år også har foretaget en række forbedringer i chaufførernes diætregler, som, når vi summer det op, ligger i størrelsesordenen 100 mio. kr., mener jeg også er en understøtning af erhvervet som sådan. Det er i hvert fald noget, som jeg husker fra tidligere at erhvervet var meget, meget optaget af, og som også de ansatte i erhvervet var meget optaget af. Det er derfor, at vi så når frem til at spørge om, hvad det så er, vi kan give som svar for at være med til at give gode vilkår her.

Det, at vi nedsætter den danske dieselafligt, er jo isoleret betragtet ikke noget, der for de vognmænd, der opererer grænseoverskridende, er nogen hjælp, for den tyske vognmand eller den franske vognmand eller den polske vognmand eller den luxembourgske vognmand, der kommer på den danske side af grænsen, kan i sagens natur tanke til den samme billige pris, og som sådan giver det ingen konkurrenceevneforbedring for danske vognmænd.

På samme måde er det, at man eksempelvis i Frankrig og Holland har lavet nogle refusionsordninger, jo ikke kun refusionsordninger for dieselafligten, når det er en fransk vognmand, der tanker, eller en hollandsk vognmand, der tanker, men også når en dansk vognmand tanker i Frankrig. Så får man den samme refusion. Og hvis det ikke havde været tilfældet, hvis man kun gav den til sine egne nationale vognmænd, så havde det været i strid med de aftaler, vi har på tværs af landegrænserne inden for EU.

Derfor er det her ikke redskabet. Men jeg synes ikke, at vi skal bruge det til at sige, at der ikke er problemer, for det kan vi konstatere at der er, og det er også derfor, vi har inviteret vognmandserhvervet til at være med i det udvalgsarbejde, vi har.

Til hr. Børge Klit Johansen vil jeg kun lige gøre en lille bemærkning med hensyn til koblingen til det, der blev aftalt omkring finansloven:

Hr. Børge Klit Johansens partifælle hr. Ole M. Nielsen vil kunne bekræfte, at den dag, hvor jeg deltog i forhandlingerne ovre i Trafikministeriet, og hvor jeg på regeringens vegne sagde, at man skulle komme med et forslag til, hvordan vi kunne finansiere det, blev der stillet det spørgsmål, at hvis nu man ikke måtte vælge den finansiering, men den anden finansiering, ville det så være uaktuelt at ændre på dieselafgiften, hvortil mit svar var nej.

Det er lige så sagligt at ændre på dieselafgiften helt uafhængigt af, hvad der i øvrigt sker, for vi har kørt den konsekvente linje i forhold til dieselafgifterne i landene omkring os, at vi lægger os de der 15-20 øre under, og så kan man sige: Om man nu brugte pengene til det ene gode formål eller til det andet gode formål, har sådan set ikke så meget med sagen at gøre.

Det er også et svar til hr. Erik Jacobsen, der spørger, om det er rimeligt, at et privat erhverv skal støtte en statsinstitution. Når det er stillet op på den måde, kan man godt sige nej. Men det er heller ikke det, der er tilfældet. Vi kan godt sige, at koblingen gav en afsporing af en debat, men det var jo altså en metode, regeringen var nødt til at betjene sig af i de finanslovforhandlinger, for at vi ikke kom ud med en finanslov, der ikke var finansieret.

Derfor valgte vi på de forskellige områder, hvor vi skulle tage nye initiativer, der kostede penge, at sige, at de, der er med til at bruge pengene, altså også har et betydeligt medansvar for at sørge for, at den finanslov hænger sammen.

Derfor sagde jeg også under de forhandlinger, vi havde derovre, at hvis det var sådan, at de øvrige partier, der sad omkring bordet, kom med andre forslag, så havde de lige så stor vægt og var lige så gode i den samlede forhandling som dem, regeringen kom med.

Det var altså ikke noget med at lave en kobling. Det var noget med at sikre en finanslov,

der hang sammen, var ansvarlig og kunne fastholde en stabil og ordentlig økonomisk politik.

Det vil jeg også gerne sige til hr. Erik Jacobsen, fordi det selvfølgelig hos nogle vognmænd er blevet misforstået på den måde, at nu skal de finansiere en bestemt ting i budgettet. Det handler om at få budgettet til at hænge sammen. Erfaringen er, at hvis det er sådan, at de, der aftaler at bruge pengene, ikke også aftaler at skaffe dem, så er der en overhængende risiko for, at man kommer ud med en finanslov, der ikke hænger sammen.

Jeg ville godt gøre de her overordnede betragtninger ud fra, at vi ikke må gå fra hinanden, fra den her debat, med en misforståelse om, at regeringen ikke synes, det er et væsentligt problem. Det synes vi det er. Men vi synes også, at vi skal hjælpe hinanden med at finde det rigtige svar.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Vedrørende miljøproblemer – DSB kontra lastbiler – kunne det jo være meget interessant at få undersøgt, hvem der er den største miljøsynder. I erhvervslivet mener vi, at vi vil komme frem til helt andre resultater end regeringspartierne.

Så har jeg da med største opmærksomhed lyttet til ministerens indlæg. Jeg må alligevel stille ministeren det spørgsmål, om det ikke gør indtryk, at flere EU-lande refunderer det beløb. Det må jeg betragte som en erkendelse af, at det er et fejlindgreb, det er et fejltiltag, man har gjort.

Vi i Venstre er aldrig bange for at rose regeringen, når den kommer med et eller andet, som måtte styrke dansk erhvervsliv, dansk konkurrenceevne, og derfor har jeg også med glæde noteret mig, at der er blevet nedsat et udvalg, som skal finde frem til nogle rimelige konkurrencevilkår for den danske transportbranche, og jeg ser med spænding hen til, hvad dette udvalg måtte komme frem til.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

**Afstemning**

**Formanden:**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør

indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Første behandling af lovforslag nr. L 219: Forslag til lov om ophævelse af 100 love og retsfor skrifter. (Ophævelse af mere end 100 love og retsfor skrifter, der er forældede og uden retlig nødvendighed).**

Af Kim Behnke (FRI) m.fl.  
(Fremsat 15/3 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

### Forhandling

**Justitsministeren (Frank Jensen):**

Med lovforslaget har Frihed 2000 lagt op til en formel ophævelse af en lang række forskellige retsfor skrifter, hvoraf de ældste stammer helt tilbage fra 1600-tallet.

Som begrundelse for forslaget har forslagsstillerne henvist til, at det drejer sig om retsfor skrifter, som enten stadig er gældende, men som ikke længere anvendes i praksis, eller som må anses for bortfaldet, uden at de dog er blevet udtrykkeligt ophævet.

Ifølge forslagsstillerne bør sådanne love og regler udtrykkeligt ophæves, da de er med til at mindske overblikket over den samlede danske regelsamling, det danske regelkompleks, ligesom forældede og overflødige regler medvirker til at reducere borgernes respekt for lovgivningen.

Forslagsstillerne har herudover henvist til, at de pågældende regler i helt særlige tilfælde vil kunne være udslagsgivende i en konkret retstvst, hvilket forslagsstillerne ikke mener er hensigtsmæssigt.

Jeg vil gerne – jeg vil nærmere sige helt undtagelsesvis – rose Frihed 2000 for deres initiativ, som jo med forslagsstillerne egne ord har til formål at rydde op i den danske lovjungle. Det er et omfattende stykke arbejde, der ligger bag forslaget. Det ved vi ikke mindst i Justitsministeriet, hvor vi bl.a. i forbindelse med besvarelse af en række folketings spørgsmål fra hr. Kim Behnke i begyndelsen af dette år foretog en undersøgelse af, hvorvidt en række ældre forskrif-

ter på Justitsministeriets område fortsat var gældende.

Med forslaget sættes der jo også fokus på et meget vigtigt spørgsmål, nemlig spørgsmålet om at sikre, at den danske regelsamling er så enkel og overskuelig som muligt og i videst muligt omfang giver et retvisende billede af, hvad der er gældende ret. Det er et krav, som er helt basalt i et moderne samfund, og det har, som det også er påpeget af forslagsstillerne, stor betydning både for private borgere og ikke mindst for de erhvervsdrivende.

Derfor er det selvfølgelig også et spørgsmål, som i allerhøjeste grad har regeringens bevilgenhed. Men spørgsmålet er, hvordan vi bedst sikrer, at vores regelsamling lever op til disse krav.

Som Frihed 2000 selv indleder med at påpege i bemærkningerne til lovforslaget, er der tale om »et meget specielt lovforslag«.

Forslagsstillerne har tilsyneladende også derfor udtrykkeligt tilkendegivet, at de vil være, og jeg citerer: »... åbne over for vejledning, gode ideer og ændringsforslag fra Folketingets medlemmer og regeringen.«

Efter regeringens opfattelse er det således også nødvendigt, at vi tænker os meget grundigt om, inden vi i givet fald vedtager et lovforslag som det foreliggende, hvor der lægges op til at ophæve mere end 100 forskellige retsfor skrifter. Vi er ganske enkelt nødt til at være helt sikre på, at vi ikke i stedet får skabt en masse andre problemer.

Uden at gå i detaljen med hver enkelt af de mere end 100 forskellige retsfor skrifter, som foreslås ophævet, vil jeg derfor gerne benytte lejligheden til kort at fremhæve nogle af de mere uheldige konsekvenser, som efter regeringens opfattelse vil være en følge af lovforslagets vedtagelse.

For det første lægges der med lovforslaget op til en ophævelse af en række love m.v., som ikke alene stadig er gældende, men som – uanset deres alder – også stadig bliver anvendt. Forslagsstillerne har imidlertid ikke lagt op til, at de pågældende regler i stedet skal erstattes af nye regler.

Til eksempel kan jeg for det første nævne lovforslagets § 1, hvori det foreslås, at kongeloven fra 1665 nu skal ophæves. Kongeloven blev i det væsentlige ophævet ved junigrundloven fra 1849. Imidlertid blev enkelte af lovens bestemmelser om arvefølgen og om de kongelige prinser og prinsesser opretholdt. Kongelovens