

[Pia Gjellerup]

det socialdemokratiske forslag er sådan – det burde øjensynligt have stået klarere – at det rent organisatorisk skal være i statsligt regi.

Vi mener, at de enkelte kontorer skal placeres lokalt, dvs. geografisk, og at det vil være rimeligt, at man udnytter de lokalefaciliteter, man har i offentligt regi. Det kan være et kommunalt kontor, man lejer sig ind på, eller at der i eksisterende told- og skatteregioner findes lokaler til brug for de aktiviteter. Det vil være det samme personale, der er beskæftiget med inkassovirksomhed ganske mange steder, der skal være beskæftiget i denne samlede myndighed i statsligt regi.

Så håber jeg, at vi derved er kommet nogle misforståelser til livs, som har været rejst udefra. Der skulle ikke gerne være grund til yderligere misforståelser.

Jeg skal takke for modtagelsen af de socialdemokratiske forslag og sige, at vi meget gerne vil debattere dem videre. I fortsættelse af mine bemærkninger til regeringens vil jeg sige, at vi selvfølgelig også med det rimeligt åbne sind, vi viste, vil diskutere videre med den.

**Finansministeren (Henning Dyremose):**

Jeg vil så på vegne af de 4 lovforslags fremsættende ministre fortsætte, hvor fru Pia Gjellerup slap, med at sige tak for modtagelsen og springe tilbage til, hvor fru Pia Gjellerup startede, for jeg synes også, det har været en venlig og åben modtagelse. Det tyder på, at vi kan få en konstruktiv og fordomsfri viderebehandling. Det tyder på, sådan som jeg lytter mig frem, at langt det meste af det, der er indeholdt i de 4 regeringspartiforslag, kan vedtages. Det synes vi er godt, men vi synes ikke, det er godt nok.

Derfor kan jeg bekræfte over for fru Elisabeth Arnold, over for hr. Duetoft og over for hr. Kofod-Svendsen, at regeringen også vil arbejde videre. Heri indgår i høj grad inspiration fra de socialdemokratiske beslutningsforslag, idet en række af de temaer, der her er anslået, skal omarbejdes til lovforslag. Vi betragter i virkeligheden forslagene på hyrevognsområdet og forslaget på sygesikringsområdet som modelforslag, som er klar til vedtagelse nu, men som også er model for, at man på en række områder skal gøre tilsvarende til efteråret, så det inviterer vi også til, og det lover vi at vi vil arbejde videre med.

For så vidt angår hr. Ole Donners spørgsmål om Hypotekbanken tror jeg, at udvalgsbehandlingen vil vise, at det er et godt, solidt og gunstigt forslag. Jeg tror, det er et forslag, som vi også kan overbevise S og SF om er hensigtsmæssigt at få vedtaget, fordi det er ganske fornuftigt at samle restanceopkrævningen dér. Det vil vi arbejde for, og det mener vi der er en god chance for kan lykkes.

Så skal jeg endelig på vegne af skatteministeren bekræfte over for hr. Duetoft, at hverken de 15 pct. eller de 20 pct. i løntræk er automatik. Det er både før, nu og efter et spørgsmål om, at man vurderer den sociale situation. Det gennemsnitlige løntræk er allerede i dag mindre i praksis såvel som i teori, og det er også tanken, at det skal være det med de 20 pct.

Jeg takker altså for den venlige modtagelse.

(Kort bemærkning).

**Jens Thoft (SF):**

Jeg skal under ingen omstændigheder forlænge debatten, men jeg må gøre finansministeren opmærksom på, at det ikke er korrekt, at man tager disse sociale hensyn. Hvis restancen ikke er afviklet med det, skyldneren kan betale i løbet af en forholdsvis kort periode, trækker man 15 pct. – færdigt arbejde! Der tages ingen som helst sociale hensyn. Det er rigtigt, at man er nede på en lavere gennemsnitlig procent, for hvis ministeren er kommet i den situation, at han har en restskatterestance på 2.500 kr., der er blevet opkrævet, og den ikke er betalt, er det muligt med 500 kr. om måneden at få den afviklet i løbet af forholdsvis kort tid. Dér tager man hensynet. Men hvis ministeren er kommet i restance med 250.000 kr., er der ikke noget at gøre, så er det 15 pct., færdigt arbejde! Sådan er det.

Hermed sluttede forhandlingen.

Forslagenes overgang til anden (for forslagene til folketingsbeslutnings vedkommende anden (sidste)) behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Med hensyn til udvalgsbehandling stiller jeg følgende forslag:

[Tredje næstformand]

Forslagene under punkterne 10, 11, 14, 15 og 16 henvises til Skatteudvalget, forslaget under punkt 12 henvises til Trafikudvalget, og forslaget under punkt 13 henvises til Sundhedsudvalget.

Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**17) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 70:**

*Forslag til folketingsbeslutning om miljøforbedringer i transportsektoren.*

Af Trøjborg (S) m.fl.  
(Fremsat 18/4 91).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Regeringen deler Socialdemokratiets ønske om miljøforbedringer i transportsektoren, sådan som det kommer til udtryk i det beslutningsforslag, Socialdemokratiet her har stillet. Forslaget afviger altså ikke så meget fra regeringens egne overvejelser.

Socialdemokratiet foreslår at indføre en differentiering af afgiften på dieselolie, så afgiften på let dieselolie bliver lavere end afgiften på anden dieselolie. Det er et forslag, som regeringen har megen sympati for. Regeringen er meget opmærksom på miljøproblemerne ved almindelig dieselolie, og regeringen vil derfor også positivt overveje mulighederne for at fremme anvendelsen af miljøvenlig dieselolie, og dér kan brugen af afgifter være en udmærket mulighed.

Jeg kan oplyse, at Miljøstyrelsen netop er ved at udarbejde en redegørelse vedrørende let diesel. Redegørelsen vil bl.a. komme til at indeholde et afsnit om mulighederne for at anvende økonomiske incitamenter.

Et af de spørgsmål, redegørelsen vil belyse, er, om der i dag er let diesel nok. Efter de hidtidige oplysninger vil de danske olieraffinerier ikke uden videre kunne levere let diesel i til-

strækkelig store mængder. Hertil kommer, at der i dag næppe er fuld klarhed over, hvad let diesel egentlig er, for det er ikke kun et spørgsmål om svovlindholdet. Denne usikre forsyningssituation gør regeringen lidt tøvende over for på nuværende tidspunkt at foretage en generel afgiftsdifferentiering, men tanken er bestemt ikke udelukket på længere sigt.

Jeg vil imidlertid gerne understrege, at regeringen er helt enig i intentionerne bag forslaget. Regeringen vil derfor positivt overveje mulighederne for allerede nu at anvende afgiftspolitikken til at fremme let diesel på udvalgte områder. Det kunne f.eks. ske ved at yde afgiftsrabat. På denne måde kunne den lette diesel i første omgang reserveres til de områder, hvor den almindelige diesel gør størst skade. Jeg tænker her i første række på den kollektive rutebiltrafik.

Regeringen vil i den kommende tid nærmere undersøge, på hvilken måde og i hvilken form de økonomiske incitamenter kunne anvendes.

Trøjborg (S):

Det socialdemokratiske forslag tager sit udgangspunkt i transporthandlingsplanen af maj 1990, som gav en række anvisninger på, hvordan transportsektorens forurening kunne begrænses og dermed medvirke til, at transportsektoren gav sit bidrag til, at vi fik en opfølgning af hovedretningslinjerne i Brundtlandrapporten om en bæredygtig udvikling.

Imidlertid medførte transporthandlingsplanen samt den efterfølgende debat herom ikke beslutninger om konkret handling på en række områder, hvor det var muligt. F.eks. hedder det om svovlindholdet i dieselolie, at man i EF vil arbejde for, at det maksimale svovlindhold i dieselolie inden udgangen af 1990'erne bliver sænket til 0,05 vægtprocent. Socialdemokratiet mener, at tiden nu er inde til handling. Princippet om, at der skal være en fordel forbundet med at opføre sig miljøvenligt og ikke det modsatte, skal slås fast. Det er forkert, at det i dag er således, at det er dyrere at nedbringe partikelforureningen end at undlade at gøre det. Netop partikelforureningen er et alvorligt problem, idet disse partikler, der kommer fra udstødning fra dieselmotorer, er meget små og dermed har mulighed for at trænge ned i menneskers lun-

[Trøjborg]

ger. På overfladen er disse partikler forurenede, idet der dér er fastgjort en række skadelige stoffer f.eks. PRH, som er mistænkt for at være kræftfremkaldende. Derfor har vi sammensat forslaget med pkt. 1 om en afgiftsforskel, pkt. 2 om en differentiering i refusionen, og i pkt. 3 har vi sagt, at på længere sigt bør man afvikle refusionsordningen for dieselafgiften, herunder naturligvis – det er meget vigtigt for os at understrege – sikre, at det ikke belaster den kollektive bustrafik.

Åagaard (KF):

Vi kan i Det Konservative Folkeparti dele Socialdemokratiets ønske om miljøforbedringer i transportsektoren og ser gerne intentionerne i beslutningsforslaget nærmere belyst under udvalgsarbejdet. Jeg tænker især her på, hvilken indflydelse en kraftig generel afgiftsfordel for let diesellole kan have på forbrugerne af fyringsolie, men også på, hvilke omkostninger det vil medføre at indføre en kvalitet mere i distributionssystemet.

Endvidere er sagen vel også, at der er en begrænset mængde af den type olie, der kan leveres under specifikationen let diesellole, til rådighed. I den forbindelse har vi noteret os ministerens oplysning om, at en redegørelse er på vej fra Miljøministeriet om dette emne, men som sagt er vi ikke uenige i intentionerne i dette beslutningsforslag og medvirker gerne i arbejdet for at fremme brugen af let diesel, og i den forbindelse vil vi overveje, som også skatteministeren antydede, hvilke økonomiske incitamenter der er behov for.

Charlotte Antonsen (V):

Når vi skal til at indføre miljøforbedrende foranstaltninger i transportsektoren, er det en ufravigelig forudsætning, at danske vognmænd ikke stilles ringere i konkurrencen end vognmændene i andre lande. Konkurrencen på transportområdet er særlig hård, og vi ønsker ikke i Venstre at medvirke til at tvinge danske eksportvirksomheder til at dreje nøglen om eller til at flage ud. Ideen om at gøre det billigere at benytte mindre forurenende diesel end almindelig diesel er umiddelbart en god idé. Det svarer til den afgiftsforskel, der er mellem blyholdig og blyfri benzin. Venstre mener generelt,

at i det omfang vi skal indføre miljøafgifter, må de være adfærdsregulerende. Adfærdsregulerende miljøafgifter betyder, at en højere afgift på et mere forurenende produkt fører til, at forbrugerne ønsker at benytte det andet produkt, der både er billigere og mindre forurenende.

Imidlertid er det afgørende, hvis vi skal lovgive på dette område, at vi ved, hvad vi lovgiver om. Miljøstyrelsen har allerede startet et arbejde for at undersøge muligheden for at differentiere afgifterne. Ligeledes undersøges det, hvad let diesel er, og om der kan skaffes tilstrækkelige mængder. Disse spørgsmål må vi have helt klarhed over, inden vi lovgiver, ellers er det jo blot lovgivning ud i det blå.

Den anden del af beslutningsforslaget vedrører en aftrapning af dieselfusionsordningen, så virksomhederne ikke længere kan fratække hele afgiften. Et lignende forslag fremsatte regeringen i begyndelsen af folketingssamlingen. Da var forslaget et led i finansiering af forslaget om at lempe det danske skattetryk, ligesom det også var og er et led i vores tilpasning til EF's indre marked, hvor moms og afgifter skal harmoniseres. EF's formål med disse afgiftsharmoniseringer er at harmonisere konkurrencebetingelserne for vejtransporten. Dette formål er sundt. Der skal være lige konkurrencemuligheder i EF. Danske vognmænd skal fortsat kunne konkurrere, og når vi pålægger erhvervet ekstra afgifter, er det vigtigt at tage højde for de samlede udgifter ved at være etableret i Danmark. I Danmark er det jo allerede i dag sådan, at de samlede omkostninger er højere, end de f.eks. er i Tyskland. Dér spiller to faktorer ind, som er hæmmende, og det er vægtafgiften og lønomkostningerne, så det var noget, man burde tage fat på.

Netop afgifter på vejtransportområdet og harmoniseringen af disse arbejdes der intetst med i EF i øjeblikket. Det sker som sagt som led i det indre marked, og der er netop fra Ministerrådet fremlagt et rammeforslag, som Danmark har støttet, hvori Ministerrådet laver en tredeling af de afgifter, der skal pålægges vejtransportsektoren. Tredelingen består for det første af en dieselloleafgift, altså det, vi diskuterer i dag, for det andet af en afgift, der svarer til vores vægtafgift på køretøjer, og for det tredje af en vejafgift.

[Charlotte Antonsen]

Det vigtigste i EF's forslag, ud over at der bliver nogle miljøforbedringer ved, at vi i Danmark går over til at lægge afgift på, afhængig af hvor meget benzin man bruger, og hvor meget man forurener, er, at afgifterne skal være ens for alle virksomheder inden for områderne.

Det nytter ikke noget, at vi pålægger danske vognmænd højere afgifter, end andre lande pålægger deres vognmænd. Derfor finder vi det i Venstre naturligt at afvente, hvad EF når frem til på området, inden vi selv tager fat på at ændre vores lovgivning.

EF forventer allerede i juni i år, dvs. om to måneder, at fastlægge niveauerne på de forskellige afgiftstyper. Herefter må vi se på, hvordan disse nye EF-afgifter harmonerer med de danske, og så kan vi tage fat på tilpasningen til EF.

**Jes Lunde (SF):**

I SF synes vi også, det er et fornuftigt initiativ, man har taget fra socialdemokratisk side til at få mindsket forureningen fra den tunge diesel.

Vi vil godt overveje lidt, om det er det rigtige instrument at lave en afgiftsdifferentiering, for vi har forstået, at der ikke er nogen tekniske problemer ved at bruge let diesel over hele linien. Hvis det er rigtigt forstået, at man godt kan bruge let diesel over hele linien, kunne man for så vidt forbyde den tunge i stedet for afgiftsmæssigt at tilskynde til, at folk bruger den lette.

Jeg er klar over, at der er nogle forsyningsvanskeligheder i en periode. Derfor må vi selvfølgelig have diskuteret, hvilket middel der virker hurtigst, om det er en afgiftsdifferentiering, eller om det er et egentligt forbud. Det er noget af det, vi godt vil have opklaret i udvalgsarbejdet, men med det forbehold en principiel tilslutning til det. Det synes vi er helt fornuftigt at tage fat på.

Det må selvfølgelig ses i sammenhæng med de forhandlinger, som foregår i øjeblikket også i Skatteministeriet, hvor vi har været ovre at diskutere dieselafgiftens niveau og dieselrefusionsordningens udformning. Jeg er helt enig i de bemærkninger, der er i det socialdemokratiske forslag om, når vi laver nogle omlægninger her, at vi må sørge for at friholde den kollektive trafik. Det har jeg forstået at regeringen også er

rimeligt bevægelig over for. Det synes jeg er glædeligt.

**Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet kan ikke umiddelbart støtte Socialdemokratiets forslag. Vi har sympati for, at den lette diesel kunne være billigere end den almindelige diesel, men vi vender os specielt imod jeres forslag i punkt 3, der omhandler en differentiering eller en formindskelse af den afgift, man får tilbage på dieselolien. Det kan vi under ingen omstændigheder være med til.

Det danske vognmandserhverv er så hårdt ramt i øjeblikket, at det ikke tåler flere afgifter. Desværre ved vi jo, at regeringen har tanker, der går i samme retning. Det ville måske kunne medføre en forøgelse på over 2 kr. pr. liter svær diesel for disse eksportvognmænd, og det kan vi under ingen omstændigheder være med til. Vi tror på, at det vil medføre, at det danske vognmandserhverv får så store omkostninger, at mange af dem vil flage ud og få deres vogne indregistreret i andre lande. Men vi har sympati for forslaget med den lette diesel.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Fra Det Radikale Venstres side er vi, ligesom flere andre partier, positivt indstillede over for dette miljøtiltag. Vi synes, det er en udmærket idé at prøve at lave afgiftsdifferentiering mellem forskellige typer af dieselolie, og vi er overbevist om, at det økonomiske incitament kan være et godt instrument i miljøpolitikken.

Om man nu skal bruge afgiftsdifferentiering eller ændring af differentiering i refusionsbetalingen som instrumentet, vil vi ikke på nuværende tidspunkt lægge os fast på, men det er klart, det skal være billigere for den, der bruger let diesel, end for den, der bruger den konventionelle diesel. Det er helt givet.

Angående det sidste punkt i Socialdemokratiets forslag, om aftrapning af dieselafgiftsrefusionen, er vi lidt mere forbeholdne. Generelt må det være sådan, at dieselafgiftsrefusionen skal ses i sammenhæng med konkurrenceforholdene på det europæiske marked. Derfor vil vi ikke umiddelbart sige, at vi vil gå ind for en fuldstændig aftrapning, men lad det følge det niveau, der i øvrigt kan bæres af det danske transporterhverv.

[Ellsabeth Arnold]

Under alle omstændigheder går vi ind for, at der skal være en forskel på den forurenende og den mindre forurenende dieselolie.

Trøjborg (S):

Jeg vil gerne takke for den positive tilslutning, der var, så vidt jeg hørte det, fra alle ordførerne til intentionen i forslaget, netop at gøre den miljøvenlige diesel billigere end den mere forurenende diesel. Jeg vil da gerne især takke ordføreren fra SF og fra Det Radikale Venstre. Som jeg lyttede mig til i deres ordførertaler, ser det ud til, at der nok skulle kunne skabes et flertal for hovedretningslinierne i de socialdemokratiske tanker, nemlig at ændre afgiften og afgiftsrefusionsordningen sådan, at vi opnår det, vi gerne vil, at den lette dieselolie bliver billigere end den tungere.

Det er jo en lidt absurd situation, vi har i dag, hvor f.eks. HT må ofre 10 mio. kr. ekstra for at opføre sig miljøvenligt. Jeg synes, at vi kan sige, at situationen på mange måder minder om den, vi havde, da vi besluttede at lave en afgiftsdifferentiering på benzinen. Da besluttede vi, at blyfri benzin skulle være billigere end den blyholdige benzin. Da var der en række indvendinger imod det, men det lykkedes at komme igennem med forslaget, og det viste sig jo også hurtigt, at markedet reagerede på det. De, der kunne omstille sig, omstillede sig til den blylette eller blyfri benzin. Det havde de virkninger, som man havde forudset.

Jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde fra SF, at man kan selvfølgelig altid vurdere, om man skal bruge markedsmekanismen som styringsmiddel, eller om man skal bruge forbud. Vi har vurderet det således i Socialdemokratiet, at hvis vi brugte markedsmekanismen, kunne vi meget hurtigt nå et resultat. Vi kunne også undgå at komme ind i en meget kompliceret forhandling med leverandørerne af diesel og de raffinaderier, der skal behandle produkterne, om, i hvilken tidsrækkefølge man skulle lægge et forbud.

Ved at vælge vor model har man den mulighed, at man meget hurtigt kan gå i gang med at give en lettelse for dem, der allerede har valgt at få leveret den svovllette diesel, og derved ville man få et naturligt pres på branchen. Jeg har set i dagspressen, at branchen allerede har reageret

på tanker om at differentiere afgiften. F.eks. har Shellraffinaderiet besluttet at investere 700 mio. kr. i et afsvovlingsanlæg på raffinaderiet i Fredericia. Jeg har også bemærket, at Haahr Benzin er parat til at levere den lette dieselolie på deres servicestationer, og at de også har mulighed for at få det raffineret på et af deres raffinaderier.

Skatteministeren var bl.a. inde på, at Miljøstyrelsen var på vej med en redegørelse, der prøvede at afdække nogle tekniske problemer. Det var en række andre ordførere, bl.a. hr. Aagaard og fru Charlotte Antonsen, også inde på. Dertil vil jeg gerne sige, at det jo ikke er særlig kompliceret at fastlægge en teknisk specifikation for svovllet dieselolie. Der foreligger naturligvis en teknisk specifikation for dem, der kan levere det i dag, f.eks. Texaco og Haahr Benzin, og det er ikke særlig kompliceret at fastlægge en standard på området. Så det vil ikke være noget teknisk problem, der vil tage lang tid at definere, hvad den danske standard skal være, i givet fald selvfølgelig koordineret med internationale standarder.

Det er i hvert fald sådan, at man kan konstatere et praktisk eksempel, nemlig at HT, for øvrigt også Vejle Kommunes busselskab, anvender den lette dieselolie i deres busser. Dermed er det også bevist, at der ikke er nogle tekniske problemer for køretøjerne forbundet med at køre på den lette dieselolie.

Jeg vil gerne sige til skatteministeren, til hr. Aagaard fra Det Konservative Folkeparti og fru Charlotte Antonsen fra Venstre, at vi var selvfølgelig glade for de positive bemærkninger om intentionerne i forslaget, men selvfølgelig også lidt skuffet over, at holdningen alligevel var den, at vi hellere må vente og se, hvad der sker, og at det er bedst at udskyde det, til det passer os ved en given lejlighed at få det gennemført. Fru Charlotte Antonsen sagde endog, at det var meget vigtigt, at vi her ventede på, at der kom en EF-beslutning.

Dér må man så vælge. Vil man gennemføre noget, der virker nu, eller vil man vente, til EF når frem til en enig beslutning, hvad man vel kan forvente at de gør en gang i slutningen af halvfemserne? Vi har altså valgt i Socialdemokratiet at sige, at det er vigtigt, at vi når frem til en beslutning nu, og at denne beslutning også

**[Trøjborg]**

kan være med til at præge arbejdet i EF, til at presse EF til at tage en hurtigere beslutning.

Jeg vil gerne sige til fru Elisabeth Arnold, at vi er fuldstændig enige om principperne i de to første punkter i forslaget. Lad mig sige om aftrapningen af dieselrefusionen som det tredje punkt, at det naturligvis er et spørgsmål, som kan forhandles på mange led og kanter. Vi ved, at der i øjeblikket forhandles på baggrund af regeringens forslag, og vi ser det da også som et forslag, som kan forhandles i anden sammenhæng, sammenhængen med omlægningen af afgiftstrykket og set i lyset af afgifterne i EF, men det er heller ikke noget religiøst punkt for Socialdemokratiet, om man skal foretage en 100 pct.s afvikling.

Jeg mener heller ikke, at man skal fastslå det som et princip, men at det er noget, man kan finde frem til. Jeg mener bare, at det vigtige er, at ved en aftrapning af refusionsordningen får man fastslået det princip – det er der forhåbentlig et flertal der vil sige – at den kollektive busstrafik ikke skal have en konkurrenceulempe i den forbindelse i forhold til den private trafik. Jeg håber, at man i det mindste kan slå det princip fast.

Der ligger ikke i forslaget nogen bindinger om, at der skal foretages en fuld afvikling på et bestemt tidspunkt. Men jeg tror, man må sige, at den kendsgerning, at Danmark er det eneste land i EF, der har en refusionsordning for sine afgifter på dieselområdet, vil medføre, at vi i Folketinget vil tage den beslutning at afvikle den særlige ordning.

Så kan man altid bagefter diskutere, fru Elisabeth Arnold, på hvilket niveau afgiften skal ligge. Skal det være de 1 kr. 76 øre pr. l, der gælder i dag, eller skal det være et lidt andet niveau? Det er et helt åbent spørgsmål, og det har vi også lagt åbent op i vores beslutningsforslag.

Jeg vil gerne takke ordførerne, og jeg håber, at der vil vise sig flertal for at fremskynde beslutningen i forhold til, hvad man kan blive enige om i EF-sammenhæng, altså at vi, ligesom vi har gjort det på andre områder, kan tage et selvstændigt dansk initiativ, så vi ligesom er på forkant med den udvikling, hele EF-Fællesskabet givetvis vil tage op og gøre til sin egen politik på miljøområdet.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Vi har lige et par korte bemærkninger. Først fru Charlotte Antonsen.

(Kort bemærkning).

**Charlotte Antonsen (V):**

Jeg mener faktisk, det er lidt pjattet i denne sammenhæng ikke at ville vente på EF.

For det første vil EF, som jeg sagde, allerede i juni lægge sig fast på, hvordan afgifterne skal se ud, det vil sige om to måneder.

For det andet vil EF's lovtekster være færdige inden dette års udgang, det vil sige om godt et halvt år.

For det tredje vil afgifterne være gennemført i EF ved indgangen til det indre marked, der som bekendt er den 1. januar 1993, så det er ikke ret lang tid, vi skal vente på EF, og jeg synes ikke kun, det er pjattet, men også lidt groft over for de danske vognmænd, hvis vi benytter den tid, der er tilbage, til at pålægge dem ekstra afgifter.

Det er klart, at vi må tilpasse vore vognmænds konkurrencevilkår til EF's vognmænds, og vi skal heller ikke nu lave dieselafgifter af forskellig art med den risiko, det indebærer, for, at EF efterfølgende laver et helt andet system, og så kan vi begynde forfra herhjemme. Det ville da være tåbeligt, netop når vi ved, at tidsfristerne ligger fast.

(Kort bemærkning).

**Ågaard (KF):**

Det var også hr. Trøjborgs bemærkninger om, at vi skulle have udtrykt os på en måde, således at det først var i slutningen af 1990'erne, vi var parat til at medvirke til gennemførelsen af dette forslag. Det lå der bestemt ikke i vores udtalelser, men som Venstres ordfører lige har tilkendegivet, er det inden for overskuelig tid, vi kan se EF spille ud på det her område.

Som jeg nævnte det i mit indlæg, ligger det også klart, at vi må have overblik over, hvilken kapacitet der er til rådighed. Det nytter jo ikke noget, at vi fastlægger en afgiftspolitik herinde, som efterfølgende bliver opslugt af prisforhøjelser i kraft af etableringsomkostningerne til tankkapacitet. Så vinder vi ikke noget ved det.

[Aagaard]

Der er altså en række forhold, som jeg mener det vil være fornuftigt at vi grundigt analyserer under udvalgsarbejdet, og at vi også tager de aspekter med, som ligger ud over det tekniske, som hr. Trøjborg var inde på, i den rapport, Miljøministeriet er på vej med. Vi må også have vished for, at den kvalitet let dieselolie, vi for øjeblikket kender, også giver de miljøforbedringer, som sigtet må være.

(Kort bemærkning).

**Trøjborg (S):**

Til fru Charlotte Antonsen vil jeg gerne sige, at det er nyt for os, at man kan forvente, at EF harmoniserer afgifterne i løbet af nogle få måneder. Det tror jeg ikke at der er nogen der vil bekræfte, men i givet fald kunne vi stille spørgsmålet til skatteministeren: Forventer skatteministeren, at EF vil harmonisere afgifterne på drivmidler til transportsektoren i løbet af ganske få måneder eller i løbet af et halvt år? Mon ikke skatteministeren vil afkræfte, at det skulle være tilfældet?

Så vil jeg gerne kommentere det, fru Charlotte Antonsen er inde på vedrørende vore vognmænds konkurrenceevne. Det er klart, at konkurrenceevnen hos eksportvognmænd ikke bliver ændret. Det er således, at kører de i Danmark, så tanker de i Danmark, kører de i udlandet, så tanker de i udlandet, hvor de udenlandske vognmænd ikke har nogen refusionsordning for deres dieselafgift.

Kommer der en dieselafgift på transporten i Danmark, så er det rigtigt nok, at lastvognstransporterhvervets konkurrenceevne forringes en anelse i forhold til den kollektive transport, altså i forhold til DSB. Det siger sig selv, men det synes vi i Socialdemokratiet kan være meget fornuftigt, idet der, hvad også regeringens transporthandlingsplan fastslår, er en række miljøfordele forbundet med at flytte godstransporten over til den kollektive transport, til bane.

Til hr. Aagaard vil jeg gerne sige, at det er fuldstændig korrekt, at der er nogle etableringsomkostninger forbundet med, at raffinaderierne skal ændre deres raffineringsproces, således at de kan afsvoile olien. Dertil kan man blot sige, at alene den forventning, branchen

har, om, at der vil ske noget, betyder, som jeg nævnte tidligere, at Shellraffinaderierne har besluttet at investere 700 mio. kr. i et sådant anlæg. Jeg skal ikke kunne give noget bud på, hvad det betyder for hele branchen, men jeg vil dog alligevel prøve med det meget forsigtige bud, at det måske nærmer sig investeringer på det dobbelte. Det er vel det lag, vi taler om.

Lad mig så sige – det skal være min sidste bemærkning om Miljøstyrelsens rapport – at jeg vil holde meget på, at Miljøstyrelsen i løbet af meget kort tid kan komme med en meget overbevisende argumentation for, at der meget hurtigt kan fastsættes en specifikation for let dieselolie, som vil kunne tilfredsstille brugerne af dieselolie.

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Hr. Trøjborg stillede et spørgsmål vedrørende udsigten til, at der i EF kan træffes beslutning om afgiftstilpasning.

Jeg kan for det første give den oplysning, at Kommissionen for ganske få måneder siden fremlagde et nyt forslag til direktiv vedrørende afgift på dieselolie. Dernæst kan jeg give den oplysning, at ifølge det arbejdsprogram, der er lagt for Ministerrådets møder i resten af 1991, må vi forvente, at der her i 1991 vil blive endda meget intensive drøftelser i Rådet om netop afgiftstilpasning og afskaffelse af det, der hedder de fiskale grænser.

Om det så vil lykkes her i 1991 at træffe beslutning om afgiftstilpasning på dieselområdet såvel som på øvrige afgiftsområder, kan jeg ikke i dag udtale mig om. Men jeg er nok nødt til at sige til hr. Trøjborg, at det tilstræbes, at der kan træffes beslutning inden udgangen af 1991 ifølge det arbejdsprogram, der er lagt.

Det har jo før vist sig at være overordentlig vanskeligt at forene landenes synspunkter, så der ligger ikke i det, jeg her siger, at der bliver truffet en beslutning i 1991, men det vil være en fast og stærk bestræbelse, tror jeg, fra alle sider, at der kan træffes en sådan beslutning her i løbet af 1991. Så vi kan altså i løbet af kort tid komme til at stå i den situation, at der skal tages stilling til afgiftstilpasning.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det fremgik af hr. Trøjborgs bemærkninger, at Socialdemokratiet ikke mener, det vil betyde noget særligt, hvis der sker en ændring i refusionen af afgiften på diesel, fordi vognmændene jo tanker op, når de kører i udlandet.

Dertil vil jeg sige, at Socialdemokratiet gør sig skyldig i en stor misforståelse, hvis man tror det. Det er klart, at danske vognmænd tanker op i Danmark, fordi de får deres afgift refunderet, og det vil betyde overordentlig meget for vognmandserhvervet, som er hårdt trængt i øjeblikket, hvis der sker en ændring i det forhold.

(Kort bemærkning).

**Trøjborg (S):**

Må jeg sige til skatteministeren, at hvis de forventninger, skatteministeren har til beslutningsprocessen i EF, skulle vise sig at blive en realitet, så ligger det jo lige for at vedtage det socialdemokratiske forslag, der fastlægger nogle principper om, at man skal ophæve refusionsordningen for afgift på diesel, fordi det i givet fald så er det, der bliver tale om. Så bliver det selvfølgelig op til en beslutning, efter at man har fået direktivforslaget vedtaget, at fastlægge niveauet for dieselaflgiften.

Men jeg vil gerne spørge skatteministeren: Man kan vel ikke forestille sig hindringer lagt i vejen i forbindelse med behandlingen af et EF-direktiv for de første to punkter i det socialdemokratiske beslutningsforslag, der går på en differentiering af dieselaflgiften, der favoriserer den miljøvenlige diesel?

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Nu er hele spørgsmålet om anvendelse af den såkaldt lette diesel jo så nyt, at det har der heller ikke i EF-sammenhæng været særligt grundlag for at gå ind og vurdere. Derfor ligger der ikke på nuværende tidspunkt nogen forslag fra EF-Kommissionens side om adgang til at foretage en sådan afgiftsdifferentiering for så vidt angår diesel, men på den anden side heller ikke det modsatte, altså heller ikke et forbud imod det.

Jeg kunne måske endda føje til, at i de bestræbelser, EF-Kommissionen i øjeblikket ud-

folder på at tilrettelægge et fremtidigt afgiftssystem, tages der faktisk i stærkere og stærkere omfang miljøhensyn. F.eks. er EF-Kommissionens seneste forslag til direktiv vedrørende en dieselaflgift jo båret af et ønske om, at også synspunkter vedrørende CO<sub>2</sub> skal anvendes ved tilrettelæggelsen af afgifterne, og det er noget, der arbejdes ganske intenst videre med i EF-sammenhæng.

Derfor har jeg vanskeligt ved at forestille mig, at der som led i et fremtidigt afgiftssystem for alle EF-lande skulle være noget forbud imod at foretage en afgiftsdifferentiering, der kan fremme anvendelsen af let diesel.

Men så må jeg vende tilbage til noget af det, jeg var inde på i min indledning, nemlig at på nuværende tidspunkt er der også på det tekniske plan i og for sig meget lidt viden om den lette diesel. Der er en formodning om, at den lette diesel er mere miljøvenlig end den almindelige diesel, og jeg synes, alle i så fald bør være interesserede i at fremme den lette diesel. Der kræves nok mange tekniske analyser endnu, før det definitivt er fastslået som en kendsgerning, men jeg vil gerne gentage regeringens meget positive holdning til at fremme anvendelsen af let diesel. Forsyningssituationen vedrørende let diesel er sådan på nuværende tidspunkt, at det ikke er muligt at anvende den generelt, men man kan selvfølgelig gennem afgiftspolitikken fremme lysten til både at fremstille og at anvende den lette diesel, akkurat som vi med stor succes har gjort det for så vidt angår den blyfri benzin, hvor markedsandelen i dag er oppe på over 60 pct. og har bevæget sig fra 0 til 60 pct. i løbet af få år på grund af en succesfuldt afgiftsdifferentiering. Og det er da helt oplagt at anvende den gode erfaring, også når det gælder diesel.

Men det er mest relevant, vil jeg godt sige, at tage det op i forbindelse med tilrettelæggelsen af afgifterne i EF-sammenhæng. Det, EF-Kommissionen lægger op til, er at afskaffe refusionen af dieselaflgift for erhverv i de lande, hvor det gælder. Altså hvis EF-Kommissionens direktivforslag bliver vedtaget, er det ikke muligt at refundere dieselaflgiften for erhvervsmæssig vejtransport.

Hvis det er det, vi kommer ind i, altså at der skal betales dieselaflgift for erhvervsmæssig vejtransport, er det relevant at se på, om man så



**[Skatteministeren]**

skal differentiere afgiften på almindelig diesel og på let diesel. Derfor ser jeg altså også en vis sammenhæng mellem dette forslag og det, der foregår i EF-sammenhæng.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Forslagets overgang til anden (sidste) behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Jeg skal her udsætte mødet. Det genoptages i dag kl. 20.00 med henblik på fremsættelse af forslag.

Mødet udsat kl. 17.40

---

Mødet genoptaget kl. 20.00

**Meddelelser fra formanden:****Anden næstformand (Ivar Hansen):**

Medlem af Folketinget Duetoft (CD) har meddelt mig, at han på grund af udsendelse i offentligt hverv ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 42,

stk. 3, litra a, fra og med den 7. maj 1991, og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlem af Folketinget Nør Christensen (CD) har meddelt mig, at han på grund af sygdom ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 42, stk. 3, litra a, fra og med den 7. maj 1991, og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

(Der blev ikke fremsat noget forslag).

Der er ikke mere på dagsordenen.

Der er foretaget ændringer i følgende udvalg:

*Markedsudvalget (2/5 91):*

Udtræder: Holger K. Nielsen (SF)  
Ny stedf.: Gert Petersen (SF)

*Uddannelsesudvalget (2/5 91):*

Udtræder: Poul Nødgaard (FP)  
Nyt medl.: Køpke Christensen (FP)

*Sundhedsudvalget (2/5 91):*

Udtræder: Lone Møller (S)  
Nyt medl.: Erling Christensen (S)

Folketingets næste møde afholdes i morgen, fredag den 3. maj 1991, kl. 10.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Mødet hævet kl. 20.01

---