

[Bente Juncker]

sigt ikke kan overleve, fordi den handel, de har, er, at folk køber deres daglige cigaretter og aviser hos dem; og at avancen ikke er kæmpestor på det område, ved man i forvejen.

(Kort bemærkning).

Charlotte Antonsen (V):

Jeg mener nu, at det er et spørgsmål, om fru Bente Juncker ikke tillægger cigaretsalget i de små butikker for stor betydning. Som fru Bente Juncker allerede har sagt, er avancen meget lille på cigaretter, så dette forslag drejer sig altså ikke om liv eller død for de små butikker, men det er da rigtigt, at det kan spille en rolle. Som jeg også var inde på i mit oprindelige indlæg, må man se på helt andre ting, hvis man vil være med til at redde hjemmemarkedserhvervene og de små butikker, nemlig på forholdet mellem offentlige og private udgifter. Hvis det med andre ord kunne lykkes her i Tinget at komme igennem med besparelser på de offentlige udgifter, kunne man måske sænke skatterne, og det kunne måske gavne hjemmemarkedserhvervene og de små butikker. Men det er altså proportionsforvrængning, hvis man tror, at dette er noget, der har så stor en effekt, at det er afgørende for hjemmemarkedserhvervene.

Formanden:

Fru Bente Juncker en kort bemærkning, og vi skal gå mod en afslutning af denne række af korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Bente Juncker (CD):

Ja, og det skal også være min sidste korte bemærkning.

Man må slet ikke stille spørgsmål til fru Charlotte Antonsen, man skal naturligvis følge dette lovforslag og det, som ministeren siger, og bakke op bag og stemme ja til det, Konkurrenceankenævnet siger.

Jeg spørger, hvad konsekvenserne bliver, for jeg er valgt som politiker for at se på, hvad konsekvenserne kan blive. I øvrigt vil jeg under udvalgsarbejdet have at vide, hvordan sammensætningen er i det Konkurrenceankenævn. Det kunne også være et af spørgsmålene.

Formanden:

Hr. Jes Lunde en kort bemærkning, så tror jeg, vi kan slutte de korte bemærkninger.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Blot en enkelt bemærkning til fru Charlotte Antonsen. Problemet er ikke, at de små købmænd er kede af at miste salget af tobak, fordi de har haft stor fortjeneste på det, fortjenesten på tobak er såmænd meget lille, så det er ikke selve bortfaldet af tobakssalget, der bekymrer dem.

Det, der bekymrer dem, er, at man ved at bruge tobaksvarer som slagnumre, som lokkevarer, får en meget større del af kunderne i de store varehuse, og så forsvinder det samlede grundlag for den lokale detailhandel. Det er problemet, og det er derfor, vi er bekymrede ved tanken om en ophævelse af fastprissystemet.

Vi har to veje at gå, nemlig enten at bevare fastprissystemet eller som nævnt af hr. Flemming Hansen at indføre en ændring af markedsføringsloven, sådan at begrænsningen af vareudbudet i forbindelse med slagvarer ophæves, for hvis vi fjerner muligheden for, at de store varehuse kan kvotere – så og så mange flasker snaps pr. kunde – kan de ikke længere køre denne dumping, og hvis de skulle blive ved med at sælge deres varer betydeligt under indkøbspris, kan den lille købmand bare stille og roligt futte ud med en trailer og købe hele lageret, køre hjem og sælge det med en større fortjeneste, end han er vant til, så på den måde kan vi komme dumpingen til livs, og det vil vi gerne være med til at overveje.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 16:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af gas.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 3/10 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling

Lone Møller (S):

Anvendelse af gas som drivmiddel til motordrevne køretøjer har vist sig at have en utrolig positiv indflydelse på miljøet, idet udstødningsforureningen nedsættes væsentligt og endda mere end ved overgangen fra almindelig til let diesel. De erfaringer, som vi indtil nu kender, er bl.a. gjort af busselskabet Alex Jensen i Skibby, der har udviklet en teknik, hvorefter man på en forholdsvis enkel og billig måde kan ombygge en standarddieselmotor til at køre på gas. I forhold til en almindelig dieselmotor er forureningen med sodpartikler og kulbrinter reduceret til næsten nul, og samtidig er forureningen med kvælstoffer og kulilte væsentlig reduceret. Det ser kort sagt ud til, at vi her har den reneste motor, som til dato er udviklet, og at LPG-gas på den enkleste, billigste og mest effektive måde løser forureningsproblemerne ved dieseludstødning.

Derfor kan Socialdemokratiet støtte forslaget om en særlig afgiftsgodtgørelse af gas. Vi mener dog, at forslaget er for snævert, fordi der alene er tale om en ændring af afgiften ved anvendelse af gas til buskørsel i rutedrift. Det vil være af stor betydning, at forslaget også omfatter anden erhvervsmæssig kørsel, og som udgangspunkt bør en afgiftsfrigagelse gælde alle steder, hvor man ved anvendelse af LPG-gas nedsætter en motors forurening. Det er ikke ukendt, at også turistbusser, almindelige lastbiler og entreprenørmaskiner har dieselmotorer, der er en stor forureningskilde, hvorfor disse i princippet også kunne ombygges til gas med en stor miljøgevinst til følge.

Efter forslaget ydes der fuld godtgørelse af afgiften, men det fremgår ikke, om der også ydes det miljøtilskud på 20 øre pr. l, som i dag ydes ved overgang fra almindelig til let diesel. Hvis ikke det er tilfældet, er det klart, at er-

hverslivet og transportselskaberne stadig væk vil foretrække let diesel, hvortil der ydes et større afgiftstilskud.

Vi vil gerne se positivt på forslaget og håber, at vi under udvalgsarbejdet nærmere kan få belyst de ting, som vi gerne vil have med i forslaget.

Kai Dige Bach (KF):

Ifølge dette lovforslag skal der ydes godtgørelse af afgift på gas, der anvendes til rutekørsel med bus, en afgift, som i øjeblikket er på 1 kr. og 24 øre pr. l. I dag ydes der mere end fuld afgiftsgodtgørelse ved brug af diesel, men vi tænker ikke så tit over, at der faktisk ud over afgiftsfrigagelsen er et reelt tilskud til prisen på 20 øre pr. l.

I Det Konservative Folkeparti ønsker vi at opmuntre til brug af en teknologi, som forurenner mindst muligt, og da det ser ud til, at der såvel teknisk som miljømæssigt er opnået gode resultater ved at anvende gas som drivmiddel til busser, har forslaget vor fulde støtte. Vi mener, at luftforurening er en alvorlig trussel, og på den baggrund ønsker vi generelt at opmuntre til, at man vælger energikilder med den mindst mulige forurening.

Charlotte Antonsen (V):

Gas er mere miljøvenligt som brændsel i busser end almindelig dieselolie. I maj vedtog Folketinget et forslag, der gjorde det billigere at benytte let diesel end almindelig diesel i den kollektive trafik. Dette forslag sidestiller let diesel og gas økonomisk, og dermed gives der et økonomisk incitament til at benytte den mest miljøvenlige form for brændsel i den kollektive trafik.

Venstre støtter dette miljøvenlige forslag.

Jes Lunde (SF):

Dette lovforslag er et supplement til en ganske fortrinlig aftale, som blev indgået mellem skatteministeren og SF i foråret, et forlig, som betød, at vi fik let diesel over i busserne, og at vi vil få nedbragt forureningen i byerne meget markant, efterhånden som busserne kommer over på den lette diesel.

Dette tillæg til det i forvejen fornuftige forlig, vi lavede dengang, kan vi støtte fuldstændigt.

Ole Donner (FP):

Vi kan støtte det forslag, som skatteministeren har fremsat, men vi har en række spørgsmål, som vi ønsker at få besvaret under udvalgsarbejdet.

Baggrunden for ministerens forslag synes at være, at man har opnået de gode miljømæssige resultater ved anvendelsen af gas til busdrift, og at ministeren derfor mener, at der er behov for en særlig afgiftsgodtgørelse. Hvis det er tilfældet, mener Fremskridtspartiet, at man er nødt til at sammenligne disse oplysninger med dem, der tidligere har været fremme om den såkaldte lette dieselolie og det miljøtilskud, der gives dertil.

Så vil vi gerne spørge, hvorfor ministeren kun taler om at give en reduktion til biler, der anvendes til rutekørsel. Hvorfor er det ikke også til turistikørsel, og hvorfor er det ikke til større last-, rute- og togvogne, der kører forskellig erhvervsmæssig transport? Vi vil gerne spørge, om ministeren vil overveje også at lade forslaget gælde for den type køretøjer, og vi håber at få positivt svar, og vi vil i øvrigt deltage aktivt i udvalgsarbejdet.

Bente Juncker (CD):

Centrum-Demokraterne kan støtte forslaget. I CD synes vi også, at det er vigtigt at se det fra den miljømæssige vinkel; det er ikke ligegyldigt, hvad der oser ud af vores busser, når de kører rundt i byen. Der har tilsyneladende været gode resultater af forsøg med noget gas, som er temmelig rent, så vi kan altså støtte dette forslag.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre kan som udgangspunkt støtte forslaget, der er en naturlig og hurtigt gennemført konsekvens af en opfindelse, som tilsyneladende har vist sig at være funktionsdygtig, og det skal vi naturligvis opmuntre, da det kan trække trafikmønstret i en mere miljøvenlig retning, men spørgsmålet er selvfølgelig, om det er nok. Bør vi ikke tage mere vidtgående miljöhensyn? Bør vi ikke udvide denne lettelse til også at omfatte andre busser end netop dem, der har tilladelse til rute fart?

Vi synes altid, der bør opmuntres til at skifte til et mere miljømæssigt fordelagtigt brændstof, og derfor vil vi meget gerne i udvalget se

på, om man bør udvide området til at omfatte andre former for buskørsel.

Konklusionen skal altså være, at vi støtter forslaget, men anser det for at være et minimum, og at vi meget gerne vil gå videre.

Kofod-Svendsen (KRF):

Vi synes også, at det, der foreligger, er godt og rigtigt. Det er et miljørigtigt forslag, men man må da spørge sig selv, om ministeren ikke har været alt for beskednen. Det, der er miljørigtigt på dette område, må også være det for større last-, rute- og togvogne, og der er også privatbiler, der har kørt på gas. Skulle vi ikke i miljøets gode navn prøve at satse lidt mere ambitiøst? Det vil vi gerne stille spørgsmål om under udvalgsarbejdet.

Det foreliggende er rigtigt, men vi synes, ambitionsniveauet er lovlig lavt.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Efter dette forslag skal der ydes fuld godtgørelse af afgiften på den gas, der anvendes til rutekørsel med bus.

Det er rigtigt, som hr. Jes Lunde anførte i sit indlæg, at dette lovforslag skal ses som et supplement til den aftale vedrørende let diesel, der blev indgået i foråret, og på samme måde som aftalen om let diesel gik ud på at fremme anvendelsen af dette mere miljørigtige dieselprodukt i busser, går dette forslag ud på at stimulere til anvendelse af gas til drift af busser. Baggrunden er, at der nu synes at være opnået så gode tekniske og miljømæssige resultater med anvendelse af gas til busdrift, at der er behov for en særlig afgiftsgodtgørelse. Afgiften for autogas udgør i dag 1 kr. 24 øre pr. l.

Fra flere sider er rejst det spørgsmål, hvorfor dette forslag alene beskæftiger sig med busser til rutekørsel. Svaret på det er, at forslaget er et supplement til forårets aftale om let diesel, der netop kun vedrørte busdrift, og det er så det, forslaget sigter på. Jeg kan ikke i dette øjeblik tage stilling til, hvilke konsekvenser det ville indebære, hvis dette forslag skulle udvides til at omfatte en bredere kreds af transportmidler, end der er lagt op til her, men det kan vi selvfølgelig se på i udvalget.

Jeg vil godt for en ordens skyld understrege, at det altså ikke er sådan, at anvendelsen af gas til busser, for nu at holde os til det, er så forfærdelig udbredt i dag, den er faktisk endnu

[Skatteministeren]

kun meget begrænset. Så vidt jeg er orienteret, kører der i øjeblikket kun to gasbusprojekter, nemlig et i Odense og et i Skibby, og det er formodentlig en følge af, at denne energikilde teknisk endnu er på et så tidligt stadium, at den ikke har fået den helt store udbredelse.

Jeg afviser da ikke på forhånd, at vi kan se på mulighederne i udvalget, men hvis vi skal udbrede ordningen til en bredere kreds af transportmidler, skal det indgå i en større samlet vurdering af hele afgiftsstrukturen, for så begynder det pludselig at blive et projekt, der er noget større end det meget begrænsede – det indrømmer jeg – som der er tale om her, der, som hr. Jes Lunde var inde på, er et supplement til forårets aftale om let diesel.

Under alle omstændigheder har jeg konstateret, at der er meget bred tilslutning til det foreliggende forslag, og det siger jeg tak for.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Jeg må sige, at Fremskridtspartiet ikke er særlig tilfreds med skatteministerens svar og står lidt uforstående over for det, men jeg har ved at tælle mandaterne kunnet konstatere, at der i hvert fald vil være et flertal uden om ministeren, som vil være villigt til at se på forslaget, og jeg synes, at begrundelsen for ikke at ville være med til at støtte f.eks. turistikørsel er lidt tynd.

Det, forslaget lægger op til, er, at man giver støtte til den kollektive trafik, altså specielt til HT og til alle amtskommunale selskaber, og det vil man så gøre ved indirekte at kvæle alle de små private turistbusselskaber; man vil i hvert fald ikke give dem lige konkurrencevilkår. Det er da rigtigt, som ministeren siger, at det kun er ganske få eksemplarer, der kører med den type motor, der er tale om her, men det er helt givet, at hvis man giver støtte til sådanne ting, vil mulighederne her i landet blive bedre for, at der kommer til at køre flere miljørigtige biler. Så jeg håber, at ministeren, som ministeren sagde, vil gå ind i udvalgsarbejdet med lidt større entusiasme, end tilfældet var her fra talerstolen.

(Kort bemærkning).

Lone Møller (S):

Jeg skal også takke for ministerens tilsagn

om i et kommende udvalgsarbejde at se velvilligt på at udvide personkredsen.

Ministeren sagde, at det at køre på gas ikke har været særlig udbredt. Nej, og en af årsagerne har formentlig været, at det ikke er økonomisk rentabelt i dag, fordi der har været en højere afgift på det, men på baggrund af de nuværende erfaringer for, hvordan man ret enkelt kan ombygge motoren, er det vigtigt at støtte det, sådan at vi kan fremme de meget gode miljøtiltag, der har været i forbindelse med opfindelsen af denne gasmotor.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

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

Den næste sag på dagsordenen var:

9) Første behandling af lovforslag nr. L 17:

Forslag til lov om ændring af lov om beskatningen af pensionsordninger m.v. (Placeringsregler for kapitalpension, ratepension og selv-pension og nye regler for puljeindlån).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 3/10 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Klaus Hækkerup (S):**

Det lovforslag, som vi har til første behandling, indeholder 3 hovedbestemmelser.

Den første er anbringelsesreglerne, og det foreslås, at de overføres til bank- og sparekaseloven. Det forslag kan Socialdemokratiet tilslutte sig.

Det andet hovedindhold i bestemmelsen er spørgsmålet om placeringen af indskud på de individuelle depoter, altså i modsætning til