

[Birgitte Husmark]

fortsættelse af finansudvalgsaktstykke 226 af 21. maj 1991, oplyse størrelsen af tilskuddet pr. patient samt det forventede antal på de respektive hospitaler i 1992?»

Svar (25/3 92):

Sundhedsministeren (Ester Larsen):

Sundhedsministeriet har i øjeblikket et udkast til aktstykke om tilskud til fremme af transplantationsvirksomheden i 1992 under udarbejdelse.

Aktstykket forventes forelagt Finansudvalget i løbet af foråret efter forudgående drøftelse med de amtskommunale parter.

Af aktstykket vil størrelsen af de enkelte tilskudsbeløb samt det forventede antal donorpatienter fremgå.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Første behandling af lovforslag nr. L 247:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af øl og lov om afgift af vin og frugtvin m.m. (Afgiftsnedsættelser).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

Sammen med denne sag foretoges de under punkterne 3-6 på dagsordenen opførte sager, nemlig:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 248:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter og lov om afgift af gas.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

4) Første behandling af lovforslag nr. L 249:

Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. og lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af vægtafgiften af visse lastvogne og busser, udligningsafgiften af personbiler og hyrevogne samt ansvarsforsikringsafgiften for visse lastvogne og turistbusser).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

5) Første behandling af lovforslag nr. L 250:

Forslag til lov om ophævelse af lov om kapitaltilførselsafgift.

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

6) Første behandling af lovforslag nr. L 251:

Forslag til lov om ændring af visse afgiftslove. (Afkortning af kredittider for nydelsesmidler).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Ove Fich (S):

Jeg skal på Socialdemokratiets vegne udtale mig om de her nævnte fem lovforslag.

Det første handler om nedsættelse af afgiften på øl, vin og hedvin, en proces, som i provenu drejer sig om 2 mia. kr. inklusive moms.

Jeg vil gerne sige, at Socialdemokratiet principielt støtter dette forslag; vi havde det allerede med i vores oplæg i sin tid, der hed »Gang i 90'erne«. Imidlertid synes vi ikke, det er særlig fornuftigt at foretage denne afgiftsnedsættelse i to tempi, nemlig pr. 1. juli og siden hen pr. 1. januar. Vi finder det rigtigst, at man pr. 1. januar, hvor rejsegodsrestriktionerne afskaffes, tager det hele i ét hug, og det vil være vores indstilling. Derved vil vi også i indeværende finansår have en besparelse på 525 mio. kr., og den kan der såmænd nok blive behov for.

Det andet forslag drejer sig om dieselaafgiften på 1 kr. 94 øre. Vi mener principielt, det er rigtigt, at vejtrafikken skal betale omkostningerne ved slid på vejene og miljøomkostningerne, og da det desuden er en del af en EF-aftale fra 24. juni 1991, synes vi, det er et fornuftigt forslag.

Der laves i forslaget en forskel i afgiften på normal diesel og let diesel på ca. 10 øre, og det skulle opveje forskellen i produktionsomkostninger og skulle dermed betyde, at vi kom til at køre på let diesel. Vi vil undersøge nærmere, hvorvidt denne prisforskel er tilstrækkelig til, at det rent faktisk også bliver tilfældet.

Endelig opereres der i lovforslaget med den ultralette diesel, som endnu kun er til rådighed i meget begrænset omfang. Vi er enige i, at

[Ove Fich]

man skal give et ekstra incitament til at bruge denne primært i rutebiler – og med rutebiler tænker vi naturligvis først og fremmest på by-busserne – således at vi kan få den miljøgevinst, der er ved at bruge den ultralette diesel.

Nu er det imidlertid sådan, at de nødvendige EF-direktiver på dette område ikke er forhandlet på plads. Godt nok er der enighed om dieselafgiften, men der er fortsat ikke klarhed med hensyn til, hvilke undtagelser der vil blive. Derfor mener vi, det vil være klogest at vente, indtil direktiverne er på plads, og det regner vi da med de kommer i indeværende år, således at vi kan klare det hele ved én lovgivning sidst på året, frem for at vi nu principielt indfører dieselafgift og vi så siden hen skal til at definere undtagelserne.

Så vores holdning vil være, at vi skal klare det hele ved én proces, når vi har klarhed på EF-direktiverne. Det betyder naturligvis også, at vi på dette felt afviser at gennemføre det i to tempi, pr. 1. juli og pr. 1. januar, og mener, at det hele skal vente til den 1. januar.

Det tredje lovforslag handler om lettelse af vægtafgiften på lastvogne, turistbusser og lignende. Det skal kompensere for de ekstraomkostninger, som vognmændene får på grund af dieselafgiften. Vi vil nøje studere, hvorvidt kompensationen er af den rigtige størrelse, hvorvidt vi rent faktisk opnår det, vi tilstræber, og så vil vi naturligvis studere omhyggeligt, hvorvidt der er behov for denne erhvervsstøtte, som det jo i realiteten er, i og med at de andre lande har dieselafgifter på det niveau, vi får, og de andre lande har lige så store vægtafgifter eller større end dem, vi allerede har i dag.

Vi vil altså nøje vurdere erhvervsstøttekomponenten i dette forslag, men grundlæggende er vi positivt indstillet over for det. Vi vil naturligvis også gerne have helt klarhed over, at vi ikke i denne sammenhæng vedtager nogle regler, som vi siden hen vil kunne få problemer med i relation til EF.

Det fjerde lovforslag handler om kapitaltilførselsafgiften, og her vil jeg gerne sige, at det har vi været modstandere af hidtil, og det er vi fortsat. Der er naturligvis en speciel situation i relation til det forøgede kapitalkrav, som vi for nylig stillede i en lovgivning i forbindelse med anpartsselskaber og aktieselskaber. I den sammenhæng var der jo et flertal her i Folketinget, der bad ministeren undersøge, hvorvidt Kom-

missionen ville acceptere en differentieret kapitaltilførselsafgift på grund af denne lidt specielle situation. Vi har bemærket, at regeringen har henvendt sig til Kommissionen, men selv om man ikke har fået svaret – vi har da i hvert fald ikke bemærket svaret – går man nu lige pludselig frem og ønsker kapitaltilførselsafgiften fuldstændig afskaffet. Vi finder det meget underligt, at ministeren forsøger dette uden om det flertal, som ministeren godt ved der er i Folketinget.

Endelig det femte og sidste lovforslag, der handler om kredittiden, idet man laver den 15. i måneden efter salget til almen betalingstid, som vi allerede har indført det for øl, vin og mineralvand sidste år. Nu gælder det is, tobak, spiritus og chokolade, og det er vi positivt indstillet over for.

Min slutbemærkning skal være lidt om finansieringen. Vi har nøje studeret finansieringsforslaget, og vi bemærker naturligvis med en vis interesse, at regeringen vil finansiere en god part af dette her via CO₂-afgiften. Ikke mindre end 920 mio. kr. af CO₂-afgiftens provenu ønsker regeringen at bruge på dette.

Vi vil gerne se på hele finansieringen, men jeg vil gerne sige, at vi føler os ikke bundet af nødvendigvis at lave den finansiering, som regeringen har lagt op til. Vi mener også, der er andre vigtige lovforslag, der skal finansieres – her vil jeg gerne nævne handicapkørsel og Alkohol fonden – og derfor vil vi gerne have en lidt grundigere gennemgang af hele finansieringen af disse lovforslag.

Aagaard (KF):

Jeg vil gerne starte med at rose regeringen for, at man nu kommer med disse lovforslag, som vi ser som den sidste del af de nødvendige afgiftstilpasninger, der skal ske herhjemme, før rejseogsrestriktionerne fjernes 1. januar 1993.

Vi er i Det Konservative Folkeparti helt klart af den opfattelse, at der opnås langt den største effekt på grænsehandelen ved en hurtig nedsættelse af afgifterne. Vi har stadig væk en betydelig grænsehandel, og der er ingen tvivl om, at der går en periode, inden man vænner sig til, at prisforskellene er minimeret, og at fordelene, eller besparelsen, ved at handle syd for grænsen er begrænset i forhold til den nuværende situation.

[Aagaard]

Derfor havde vi selvfølgelig også gerne set, at hele afgiftsnedsettelsen var blevet gennemført nu og ikke kun de to tredjedele, der ligger i forslagene, men vi har helt klart fuld forståelse for de provenumæssige forhold. Vi ser det som en klar og værdifuld håndsrækning til de danske butikker, som jeg er helt overbevist om nok skal vide at udnytte situationen, så det giver det mindre provenutab, der anslås i forslagene. Vi kan blot se på den udvikling, der er sket i branchen for parfume og toiletartikler, siden man her helt fjernede afgifterne.

Ser vi på L 248 vedrørende afgift af olie og gas, så er det jo en form for anden etape af den afgiftstilpasning, som vi har besluttet os for at gennemføre til et EF-niveau, et niveau, der er bred enighed om i EF's Ministerråd, og som er fastlagt på et forholdsvis højt niveau ud fra den tanke, at vejtrafikken må være med til at betale de omkostninger, som samfundet påføres i form af brug af og slid på vejene, og at afgifterne også skal afspejle miljøomkostningerne.

Set i det internationale perspektiv bør disse reguleringer ikke forringe den danske konkurrenceevne i forhold til EF-landene, og vi ser lovforslaget som et forslag, der lever op til sidste års forlig om at gennemføre en generel differentiering af olieafgiften mellem almindelig og let dieselolie, og vi reserverer med forslaget ultralet diesel for den kollektive rutebiltrafik og let diesel til det øvrige automarked. Vi forventer, at der inden for en overskuelig tid vil være tilstrækkelige mængder af ultralet diesel, således at det kan udbredes til hele området.

Men uanset at man fra vognmandserhvervs side vil kunne overvælde den manglende refusion af dieselafgiften på højere fragtrater og dermed egentlig kan dokumentere, at konkurrenceevnen over for udenlandske vognmænd ikke sættes over styr, så er det en kendsgerning, at rigtig mange danske vognmænd er i en betrængt situation og også trænges af måske især hollandske vognmænd. Rigtig mange har vel i dag en indtjening, som er særdeles anstrengt.

Derfor er vi også meget tilfredse med, at regeringen samtidig foreslår særdeles markante nedsettelse af såvel vægtafgiften som afgiften på ansvarsforsikringer. Det er markante nedsettelse, som helt givet vil få stor omkostningsmæssig betydning, og tilsvarende gen-

nemføres der procentvise nedsettelse af ud-ligningsafgiften for både hyrevogne og private personbiler. Så alt i alt noterer vi os med tilfredshed, at forslagene har en afbalancerende virkning med hensyn til vognmandsbranchen.

Derfor kan vi også give tilslutning til lovforslag nr. L 251 om en afkortning af kredittiden. Det betyder jo, at stort set alle forbrugsafgifter nu får samme angivelses- og betalingsstidspunkt, nemlig den 15. efter salgsmåned. At kapitaltilførselsafgiften helt ophæves pr. 1. juli 1992, betragter vi ligeledes som en værdifuld omkostningslempelse for de virksomheder, der skal opfylde de nye kapitalkrav, både aktie- og anpartsselskaber.

Derfor vil jeg afslutningsvis konstatere, at vi i Det Konservative Folkeparti er tilfredse med, at vore holdninger til harmonisering bliver opfyldt med disse forslag, at der gives betydelige omkostningslempelser til de erhverv, som rammes negativt af afgiftstilpasningen, at der fortsat lægges vægt på et vidtgående hensyn til miljøet, og sidst, men ikke mindst, at forslagene er finansieret krone til krone.

Charlotte Antonsen (V):

Venstre kan støtte afgiftspakken.

Spørgsmålet, om Danmark skal tilpasse sig EF, er jo ikke kun aktuelt, når vi modtager en dom. Af hensyn til grænsehandelen kan vi jo f.eks. være nødt til at sænke nogle afgifter, så detailhandelen i Danmark ikke påføres urimelig konkurrence af detailhandelen på den anden side af grænsen.

Jeg har forstået, at Socialdemokratiet nok vil være med til at gennemføre en afgiftsnedsettelse, men at man mener, at det kan udsættes til nytår, og så må man jo spørge: Hvorfor dog det? Vi har jo allerede set, at den beskedne afgiftsnedsettelse, vi gennemførte i sommer, har haft en meget gunstig virkning på grænsehandelen. Væsentlig færre danskere kører til Flensborg for at proviantere, og de kan ikke spare lige så meget på øl og vin, som de plejede. Parfumeafgiften er også blevet fjernet, og nu får man jo heller ikke længere rejsen betalt ved at fylde tanken op, for benzinen er ikke længere billigere i Tyskland.

Når man kører over grænsen for at hente øl og vin, benytter de fleste jo også lejligheden til at købe andre varer. Den tyske moms er som bekendt på 14 pct., mens den danske er på 25

[Charlotte Antonsen]

pct., så her er jo også noget at spare, ikke alene på øl og vin. Men fortsætter man det, vi startede på i sommer, og gør de vigtigste og mest eftertragtede varer mindre tiltrækkende, vil langt færre rejse sydpå for at proviantere.

En undersøgelse af afgiftsnedsettelseernes indvirkning på detailhandelen i Danmark tyder på, at de er delvis selvfinansierede. Når man ikke kører over grænsen for at hente øl, vin og parfume, tager man jo heller ikke over grænsen for at hente andre varer. Undersøgelsen viste, at detailomsætningen i Syd- og Sønderjylland var steget, og vel at mærke på varer, der er pålagt dansk moms. Og derfor får vi denne ekstra positive effekt, ikke alene for detailhandelen i grænseområdet, men også for statskassen. Alt taler altså for, at de drastiske nedsettelse af øl- og vinafgiften, som skatteministeren foreslår, vil være delvis selvfinansierede. Langt færre vil køre sydpå for at proviantere, forbrugerne vil i stedet foretage deres indkøb i danske butikker, og statskassens momsindtægt vil blive forøget. Derfor bør den væsentligste del af nedsettelsen gennemføres pr. 1. juli 1992, som skatteministeren foreslår.

Forslaget om at afskaffe kapitaltilførselsafgiften er vi selvfølgelig også positivt stemt over for fra Venstres side. Det er især vigtigt, at de eksisterende virksomheder ikke bliver ramt af de strengere krav til kapitalens størrelse, som Folketinget netop har gennemført. Man kan jo heller ikke gøre forskel med hensyn til afgifter på eksisterende virksomheder og nye virksomheder, og derfor er den eneste fornuftige konsekvens af disse øgede krav, at man helt fjerner erhvervslivets kapitalafgift.

Endelig hører der jo en finansieringsdel med, hvis man vil forsøge at have nogenlunde styr på budgettet. Man foreslår en forhøjelse af dieselafgiften, fuldstændig i takt med EF's krav om tilpasning, fordi vi ligger under EF's minimumsniveau. Dernæst foreslår man en forkortelse af kredittiden, og her kan man sige, at den nye teknologi med edb osv. gør det lettere for virksomheder at afregne på kortere tid. I øvrigt stemmer denne forkortelse af kredittiden overens med det, vi gennemførte sidste sommer med hensyn til øl og vin.

Alt i alt mener vi i Venstre, at det er fantastisk vigtigt, at vi begynder at tage EF og ikke mindst EF's indre marked alvorligt, ikke kun når vi får en dom, men også når virksomheder-

ne har konkurrencemæssige problemer eller der er problemer med en for stor grænsehandel. Vi må begynde at tage konsekvensen af befolkningens ja i 1986 ved pakkeafstemningen og dermed det første skridt ind i det indre marked i 1987. I den forbindelse glæder vi os over, at flere og flere partier slutter op om støtten til det indre marked. Det fremgår jo faktisk af den aktuelle debat om EF-Unionen, at i hvert fald alle Folketingets partier uden undtagelse bekender sig til det indre marked. Der er ikke længere nogen, der ønsker at træde ud af EF, det er igen en positiv ændring af Folketingets syn på EF, og vi håber, at det bliver fulgt op i praksis gennem en ændret politik, når det drejer sig om den nødvendige tilpasning til EF.

(Kort bemærkning).

Ove Fich (S):

Jeg har blot to spørgsmål til fru Charlotte Antonsen. Når nu effekten af den sidste afgiftsnedsettelse tilsyneladende var så overvældende, hvorfor skal der så nu gennemføres en afgiftsnedsettelse, der er tre gange så stor? Det lød jo nærmest, som om problemerne næsten var blevet løst sidste gang, så jeg vil gerne spørge: Er der trods alt stadig så store problemer i grænsehandelen, at det berettiger til en tre gange så stor afgiftsnedsettelse? Det er det ene spørgsmål.

Det andet spørgsmål er: Ser fru Charlotte Antonsen slet ingen problemer i, at henvend halvdelen af disse afgiftslettelser skal finansieres af CO₂-afgiften? Fru Charlotte Antonsen nævnte slet ikke den afgift, men jeg går ud fra, at det var en forglemmelse.

(Kort bemærkning).

Charlotte Antonsen (V):

Netop fordi afgiftsnedsettelsen i maj 1991 havde så stor effekt på grænsehandelen, fordi flere og flere indkøb blev gjort på den danske side af grænsen med deraf følgende forøgede momsindtægter og virksomhedsskatter, er der jo ingen grund til at vente. Når vi har kunnet se denne positive effekt af en afgiftsnedsettelse, hvorfor skal vi så udskyde det? Og frem for alt er det jo i øjeblikket et problem i Danmark, at detailhandelen ikke har det særlig godt. Det er især detailhandelen, som er blevet ramt af de finanspolitiske ændringer i de senere år, så

[Charlotte Antonsen]

på den baggrund ser jeg ikke nogen grund til at vente, selv om man foreslår store afgiftsnedsettelse nu.

Det er rigtigt, at CO₂-afgiften indgår som en del af finansieringen af pakken, men når jeg ikke nævnte CO₂-afgiften, hænger det selvfølgelig sammen med, at det ikke er en afgift, som regeringen har lagt stemmer til. Vi har ikke ment, det var noget særlig vigtigt eller afgørende element i dansk politik, men når nu pengene er der, kan man jo lige så godt bruge dem til noget fornuftigt, altså i højere grad tilpasse forholdene i Danmark til fremtiden i det indre marked.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Fru Charlotte Antonsen nævner, at regeringen ikke har lagt stemmer til CO₂-afgiften, men synes fru Charlotte Antonsen ikke, det er lidt beskæmmende, at regeringen nævner CO₂-afgiften så mange gange i lovforslaget? Og kunne man heller ikke overveje en helt anden ting? Jeg ved godt, at det ikke er Venstres politik, men man kunne da overveje at spare på de offentlige udgifter.

(Kort bemærkning).

Charlotte Antonsen (V):

Jamen hvis hr. Ole Donner kan skaffe et flertal for at sænke de offentlige udgifter, stiller Venstre meget gerne op ved siden af hr. Ole Donner.

Med hensyn til, om vi vil benytte CO₂-afgiftens indtægter, må jeg sige, at hr. Ole Donner plejer ikke at have bekymringer med at stemme for forskellige forslag, selv om der måske er en overvægt af ikkeudgiftskrævende, på trods af at hr. Ole Donners parti normalt ikke stemmer for finansloven, så jeg mener ikke, det er specielt outreret i forhold til, hvad Fremskridtspartiet normalt gør.

Jes Lunde (SF):

Regeringen foreslår, at vi skal bruge 2 mia. kr. på at gøre øl og vin billigere, og isoleret set synes vi rent ud sagt i SF, at det er en tåbelig ting. Vi har mange andre vigtige ting at bruge penge til, mange store opgaver, bekæmpelse af arbejdsløsheden, bedre omsorg for de svageste i samfundet osv. osv., og så bruger vi 2 mia. kr.

på at gøre øl og vin billigere. Det er fuldstændig vanvittigt, men det er jo en bunden opgave. Der er ikke noget at rasle om.

Da EF-pakken blev vedtaget i 1986, forudså SF, at det ville betyde, at vi blev tvunget til det her. Mange sagde, at sådan gik det ikke, næh, vi beholdt vores fulde frihed til at gøre, som vi ville. Men her er altså et godt eksempel på et af de brudte løfter fra 1986, og jeg er helt sikker på, at hvis det skulle blive et ja her den 2. juni 1992, vil der komme en ny række af brudte løfter. Så her er en god lejlighed til at komme med en advarsel i forbindelse med afstemningen den 2. juni. Pas på de løfter, der udstedes! Vi ved fra 1972, og vi ved med dette konkrete eksempel fra 1986, at de løfter, som tilhængerpartierne udsteder, holder ikke!

Nu står vi her og er nødt til at bruge 2 mia. kr. til en prisnedsættelse på øl og vin, selv om man lovede, at det ikke ville gå sådan. Det skyldes selvfølgelig, at grænserne bliver åbnet den 1. januar 1993, så man kan køre ubegrænsede mængder øl og vin over grænsen i sin trailer. Hvis vi ønsker, at der overhovedet skal være nogen detailhandel i det sydlige Danmark, er vi altså nødt til at nedsætte de danske priser på øl og vin, og derfor er vi nødt til at bruge pengene på dette område.

For så vidt kunne vi godt vente med at gøre det til den 1. januar 1993, men regeringen vil meget gerne gennemføre en del af afgiftslettelserne allerede den 1. juli 1992. Jeg vil godt sige, at her er SF's holdning afhængig af, hvad vi kan blive enige om på finansieringssiden. Rent umiddelbart synes vi sådan set godt, at man kunne vente til den 1. januar 1993, men hvis vi kan få tilstrækkelig indflydelse på finansieringen af denne bundne opgave, er vi da villige til at kigge på det.

I den forbindelse synes vi, det er udmærket at forhøje dieselaafgiften, som regeringen lægger op til i lovforslag nr. L 248. EF har vedtaget en mindstenorm for dieselaafgiften på 1,94 kr. pr. liter pr. 1. januar 1993, og det lever regeringen op til nu. Vi har samtidig en gammel aftale med regeringen om, at let diesel skal være billigere end tung diesel, der forurener mere. Derfor bliver afgiften for tung diesel 10 øre højere pr. liter end for let diesel; regeringen lever altså her helt op til den udmærkede aftale, SF og regeringen indgik i foråret 1991, og det synes jeg jo selvfølgelig er tilfredsstillende.

[Jes Lunde]

Derudover eksisterer der en speciel ultralet diesel, som endnu ikke kan skaffes i ret store mængder, og derfor er der god fornuft i at reservere den til bybusserne. Det er jo særlig vigtigt at reducere forureningen af miljøløet, både med NOx og især med kræftfremkaldende partikler, og derfor gives der her i loven et tilskud på 30 øre til bybusserne, så de får fuld kompensation for meromkostningerne ved produktionen af denne dieselkvalitet. Det sker også efter aftale med SF, og det er vi selvfølgelig også tilfredse med.

Den store stigning i afgifterne rammer først og fremmest lastbiler, varebiler og turistbusser, men også i et vist omfang taxaer og personbiler, og det støtter vi alt sammen af miljømæssige grunde. Forureningen i verden skyldes bl.a., at varetransporten har et alt for stort omfang, og derfor er vi nødt til at forøge omkostningerne set under ét, så her har vi altså et af midlerne til at nedbringe både CO₂-forureningen og de andre former for forurening, som skyldes afbrænding af fossile brændstoffer. Det er alt sammen udmærket.

Lovforslag nr. L 248 indeholder også nogle reguleringer for andre brændstoftyper, gas, fuelolie osv., og her skal vi selvfølgelig granske nøjere i udvalget, om det vil medføre en optimal fordeling af anvendelsen af de forskellige typer brændstof i forhold til deres belastning af miljøet. Men det er vi villige til at kigge nøjere på.

Regeringen vil også meget gerne bruge CO₂-provenuet i denne sag, men det er vi ikke indstillet på. Vi har haft stort besvær med at få CO₂-provenuet i kassen, kan vi roligt sige. Der har været meget ballade om den lov, og derfor synes vi egentlig, at anvendelsen af CO₂-provenuet er en bedre sag værdig end denne bundne opgave. Vi ville gerne bruge pengene på noget, der for os at se er mere perspektiv i end det, der lægges op til her.

Det betyder, at vi muligvis står med et finansieringsmæssigt hul. Noget af det kan løses, hvis man lader være med at øse så rundhåndet ud af pengene til forskellige formål, som regeringen gør, og noget andet kan løses ved f.eks. at forhøje prisen på benzin, hvor Tyskland jo efterhånden ligger over os. For år tilbage nedsatte vi benzinprisen her i Danmark netop af hensyn til grænsehandelen. Det argument er fuldstændig væk, og derfor er det rimeligt at

kigge på benzinpriserne igen, så vi kan forhøje transportudgifterne for den benzindrevne del af trafikken. Det er selvfølgelig synd for dem, der får udgifterne, men det er nu engang nødvendigt, når vi skal gøre noget for at bedre miljøet globalt.

Regeringen vil sænke vægtafgiften og ansvarsforsikringsafgiften på lastbiler og busser og omlægge udligningsafgiften på dieselskøretøjer for at give delvis kompensation for den forhøjede dieselafgift. Det synes vi ikke der er nogen grund til, vi synes altså, at transportudgifterne skal stige. Det er simpelt hen nødvendigt af hensyn til miljøet, og hvis man lempet med den anden hånd på vægtafgifter og den slags, går man i virkeligheden den modsatte vej af det, man skal, så vi foreslår, at regeringen piller de dele af lovforslaget ud.

Og nu vil hr. Jens Thoft på SF's vegne omtale de to sidste af de lovforslag, der bliver behandlet samlet her ved førstebehandlingen.

Formanden:

Ja, hvis jeg giver hr. Jens Thoft ordet, og det gør jeg nu.

Jens Thoft (SF):

Jeg beklager, at vi har kokset lidt i den opdeling, der er foretaget, og jeg kan måske i al stillfærdighed undre mig over, at de to lovforslag om afkortning af kredittider er blevet delt op på denne måde. Men skidt med det.

For så vidt angår lovforslag nr. L 250 er SF's holdning fuldstændig krystalklar. Vi vil stritte imod en ophævelse af kapitaltilførselsafgiften med hænder og fødder.

Med hensyn til lovforslag nr. L 251 har SF jo meget ofte og meget hyppigt kritiseret den lange kredittid, som har givet f.eks. Skandinavisk Tobakskompagni og De Danske Spritfabrikker meget store renteindtægter, fordi de har kunnet tilbageholde afgifterne i temmelig lang tid, inden de skulle indbetales til staten. Når vi nu er i gang med spritfabrikkerne og tobaksfabrikkerne, har vi også kritiseret retten til at afskrive på banderoler, det er ikke kommet med i dette forslag, men vi er taknemmelige for lidt. Nu får man da strammet kredittiderne op, og det er SF varm tilhænger af.

Endelig vil jeg sige, at en gennemlæsning af lovforslaget tyder på, at ministeren nu er ved at få styr på den myndighed, han regerer over. Så

[Jens Thoft]

vidt jeg kan se, er der rimelig entydige myndighedsbetegnelser i lovforslagene, og det vil jeg gerne lykønske ministeren og hans ministerium med.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Hr. Jes Lunde beskæftigede sig i sit indlæg lidt med anvendelsen af provenuet fra CO₂-afgiften, som blev indført ved årsskiftet og forhåbentlig træder i kraft om ikke alt for længe. Hr. Jes Lunde sagde, at han gerne ville anvende CO₂-provenuet til mange nødvendige ting her i samfundet, bl.a. bekæmpelse af arbejdsløshed og andre formål, som kan have vældig stor berettigelse, og som det kan være godt at bruge penge til.

Men jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde, at for os, der stod bag CO₂-afgiften, var det faktisk en betingelse, at det samlede skattetryk ikke skulle stige. Og derfor er det vigtigt for mig at få bekræftet, om det stadig væk er SF's holdning, at bortset fra de ting, der forlods er afsat til anvendelse af CO₂-provenuet – altså de energiømlægninger osv., der fulgte med – må det samlede skattetryk ikke stige som følge af CO₂-afgiften. Det vil jeg gerne have hr. Jes Lundes bekræftelse af.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Det er hr. Jes Lundes indledende bemærkninger om de brudte løfter, der blev afgivet forud for afstemningen om EF-pakken, der kalder mig herop. Vi er ikke tvunget til at bruge 2 mia. kr. det bestemmer vi selv. Det er udelukkende af hensyn til konkurrenceevnen, vi har den holdning, at afgifterne skal nedsættes. Vi ønsker ikke en forøgelse af grænsehandelen, og derfor har det hele tiden været vores holdning op igennem 1980'erne, at afgifterne skulle harmoniseres i takt med det tidspunkt, hvor rejserestriktionerne blev ophævet. Derfor er det en afgørelse, som vi ene og alene har selv, og det har vi fortsat.

(Kort bemærkning).

Ove Fich (S):

Jeg har en kort bemærkning til hr. Jes Lunde. Det er jo ganske korrekt, at det er en bunden opgave i realiteternes verden, det er lidt

ærgeligt, at vi skal bruge 2 mia. kr. på at lette afgifterne på øl og vin, men sådan er det desværre.

Men i sommeren 1991 var det jo ikke en bunden opgave. Vi kunne stadig væk have ventet, og her var SF med til at gennemføre afgiftslettelser på over 1 mia. kr. for øl og vin. Prisen for at medvirke til det var, at SF fik et tilsagn fra regeringen om en prisdifferentiering mellem let og tung dieselolie, og nu ser vi så udmøntningen af den aftale. Der er altså en forskel på 10 øre, men i virkeligheden er der ikke tale om en reel prisforskel, fordi produktionsudgifterne er højere for den lette diesel end for den tunge. Og derfor vil jeg godt spørge hr. Jes Lunde: Er man virkelig så nøjsom i SF, at man er fuldt ud tilfreds med en sådan udmøntning af denne aftale, som kostede godt og vel 1 mia. kr.? Og hvis man er det, vil jeg kun udtrykke håbet om, at man vil være lige så nøjsom, når man laver aftaler med Socialdemokratiet.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg skal starte med at sige til fru Elisabeth Arnold, at mine betragtninger om vigtigheden af en indsats mod arbejdsløsheden osv., og at vi har brug for pengene til det, gik på de 2 mia. kr. til nedsættelse af øl- og vinafgifterne, ikke specielt på CO₂-provenuet. Jeg er enig i, at da vi lavede CO₂-aftalen, var det en forudsætning, at skattetrykket ikke måtte stige samlet set.

Jeg siger bare, at der er jo andre steder, hvor man kan lave skatteømlægninger. I stedet for at bruge CO₂-provenuet på øl og vin vil vi egentlig hellere lade det indgå i skattereformforhandlingerne, hvor vi godt kan få brug for det, f.eks. til at sikre en mere retfærdig beskatning af lavindkomsterne. Jeg synes, det ville være en mere værdig måde at bruge de penge på.

Hr. Aagaard vil ikke vedkende sig de brudte løfter, hr. Aagaard siger, at vi stadig væk selv bestemmer. Jeg vil godt sige til hr. Aagaard, at jeg synes, det er en højst teoretisk betragtning. Vi bestemmer selv, om vi vil handle med øl og vin her i Danmark, men hvis grænserne åbnes fuldstændig, så man kan transportere uanede mængder af øl og vin over grænserne, er det jo en temmelig teoretisk betragtning.

Jeg tror, at langt de fleste ordførere i dag følger, at vi står over for en fuldstændig bunden

[Jes Lunde]

opgave. Der er simpelt hen ikke noget at raffe om, Danmark er nødt til at bruge de 2 mia. kr. til afgiftsnedsættelser. Det er også kun derfor, SF går ind i det, og jeg må fastholde, at det er et eksempel på brudte løfter, for i 1986 fremstillede man det sådan, at der ikke blev nogen konsekvenser på skatte- og afgiftsområdet. Men det blev der altså, ganske markant endda.

Til sidst til hr. Ove Fich, som sagde, at SF kun har fået 10 øre ud af 1 mia. kr. Hr. Ove Fich husker dårligt; der var mange andre momenter i den aftale. Blandt andet blev prisen på dieselolie hævet for erhvervslivets vedkommende, og det har medvirket til at reducere forureningen. Det vil også gøre sin virkning, at vi får differencen på 10 øre til fordel for let diesel. Det er sådan, at let og tung diesel ikke har nogen indbyrdes tekniske fordele som motorbrændstof, man kan lige så godt bruge let som tung, men en prisforskel på 10 øre er nok til, at den tunge diesel vil forsvinde fuldstændig fra markedet, og det er jeg overbevist om at hr. Ove Fich vil kunne se efter den 1. juli. Den tunge diesel med den megen forurening med svovl osv. forsvinder simpelt hen fra markedet, så det er en meget stor miljømæssig gevinst, SF har formået at høste som følge af den aftale, vi indgik i foråret 1991, mens Socialdemokratiet ikke turde gå med.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at vi står over for en bunden opgave, men det er af konkurrencemæssige årsager. De markante konsekvenser, som hr. Jes Lunde talte om, har vi da kendt op gennem 1980'erne. Vi vidste også forud for afstemningen om EF-pakken, at det var en bunden opgave, vi stod over for, at harmonisere vores afgifter, så vi var i stand til at gænidningsfrit ind i det indre marked.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jo, vi gør det af konkurrencemæssige årsager, men konkurrencebetingelserne har jo netop ændret sig på grund af EF-pakken. I kraft af, at den danske befolkning sagde ja i 1986, er konkurrenceforholdene nu ændret sådan, at vi er nødt til at gøre det her, og derfor er det en konsekvens af EF-pakken.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet erkender, at der er behov for at tilpasse de danske øl- og vinafgifter til EF-niveau, ikke mindst af hensyn til grænsehandelen, men Fremskridtspartiet er ikke enig i den metode, som skatteministeren foreslår. Vi mener, at skatteministeren samtidig med nedsættelsen af disse afgifter havde en god mulighed for at vise den danske befolkning, at regeringen er indstillet på at spare på de offentlige udgifter, og Fremskridtspartiet ser gerne, at finansieringen sker ved offentlige besparelser og ikke ved forhøjelse af andre afgifter, som det er foreslået her.

Fremskridtspartiet mener også, at regeringen bør overveje, hvornår ikrafttrædelsen skal finde sted. Hvis man, som regeringen foreslår, sætter en del af afgiftspakken i kraft fra den 1. juli 1992, bliver der et stort manglende provenu, som regeringen foreslår at dække ved ekstra afgifter. Fremskridtspartiet mener, at man i stedet burde bruge tiden til at finde nogle offentlige besparelser og eventuelt vente med at lade loven træde i kraft til den 1. januar 1993. Vi er altså enige med Socialdemokratiet om den dato.

Fremskridtspartiet vil altså gerne være med til at nedsætte øl- og vinafgifterne, men vi er til gengæld modstandere af den drastiske forhøjelse af dieselafgift og gasafgift. Dog er det efter vores mening en god idé at give kompensation til vognmændene gennem en nedsættelse af vægtafgiften, udligningsafgift på hyrevogne osv.

Forslaget om ophævelse af kapitaltilførselsafgiften kan vi også støtte, men forslaget om kreditstramninger for punktafgifter er vi modstandere af. Vi mener, at erhvervslivet er så hårdt ramt i forvejen, at man ikke også skal forsøge at presse virksomhederne her.

Regeringen indgik i 1991 en aftale om, at dieselolien skal belastes med en stor afgift, ligesom der skal fastsættes en minimumsafgift på autogas. Disse afgifter skal indføres senest den 1. januar 1993, og regeringen gennemførte i 1991 sammen med et flertal i Folketinget en lov, som medførte, at vognmandserhvervet fik højere dieseludgifter. Fremskridtspartiet var ikke med i den pågældende aftale, og vi har stadig det synspunkt, at hvis det bliver dyrere for vognmænd at købe diesel, må der ske en tilsvarende kompensation på andre afgiftsområder.

[Ole Donner]

Det er i øvrigt interessant at læse lovforslag nr. L 248 og se, hvor mange gange der i bemærkningerne står »CO₂-loven«. Vi har her et tydeligt eksempel på, at selv om regeringen påstod, at de var modstandere af CO₂-afgiften, er man altså allerede nu i gang med at bruge provenuet, inden loven træder i kraft. Og debatten i dag har jo også vist, at indtil flere partier godt vil være med til at bruge pengene, allerede inden de rent faktisk er til stede.

Fremskridtspartiet kan støtte skatteministerens forslag om nedsættelse af vægtafgiften på motorkøretøjer. Vi mener, det er hårdt tiltrængt, at vognmandserhvervet får disse nedsættelser af vægtafgiften for at forbedre konkurrenceevnen over for de øvrige europæiske lande, og det er altså her, at Fremskridtspartiet gerne vil være med til at hjælpe regeringen med at finde offentlige besparelser til finansieringen i stedet for at forhøje afgifterne på bl.a. dieselolie.

Fremskridtspartiet er enig i skatteministerens lovforslag nr. L 250 om ophævelse af lov om kapitaltilførselsafgift. Da et flertal her i Folketinget uden om Fremskridtspartiet vedtog de skærpede kapitalkrav til anparts- og aktieselskaber, gjorde Fremskridtspartiet opmærksom på disse forhold. Vi var modstandere af, at man satte kapitalkravet op; vi henviste bl.a. til de små familieforetagender, som har etableret sig i anparts- eller aktieselskabsform. Vi gjorde opmærksom på, at vi fandt det urimeligt, at man, ud over at kapitalkravet blev forhøjet, så også skulle betale denne ekstra skat i form af kapitaltilførselsafgift.

Skatteministeren lyttede ikke til Fremskridtspartiets advarsler, men det er selvfølgelig tilfredsstillende for Fremskridtspartiet, at ministeren allerede nu, så få uger efter, må erkende, at det er et stort problem, og Fremskridtspartiet medvirker gerne til en afskaffelse af disse tåbelige afgifter.

Fremskridtspartiet kan ikke støtte skatteministerens forslag om afkortning af kredittider for nydelsesmidler. Folketinget pålægger erhvervslivet flere og flere byrder, der indføres indviklede afgiftsregler, og erhvervslivet pålægges mere og mere administration. Fremskridtspartiet mener derfor ikke, det er rimeligt, at man foreslår en 15 dages nedsættelse af kredittiden for afgift af tobak, spiritus og chokolade m.v. for at give staten en engangsliv-

ditetsforbedring. Vi mener, det er rimeligt, at erhvervslivet har mulighed for at få en smule forbedret likviditet, når man pålægges alle disse administrative besværligheder. Vi er ikke enige med Venstres ordfører, som talte om edb osv., der skulle gøre det muligt at afslutte regnskabet hurtigere. Der kommer ikke flere penge i kassen og en bedre likviditet, fordi edb-maskinen kører hurtigere end ham, der sidder med lommeregneren og blyanten.

Fremskridtspartiet vil deltage aktivt i udvalgsarbejdet vedrørende disse fem lovforslag. Vort hovedsynspunkt er, at vi er positivt stemt for at lette afgiftsniveauet for erhvervslivet. Vi mener, at provenuet skal hentes hjem ved offentlige besparelser, og ikke ved ekstraafgifter.

Vi havde gerne set, at de forhandlinger, der blev indledt hos skatteministeren for nogen tid siden, havde fortsat, således at man kunne tilrettelægge lovforslagene derefter. Men vi har forståelse for, at skatteministeren nu fremsætter lovpakken i Folketinget. Det skyldes formentlig stridighederne i Socialdemokratiet, at man ikke har forsøgt at føre forhandlingerne til ende, inden man fremsatte lovforslagene. Vi er altså positivt indstillet over for lovpakken.

Bente Juncker (CD):

Det er næsten utåleligt at høre Fremskridtspartiet stille sig herop og gøre sig meget umage med at fortælle os, at der skal ske offentlige besparelser i stedet for disse afgiftsnedsættelser. Jamen hvorfor kommer man så ikke med et konkret forslag, som kan samle flertal i Folketinget? Det nytter ikke noget at stille sig herop og slynge ord som offentlige besparelser ud. I stedet må man da gøre sig umage, når man laver sin ordførertale, med at fortælle Folketinget, hvor man kan spare, og hvordan man får et flertal for det.

Jeg vil gerne på CD's vegne sige ja til de forslag fra skatteministeren, der er indeholdt i denne pakke.

Finansieringen af forslagene skal ske over CO₂-afgiften og ved en forhøjelse af dieselafgiften. Jeg finder det udmærket at bruge CO₂-afgiften til dette, så bliver den brugt til noget fornuftigt.

Men vi er lidt bekymrede med hensyn til dieselafgiften. Vi synes, det er i orden, man starter pr. 1. juli, og vi har også noteret os, at der er kompensationer for dieselafgiften ved

[Bente Juncker]

nedsættelse af vægtafgiften og udligningsafgiften osv., men vi er bekymrede med hensyn til dieselbilerne. De, der har dieselbiler, er traditionelt folk, der kører meget og langt, det vil sige de bruger meget diesel. Den kompensation, der er foreslået, svarer næppe helt til forhøjelsen – måske for nogle vogne, men ikke for alle. Det vil vi se på i udvalget.

Desuden vil vi se på, hvorledes de indenlandske vognmænd er stillet, og hvorledes konkurrenceforholdene bliver i øvrigt, når forhøjelsen træder i kraft pr. 1. januar 1993. Det er de to reservationer, vi har.

Vi er enige i de to andre lovforslag, nr. L 250 om ophævelse af lov om kapitaltilførselsafgift og nr. L 251 om afkorting af kredittider for nydelsesmidler, som vi kan stemme for.

Alt i alt kan vi give vor tilslutning til de foreliggende fem lovforslag.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Fru Bente Juncker opfordrer mig til at være mere omhyggelig med min ordførertale og sætte mig lidt mere ind i lovforslagene. Det er selvfølgelig meget let for fru Bente Juncker, der siger: Vi støtter det hele. Så er det problem overstået for CD's vedkommende. Når man så bagefter siger, at CD i øvrigt gerne vil være med til at betale med CO₂-afgiften, som ikke er indført, så mener jeg nok, at jeg har læst lovforslagene mindst lige så godt, som fru Bente Juncker.

Når fru Bente Juncker siger, at hr. Ole Donner burde sætte sig ind i det, når han laver sin ordførertale, og forklare, hvor man vil spare, og hvordan man vil skaffe et flertal for det, så vil jeg gerne sige, at hvert år, når finansloven er til behandling, kommer Fremskridtspartiet med en række forslag til besparelser; dem kunne man jo så plukke i.

Men når fru Bente Juncker påstår, at man ved at gøre sig umage med en ordførertale kan fortælle, hvordan man skaffer et flertal i Folketinget, må jeg stå af. Det kan jeg ikke argumentere imod.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre kan i det store og hele støtte den foreslåede nedsættelse af afgifterne på øl og vin.

Vi mener, det er en god idé, at man tager de skønnede, nødvendige afgiftsnedsættelser i to trin.

Der sker det, at øl- og vinprodukter bliver billigere allerede fra midten af året, og folk vænner sig til, at der ikke er så meget at hente syd for grænsen, som der har været. Når restriktionerne ophæves den 1. januar 1993, kan man så tage den sidste del af afgiftstilpasningen, og grænsehandelen skulle så ikke blive voldsomt stor.

Vi synes, det er en god plan, der er lagt, og jeg håber, ministeren kan få flertal for at gennemføre disse afgiftslettelser i den foreslåede takt.

Vi er også fuldstændig enige i en forhøjelse af dieselafgiften, idet det jo er en gammel aftale. Vi mener også, at differentieringen på dieselprodukterne er en udmærket idé. Det beskriver jo vejtrafikkens belastning af miljøet, og det er udmærket at lægge forhøjede afgifter på dette område.

Vi har heller ikke noget at indvende imod, at vægtafgiften og udligningsafgiften bliver sat ned. Det er så en slags kompensation til den erhvervsmæssige brug af dieselafgiften.

Vi er også enige i ministerens oplæg vedrørende afkorting af kredittider og ophævelse af kapitaltilførselsafgiften.

Vi er kort sagt enige i de fem lovforslag og har været det, lige siden ministeren fremsatte dem. Men vores betingelse for at støtte dem har hele tiden været, at der var fuld finansiering.

Vi skal ikke have ufinansierede afgiftslettelser her i landet, og derfor er betingelsen for vores støtte selvfølgelig, at der er skabt klarhed over, hvornår CO₂-afgiften træder i kraft, inden vi vedtager disse lovforslag. Jeg vil derfor bede skatteministeren give tilsagn om, at regeringen presser på for at få indført CO₂-afgiften så hurtigt som muligt, for det er jo den, der skal skaffe grundlaget for disse afgiftslettelser.

Derfor skal CO₂-loven være afklaret. Hvor hurtigt kan det ske? Og hvornår skal den træde i kraft?

Jeg synes også, skatteministeren anstændigvis bør takke CO₂-partierne bare en lille smule for hjælpen. Og jeg vil da gerne spørge, hvordan regeringen ville have klaret disse afgiftsnedsættelser, uden at vi havde fået indført den CO₂-afgift. Jeg venter spændt på svar på

[Ellsabeth Arnold]

dette spørgsmål, men som sagt: Vi går ind i udvalgsarbejdet med positivt sind.

Kofod-Svendsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke tilslutte sig den konstruktion, der ligger her, hvor man lader erhvervslivet finansiere, at øl og vin bliver billigere. Det vil jeg sige som en overordnet konklusion.

Men der er da ting i de enkelte forslag, som vi finder rigtige. Vi kan godt tilslutte os forslag til lov om afkortning af kredittider for nydelsesmidler og ligeledes lov om ophævelse af lov om kapitaltilførselsafgift. Vi er også positive over for, at vi får en mere miljøvenlig politik på dieselområdet.

Men vi tilslutter os ikke selve hovedkonstruktionen i lovpakken, så det bliver en stillingtagen til dele i de enkelte forslag.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Her i 1992 skal vi træffe beslutningerne om de sidste forberedelser til det indre marked.

De seneste års indsats med nedsættelse af de afgifter, der forårsager mest grænsehandel, giver nu resultater i form af markante fald i grænsehandelen. Allerede nu kan vi konstatere, at de knap 6 mia. kr., der indtil dette øjeblik er brugt til meget målrettet at fjerne henholdsvis sænke afgifter på de mest grænsehandelsfølsomme varer, har givet et virkelig godt resultat.

At vi så i tilgift har kunnet opleve en vis stigning i det, man kunne kalde den positive grænsehandel, hvor nordmænd og svenskere handler i Danmark, nævner jeg bare for en ordens skyld.

Samlet set er der tale om overordentlig positive resultater af den indsats, der er gjort indtil nu. Det er for at forstærke disse resultater, at regeringen har fremlagt en samlet pakke, der – oven i de knap 6 mia. kr., der indtil nu er brugt på at sænke afgifter på grænsehandelsfølsomme varer – lægger yderligere et par milliarder, sådan at vi i løbet af en 3-4 år samlet har brugt 8 mia. kr. på meget målrettet at sænke og fjerne afgifter på de varer, der i særlig grad giver grænsehandel.

Fra 1. januar 1993 sker der en liberalisering af rejsegodsbestemmelserne, således at de mængdemæssige begrænsninger for indførsel af andre varer end spiritus og tobak falder

væk. Disse liberaliseringer får især betydning for øl og vin.

Hvis grænsehandelen ikke på ny skal stige, men hellere falde yderligere, er det nødvendigt at fuldføre de afgiftsned sættelser for øl og vin, der blev indledt i midten af 1991. Der resterer nedsættelser svarende til ca. 20 kr. pr. kasse øl og ca. 4 kr. pr. flaske bordvin, og det er det, der vil koste omkring 2 mia. kr. inkl. moms.

Vi gør det altså ikke, fordi der er formelle krav fra EF, der siger, at disse afgifter skal sænkes. EF-harmoniseringen sker efter et minimumsprincip, hvor det eneste, landene er forpligtet til, er at have afgifter, der ligger mindst på dette minimum. Nej, vi gør det af egen fri vilje, fordi vi vil stoppe grænsehandelen. Det er altså markedskræfterne og ikke EF-jura, der dikterer disse sænkninger af afgifterne.

Men der er ét område, hvor Danmark er et lavafgiftsland, og det er med hensyn til dieselafgift. Her har vi undtagelsesvis et område, hvor Danmark er juridisk forpligtet til at foretage en forhøjelse af en afgift, nemlig dieselaftgiften, hvor vi skal op på det minimum, der er aftalt i EF, og denne afgiftssats skal op på EF-niveau senest 1. januar 1993.

Dieselharmoniseringen påvirker ikke de danske vognmænds konkurrenceevne i forhold til udlandet, idet danske og udenlandske vognmænds omkostninger vil stige lige meget. Derimod vil den foreslåede nedsættelse af vægtafgiften og forsikringsafgiften alene komme danske vognmænd til gode og dermed forbedre deres konkurrenceevne.

Fra 1. juli 1992 skal der gennemføres en generel differentiering af afgifterne for let og almindelig diesel. Samtidig foreslår vi, at rutebiler, som kører på såkaldt ultralet diesel, indtil videre fritages for afgift, og at der samtidig ydes en kompensation på 30 øre pr. liter svarende til meromkostninger ved fremstillingen.

På momsområdet skal importmomsen på EF-handelen afskaffes inden 1. januar 1993. Ved finanslovsforliget er det aftalt, at afskaffelsen af EF-importmomsen skal finansieres ved forkortelse af kredittider for forbrugsafgifter. Endvidere skulle det overvejes generelt at stramme kredittiderne for moms og punktafgifter, forudsat at der til gengæld blev gennemført sådanne erhvervsskattelettelser, at konkurrenceevnen ikke blev belastet. Det er alt sam-

[Skatteministeren]

men, hvad der er indeholdt i de to afgiftspakker, der her er lagt frem.

Jeg skal føje til, at stort set alle forbrugsafgiftslove formentlig skal revideres i den tekniske struktur i løbet af efteråret 1992 som følge af de direktiver, der her i foråret vil blive vedtaget i EF.

Jeg vil gerne sige til hr. Ove Fich, at det ikke er nogen begrundelse for at udsætte beslutningen om satstilpasningerne. De to ting ikke blot kan, men også bør holdes helt adskilt. Det er meget vigtigt at få påbegyndt sænkningen af afgifterne allerede her fra 1. juli i år. Hvis vi skal have fuld effekt af disse afgiftslettelser, er det meget vigtigt, at de træder i kraft fra midten af 1992, således at markedet vænner sig til allerede fra midten af 1992, at der ingen som helst gevinst er ved at handle syd for grænsen. Det vil nemlig betyde, at der ikke blot vil være tale om lavere afgifter på øl og vin fra 1. juli og frem til 1. januar, men der vil også stadig væk gælde de nuværende mængdemæssige begrænsninger for, hvad man kan tage med over grænsen. Så kombinationen af, at de mængdemæssige begrænsninger gælder i resten af 1992, og at vi samtidig sænker afgifterne på øl og vin, vil gøre det helt uøkonomisk overhovedet at rejse syd for grænsen for at købe øl og vin.

Det betyder altså, at i god tid før grænsen åbnes 1. januar 1993 har markedet måttet indse, at der ikke er noget at komme efter økonomisk; det kan ikke betale sig. Det er den mest effektive måde at slå grænsehandelen ned på, og det er det, det handler om. Derfor er det så vigtigt at få startet disse lettelse af afgifterne allerede fra midten af 1992 og altså ikke afvente efterårets mere tekniske behandling af de forskellige afgiftslove. Det lægger jeg megen vægt på at understrege over for hr. Ove Fich.

Såvel hr. Ove Fich som hr. Jes Lunde har beskæftiget sig med finansieringen af disse to afgiftspakker. Hr. Ove Fich og hr. Jes Lunde har navnlig interesseret sig for, at regeringen til delvis finansiering af lettelserne har skælet til, at de partier, som uden om regeringen har indført CO₂-afgiften, har afsat en pulje netop til lettelse af grænsehandelsfølsomme afgifter. Jeg vil gerne understrege, at regeringen overhovedet ikke herved ændrer syn på spørgsmålet om CO₂-afgiften. Regeringen har – jeg havde nær sagt – ikke blot ret til, men jo egentlig

også pligt til at tage hensyn til, at flertallet ved vedtagelsen af finansloven udtrykkelig har indsat en pulje i finanslovsforslaget under en kontooverskrift, der hedder »Grænsehandelsfølsomme varer«. Jeg har hæftet mig ved nøjagtig det samme som fru Elisabeth Arnold, nemlig at det i anmærkningerne til finansloven også gøres klart – og det er det, jeg kalder CO₂-partiernes faste hensigt – at det samlede skatetryk ikke måtte stige ved indførelsen af CO₂-afgift, hvilket betyder, at dette overskydende CO₂-provenu kunne og skulle bruges til lettelse af andre skatter og afgifter; det er ikke, som hr. Jes Lunde siger, bare et fuldstændig frit valg. Der er afsat en pulje under en konto, der hedder »Grænsehandelsfølsomme varer«, og jeg må nok sige, at jeg har meget, meget vanskeligt ved at se, at vi overhovedet er i stand til at finde noget mere grænsehandelsfølsomt end netop de produkter, som her er fundet frem, nemlig øl og vin.

Vi har altså – ved at skele til, at den pulje er afsat – levet op til det, flertallet har pålagt regeringen, nemlig at sikre at det samlede skatetryk ikke stiger, ved at de overskydende penge kanaliseres tilbage i form af afgiftslettelser på grænsehandelsfølsomme varer og ved at finde netop de produkter, der giver den allermest effektive virkning på grænsehandelen. Derfor er jeg lidt uforstående over for hr. Jes Lundes og hr. Ove Fichs betragtninger.

Så siger hr. Ole Donner, at det ville være meget bedre, om regeringen valgte offentlige besparelser til at finansiere disse afgiftslettelser. Jeg kender godt hr. Ole Donners synspunkt, og jeg kunne såmænd også godt have sympati for, at man i videst muligt omfang fandt offentlige besparelser til at finansiere skatte- og afgiftslettelser, men regeringen har pligt til at se på, hvad der er realistisk. Kan det lade sig gøre at samle et flertal for at finansiere lavere afgifter på øl og vin ved at lave offentlige besparelser? Regeringen har konkluderet, at netop når det gælder lettelse af afgifter på øl og vin, er det nok ikke realistisk at forestille sig, at der kan samles et flertal for at finansiere det via offentlige besparelser.

Hr. Ole Donner siger, at han er modstander af den højere dieselaftgift. Jeg er nødt til at spørge hr. Ole Donner, om det vil sige, at hr. Ole Donner anbefaler regeringen ikke at leve op til det, der er vedtaget i EF om, at dieselaft-

[Skatteministeren]

giften senest fra den 1. januar 1993 skal udgøre 1 kr. 94 øre pr. liter. Vil det sige, at hr. Ole Donner anbefaler regeringen at krænke den beslutning, der er truffet i EF med hensyn til en minimumafgift på diesel på 1 kr. 94 øre pr. liter? Jeg kan ikke tro, at hr. Ole Donner mener, at regeringen skal krænke EF-retten. Derfor må hr. Ole Donner også være af den opfattelse, at regeringen er forpligtet til at fremsætte et forslag om en dieselaftgift på 1 kr. 94 øre pr. liter, for det er det, EF-direktivet om oliebeskatning siger vi skal gøre.

Jeg hæftede mig selvfølgelig ved, at fru Bente Juncker havde visse betænkeligheder ved den del af dieselaftgiftsforhøjelsen, der træder i kraft den 1. juli. Jeg vil godt sige til fru Bente Juncker, at regeringen har valgt at lade den mindste del af den nødvendige dieselaftgiftsforhøjelse træde i kraft pr. 1. juli. Regeringen har konstrueret det sådan, at den del af dieselaftgiftsforhøjelsen, der træder i kraft den 1. juli, kun lige nøjagtig – næsten på kroner og øre – svarer til det, der føres tilbage til erhvervene i form af lavere vægtafgift og lavere forsikringsafgift. For året 1992 gør regeringen altså ikke mere på dieselaftgiftsområdet end det, der svarer til, hvad der bliver ført tilbage til erhvervet; der er det altså under et neutralt for erhvervene. Det er altså først fra den 1. januar 1993, hvor vi er nødt til at forhøje dieselaftgiften, at restforhøjelsen træder i kraft. Jeg mener, at regeringen har beflittet sig på, så langt som det overhovedet er muligt, at imødekomme det synspunkt, som fru Bente Juncker her giver udtryk for.

Fru Elisabeth Arnold efterlyste et svar på, at regeringen gjorde, hvad den kunne for at få et hurtigt svar fra EF vedrørende CO₂-afgiftens ikrafttræden. Jeg vil gerne sige til fru Elisabeth Arnold, at uanset det, der hele tiden har været regeringens holdning til CO₂-afgiften, så lever regeringen 100 pct. loyalt op til den beslutning, som et flertal har truffet. Det indebærer også, at regeringen gør alt, hvad den kan, for at få et hurtigt svar fra EF med hensyn til ikrafttrædelsestidspunktet for CO₂-afgiften. Efter de oplysninger, jeg er i besiddelse af, skulle der være håb om, at vi meget snart får et svar fra EF. Det betyder altså, at der er udsigt til, at den udsættelse af CO₂-afgiftens ikrafttræden, som vi har været nødt til at foretage af hensyn til proceduren over for EF, bliver af beskeden

længde; men jeg siger dette med forbehold over for, hvilket svar vi får fra EF. Jeg vil dog gerne understrege over for fru Elisabeth Arnold, at vi gør, hvad vi kan, for at få et meget hurtigt svar fra EF.

Fru Elisabeth Arnold ville gerne have, at jeg skulle sige bare lidt positivt om CO₂-afgiften – bare en lille bitte smule positivt om CO₂-afgiften. Men jeg må sige til fru Elisabeth Arnold, at CO₂-afgiften har det ikke som en god årgang vin, at den bliver bedre med tiden. Regeringens holdning til CO₂-afgiften er nøjagtig den samme i dag, som den var, dengang et flertal uden om regeringen vedtog CO₂-afgiften. Det forhold, at CO₂-afgiftens overskydende provenu nu bruges til delvis finansiering af denne afgiftslettelse, betragter vi blot som en loyal opfølgning af den beslutning, som et flertal i Folketinget har truffet, nemlig at det var det, pengene skulle bruges til. Jeg vil indskrænke mig til at sige, at regeringen har noteret sig – og jeg siger det helt tonløst – regeringen har noteret sig, at flertallet har afsat de penge; vi mener at have levet op til ånden i det, flertallet besluttede, ved så at anvende provenuet netop til en sænkning af afgiften på de meget grænsehandelsfølsomme varer som øl og vin.

Om fru Elisabeth Arnold vil opfatte det, jeg her har sagt, som bare en lille bitte smule positivt eller ikke, er op til fru Elisabeth Arnold. Jeg vil blot understrege, at vores holdning til CO₂-afgiften ikke er ændret.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg må korrekte skatteministeren. Det er faktisk ikke sådan, at CO₂-partierne har tilkendegivet, at provenuet skal bruges til at løse problemet med grænsehandelsfølsomme varer. Det er rigtigt, at beløbet er sat ind på en konto, der hedder sådan – og nu vil jeg bede finansministeren, som sidder i salen, lytte efter, hvis det er muligt at få finansministeren til det. Det er ikke muligt at få finansministeren til at lytte efter, siger han. Det synes jeg ellers der er brug for.

Jeg står nemlig her med et papir fra finansministeren. Det drejer sig om et ændringsforslag uden for tillægsbetænkningen stillet den 13. december 1991 af finansministeren til tredje behandling af forslag til finanslov for finansåret 1992. Her står der under den kontobeteg-

[Jes Lunde]

nelse, hvor pengene er sat ind: Placeringen under dette punkt præjudicerer ikke anvendelsen af nettoprovenuet – præjudicerer ikke anvendelsen af nettoprovenuet. Det var derfor, vi fandt os i, at det blev sat ind på en sådan konto; ellers havde vi selvfølgelig foreslået en neutral kontobetegnelse. Vi blev belært om, at det ikke var nødvendigt, fordi dette præjudicerer ikke anvendelsen af nettoprovenuet. Det fremgår klart af skrivelsen fra finansministeren. Og derfor kan skatte- og økonomiministeren ikke slippe af sted med at binde Folketinget den historie på ærmet, at det er CO₂-partierne, der har presset ham til at bruge pengene på øl og vin. Det har vi ikke lagt op til på noget tidspunkt.

Vi kan efterfølgende diskutere, hvad provenuet skal bruges til, og det gør vi gerne i kredsen af CO₂-partier, men finansministeren modsiges her skriftligt den version af historieskrivningen, som skatte- og økonomiministeren prøver at give.

(Kort bemærkning).

Ove Fich (S):

Skatteministeren sagde, at skatteministeren havde bemærket disse penge, de 920 mio. kr., som er provenuet fra CO₂-afgiften, men skatteministeren sagde ikke, om det var med glæde eller sorg. Det centrale er vel, hvor skatteministeren ellers ville have fundet finansieringen af denne afgiftsomlægning, hvis der ikke havde været nogle partier her i Folketinget, der havde været behjælpelig med at skaffe dette provenu.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (FP):

Skatteministeren spurgte, om Fremskridtspartiet ikke ville leve op til EF-aftalen om at hæve dieselaafgiften pr. 1. januar 1993. Jeg kan bekræfte over for skatteministeren, at selvfølgelig vil vi det; men det er altså pr. 1. januar 1993, og der er ingen grund til at sætte afgiften op pr. 1. juli 1992, som det foreslås af regeringen.

Men skatteministeren skal ikke være i tvivl om, at Fremskridtspartiet ønsker at overholde EF-lovgivningen fuldstændig på samme måde, som da Folketinget indførte ambien, hvor vi sagde, at det ville være ulovligt – og der var

mange tilkendegivelser af, at det ville være ulovligt. Også dengang sagde Fremskridtspartiet, at selvfølgelig skal vi overholde de regler, der gælder.

Ministeren siger, at det nok vil være svært at skaffe et flertal her i Tinget for offentlige besparelser til brug for nedsættelse af øl- og vinaafgiften. Det er jeg enig med ministeren i, men det var heller ikke det, jeg sagde. Jeg sagde, at for nogle af afgifterne mener vi man skulle komme med offentlige besparelser. Jeg mener, man godt kunne samle et flertal – det burde man kunne – her i Folketinget for at lave nogle offentlige besparelser i stedet for at stramme erhvervslivets muligheder på kreditsiden osv. Men jeg er enig i, at når det gælder vinaafgifterne, ville det nok være svært, og det ville heller ikke være det, som vi ville gå i spidsen for.

Men vi må beklage, at den borgerlige regering tilsyneladende totalt har opgivet overhovedet at lave offentlige besparelser.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Jeg synes, det var en meget tilfredsstillende præcisering, vi her fik fra hr. Ole Donner, nemlig at hr. Ole Donner anerkender, at senest fra 1. januar 1993 skal dieselaafgiften op på 1 kr. 94 øre pr. l. Det har bragt os meget videre, at vi også fra hr. Ole Donner har en anerkendelse af, at selvfølgelig må det være sådan. Det er altså en pligt opgave, vi her står med.

Så kan jeg føje til, at det, vi gør den 1. juli, er det mindst mulige. Det, vi gør den 1. juli, er faktisk, at vi forbedrer de danske eksportvognmænds konkurrenceevne ved, at vi sænker vægtaafgiften, vi sænker afgiften på ansvarsforsikringer, og så forhøjer vi helt minimalt dieselaafgiften kun lige svarende til det, der føres tilbage til vognmandserhvervet. Da en forhøjelse af dieselaafgiften rammer danske og udenlandske vognmænd nøjagtig lige hårdt, betyder det altså, at denne kombination af en lille forhøjelse af dieselaafgiften og en tilbageførsel af hele provenuet til vognmandserhvervet i form af en sænkning af de faste afgifter i resten af 1992 faktisk giver en bedre konkurrenceevne for vognmandserhvervet.

Det er rigtigt, som hr. Jes Lunde refererer, at i det ændringsforslag til finansloven, som regeringen stillede, er der ikke sat nøjagtig adresse på, hvor denne pulje fra CO₂-afgiften skal anvendes. Men helt nøjagtigt står der følgende:

[Skatteministeren]

»Regeringen blev ved beslutningsforslag nr. B 52 af et flertal i Folketinget pålagt at fremsætte et forslag om en lov om kuldioxidafgift samt en række lovforslag med tilknytning hertil. Flertallet har tilkendegivet, at det fortsat er hensigten at lade nettoprovenuet indgå som et element, der vil kunne bidrage til en skatte- og afgiftsmæssig omstrukturering. Da der endnu ikke er disponeret over nettoprovenuet, optages dette som en negativ reserve på denne konto. Placeringen under øvrige punktafgifter præjudicerer ikke anvendelsen af nettoprovenuet.«

Hr. Jes Lunde har ret i, at det er det, der står. Men det er jo ikke tilfældigt, at kontoen hedder 38.40. og teksten er »Grænsehandelsfølsomme varer«. Det vil altså sige, at pengene er bundet til at skulle bruges på grænsehandelsfølsomme varer. Det er meget vanskeligt at finde nogen mere grænsehandelsfølsomme varer end netop øl og vin, og jeg stiller mig i hvert fald noget spørgende over for, hvor man med større effekt kunne bruge disse penge.

For nu at uddybe mit svar til fru Elisabeth Arnold fra tidligere, så var jeg ikke i stand til at sige, heller ikke bare i mindste måde, noget positivt om CO₂-afgiften, men jeg var i stand til at sige noget overordentlig positivt om og til fru Elisabeth Arnold. Og det var netop, fordi jeg hæftede mig ved fru Elisabeth Arnolds meget kraftige understregning af, hvad disse penge var tænkt at skulle anvendes til. Det var derfor, jeg lagde så utrolig megen vægt på netop fru Elisabeth Arnolds udsagn, så meget mere som fru Elisabeth Arnold jo var en del af det flertal, som afsatte denne pulje, og det er det, regeringen har skelet til.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jamen jeg er da enig med skatteministeren i, at det ikke er tilfældigt, at der står grænsehandelsfølsomme varer. Når der står sådan på kontoplanen, er det udtryk for regeringens lille manipulation, lille forsøg på at lægge sin hensigt ind i den politik, som andre står for. Det fandt vi os i, netop fordi der i bemærkningerne står, at placeringen ikke præjudicerer anvendelsen af nettoprovenuet. Det er en meget stærk sætning: at den ikke præjudicerer anvendelsen af nettoprovenuet. Så kunne vi være ligeglade med, hvad der stod som titel på kontoen; det fandt vi os simpelt hen i.

Derfor synes jeg ikke, det er pænt nu – når vi var så flinke dengang at sige o.k., lad da regeringen slippe af sted med at kalde det det, bare det ikke præjudicerer – at bruge det imod os, at vi har været flinke dengang. Det synes jeg ærlig talt ikke, skatteminister.

Lad os slå fast, at det, der er aftalt, er, at der ikke er disponeret over anvendelsen af pengene på nogen måde overhovedet. Der er kun givet en hensigtserklæring fra flertallet af CO₂-partier om, at det skal bidrage til en skatte- og afgiftsmæssig omstrukturering, og det er et begreb, som er en hel del videre end grænsehandelsfølsomme varer. Det betyder, at provenuet her f.eks. kunne indgå i en skattereformforhandling, hvor der bestemt er brug for en skatte- og afgiftsmæssig omstrukturering. Jeg tror, skatteministeren er enig med mig i, at det er der behov for på langt flere områder end det snævre, som vi behandler her.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling
vedtoges uden afstemning.

Fjerde næstformand (Kirsten Jacobsen):

Jeg foreslår, at lovforslagene 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:

7) Første behandling af lovforslag nr. L 252:

Forslag til lov om ændring af merværdiafgiftsloven (momsloven). (Ændringer som følge af EF's indre marked m.v.).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 26/3 92).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 8 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

8) Første behandling af lovforslag nr. L 253:

Forslag til lov om ændring af visse afgiftslove. (Afkortning af kredittider).