

ske misbrug af de danske skatteregler, og at den lov her kan bidrage til, at vi alle sammen er mere opmærksomme på det forhold, og at vi i fællesskab kan sikre endnu bedre end hidtil, at der er sammenhæng ikke bare nationalt, men også internationalt i vore skatteregler.

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:

3) Første behandling af lovforslag nr. L 4:
Forslag til lov om afgift af vejbenyttelse.
 Af skatteministeren (Ole Stavad).
 (Fremsat 6/10 94).

Sammen med denne sag foretoges den under punkt 4 på dagsordenen opførte sag, nemlig:

4) Første behandling af lovforslag nr. L 5:
Forslag til lov om ændring af lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., lov om afgift af ansvarsforsikringer for motorkøretøjer m.v. og lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. (Nedsættelse og omlægning af vægtafgiften af visse lastmotorkøretøjer, ophævelse af ansvarsforsikringsafgiften for vognmandsbiler, reduktion af dieselolieafgiftsforhøjelsen, genindførelse af udligningsafgiften af dieseldrevne busser og varebiler m.v. og forhøjelse af udligningsafgiften af dieseldrevne personbiler).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
 (Fremsat 6/10 94).

Lovforslagene sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Der er for mig slet ingen tvivl om, at der igen meget lang tid i hvert fald i store dele af befolkningen har været et ønske om, at der blev indført vejbenyttelsesafgift for at benytte og belaste de danske veje og ikke mindst, når det drejer sig om udenlandske lastvogne.

Men langt vigtigere er jo den kendsgerning, at syd for os, nemlig i Tyskland, indfører man en vejafgift pr. 1. januar 1995, og det vil stille danske vognmænd særdeles dårligt i konkurrencemæssig henseende.

Nu er det sådan, at 5 EU-lande i henhold til EF-direktivet af 25. oktober 1993 nu aftaler fælles retningslinjer på området, og så er det oplagt, at Danmark tilslutter sig, idet vores godstransport jo primært går gennem vore sydlige nabolande. At aftalen er fordelagtig, understreges jo også af, at brancheforeningerne anbefaler.

Den økonomiske belastning for vognmændene beregnet til ca. 270 mio. kr. må jo nødvendigvis kompenseres, og det sker så i henhold til følgeloven ved en justering af vægtafgiften, forsikringsafgiften, lavere stigningstakt for dieselolie samt en forventet stigning i fragtraterne. Dermed får staten jo et provenutab. Det kompenseres selvfølgelig dels ved vejafgifterne, der kommer ind, dels ved en øget vægtafgift på mindre lastvogne/store varevogne samt en forhøjelse af udligningsafgiften på dieseldrevne personbiler. Alt i alt forventes ordningen, når den er i fuld drift, at være udgiftsneutral.

De miljømæssige gevinster vil selvfølgelig også af hensyn til konkurrencevilkårene for vognmændene ikke umiddelbart blive særlig store. Dog mener jeg, at loven uvægerligt vil medvirke til en begyndende flytning af gods fra vej til bane, i og med at vi i første omgang formentlig får en fragstigning, ligesom vilkårene for de mindre dieseldrevne biler nok vil tilskynde brugerne til at skifte til benzindrevne biler med katalysatorer, og det i sig selv er jo også en miljøgevinst.

Alt i alt et nødvendigt forslag i hvert fald set i relation til indførelse af den tyske vejafgift fulgt op af en fornuftig følgelov på afgiftsområdet og så selvfølgelig – om end sparsomt – et nyttigt signal om miljøhensyn i forbindelse med godstransport på landeveje kontra jernbane.

Og med disse bemærkninger vil jeg gerne på Socialdemokratiets vegne anbefale de to lovforslag.

Svend Heiselberg (V):

Da spørgsmålet om afgift af vejbenyttelse blev forhandlet i Markedsudvalget, kunne Venstre ikke give mandat til, at man gennemførte en aftale i EU om vejbenyttelsesafgift. Venstres synspunkt var, at Tyskland ikke bare skulle presse en vejbenyttelsesafgift igennem. Venstre er imod, at der skal gennemføres bureaukratiske regler for at få lov til at køre på Europas veje, og vi er imod, at der skal pålægges nye og flere omkostninger for vognmandsbranchen.

Vognmandsbranchen er i forvejen hårdt presset, men når det er sagt, så må vi også erkende, at Tyskland vil gennemføre en vejbenyttelsesafgift fra 1. januar 1995, og at Beneluxlandene formentlig følger efter. Derfor er det også naturligt, at de danske vognmænd har forsøgt at afbøde virkningen af den ekstra udgift og de gener, der bliver, ved at forsøge at forhandle en aftale igennem, som stort set er udgiftsneutral for vognmandsbranchen.

Venstre er da også positiv over for at kunne få forhandlet en aftale igennem her i Folketinget, som kunne imødekomme nogle af vognmændenes ønsker, men de to lovforslag er jo mere komplicerede end som så, og derfor har Venstre også en række synspunkter og spørgsmål, som vi vil stille, inden vi siger endeligt ja til lovforslaget.

Det, som vi er optaget af, er de satser, der i det væsentlige skal gøre lovforslaget udgiftsneutralt. Vi tænker her bl.a. på de udligningsbeløb, der skal pålignes bl.a. personbiler og visse varebiler. Vi har heller ikke særlig stor lyst til at engagere os i noget af det, som vi har været imod i skattereformen, og her tænker jeg på dieselafgiften, hvor man stillede i udsigt, at det ikke skal være så slemt som først antaget med den urimelige dieselafgift. Den har vi svært ved at købe, fordi vi altid har været imod, at man skulle gennemføre en sådan forøget dieselafgift her fra 1996, som det er varslet i skattereformen.

Det er som sagt nogle af de ting, som vi i udvalget gerne vil have drøftet og eventuelt gerne vil have forhandlinger med ministeren om.

Vi vil altså herefter vende tilbage med, hvilken holdning vi har til selve lovforslaget. Vores generelle ønske er, at man skal forsøge at tilgode vognmændene, og at vi måske altså også skulle overveje, om vi kunne gennemføre loven sådan, at man kunne finde dækning for den ekstra udgift, vi får, ud over at man også fjerner den dieselafgift, som er med i den skattereformaftale, som man har lavet.

Gitte Seeberg (KF):

Det Konservative Folkeparti hilser de EU-harmoniseringer, som de to lovforslag indebærer, velkommen. Det ville være uklogt at vige uden om en vejafgift som den foreslåede, som det også fremgår af bemærkningerne til lovforslaget. Danske vognmænd ville alligevel i stort tal skulle betale afgiften i Tyskland, hvor den indføres næste år. Danmark vil heller ikke være med i udligningsordningen, hvis vi vælger ikke at gå med.

I 1991 så det ud til, at den danske vognmandsstand stod for nedlæggelse, da den tyske regering fremsatte forslag om en vejbenyttelsesafgift på 10.000 D-mark på køretøjer over 12 t. Alene dette ville – hvis det var blevet indført i Tyskland – være katastrofalt for de danske vognmænd.

Derfor støtter Det Konservative Folkeparti forslaget.

Med hensyn til administration og kontrol vil det være på sin plads at sikre, at beviserne og eventuelt en mærkat i ruden i bilen udformes ens i de deltagende lande.

Den delvise kompensation, som vognmændene får gennem de i lovforslag nr. L 5 foreslåede afgiftsnedsættelser, er helt på sin plads. Afgifter på erhverv, der er i konkurrence over landegrænser, bør efter Det Konservative Folkepartis opfattelse altid være på EU's minimumsniveau.

Derfor støtter Det Konservative Folkeparti helhjertet den foreslåede nedsættelse af vægtafgift og afskaffelse af afgiften på den lovpligtige ansvarsforsikring. Jeg er enig i hr. Svend Heiselbergs bemærkninger angående dieselafgiften, og jeg vil gerne have drøftet denne nærmere i udvalget.

For Danmark betyder det, at vi med denne aftale kan få et konkurrencedygtigt vognmandserhverv med ensartede afgifter, og som er fuldt konkurrencedygtigt over for de øvrige europæiske lande. Vi må fra Det Konservative Folkepartis side henstille til regeringen, at Finland, Sverige og Norge deltager på lige fod med de øvrige deltagende lande, såfremt og når de optages i EU.

I relation til konkurrenceforholdene henstiller Det Konservative Folkeparti, at der snarest fremsættes lovforslag om stramning af godskørselsloven, så der bliver en udvidet adgang til at tilbageholde køretøjer, der ulovligt udfører godskørsel. Vi ønsker samtidig en stramning af færdselsloven med henblik på skærpede krav til traktorer, idet jeg i den forbindelse skal henvise til bemærkningerne til lovforslaget.

Hvis vi under udvalgsarbejdet støder på andre konkurrenceforvridende afgifter eller forhold, bør vi også se på dem ved den lejlighed. Jeg vil derfor opfordre skatteministeren til at udarbejde en oversigt til Skatteudvalget over afgifterne på vognmandserhvervet i de lande, som nu indfører fælles vejafgift. Med en sådan oversigt at gå frem efter vil vi arbejde hurtigt og konstruktivt i udvalget til gavn for både vognmandserhvervet og beskæftigelsen.

Jes Lunde (SF):

SF er positiv over for at indføre vejbenyttelsesafgifter. Men vi er nu alligevel noget kritiske over for den samlede pakke, for hvis vi kigger på, hvad der egentlig er brug for, så er der jo brug for nogle kraftige initiativer til at begrænse lastbiltrafikken.

Vi ved, at trafikken slet ikke lever op til de handlingsplaner, vi har på miljøområdet. Vi har problemer med CO₂-forureningen, og dér er der så lavet en handlingsplan, som er vedtaget herinde i Folketinget, og som betyder, at CO₂-forureningen skal nedbringes år for år. Vi ved samtidig, at det går præcis modsat på trafikens område; forureningen stiger og stiger år for år, og derfor er der altså brug for en kraftig indsats for at få nedbragt lastbiltrafikken og for at få en meget større del af godset over på skinner.

Og det sker desværre ikke med den her pakke.

Miljøstyrelsen er blevet bedt om at foretage en miljøvurdering af lovforslaget, og de skriver, at de ting, man lægger frem her, har nogle modgående tendenser. På den ene side er vejafgiften positiv, på den anden side lempes man så meget i dieselaftgifter på andre dele, at man ophæver virkningen. Den miljømæssige virkning, der kunne have været i den her politik, forsvinder altså mellem fingrene på regeringen. Miljøstyrelsen bruger ordene, at miljøvirkningen er marginal. Det betyder, den ikke er til at få øje på, og den kan såmænd lige så godt være negativ, som den kan være positiv.

Det synes vi er helt galt i en situation, hvor vi ved, at vi ikke lever op til de handlingsplaner, Folketinget selv har vedtaget på miljøområdet. Der bør altså foretages en kraftig indsats for at løse miljøproblemerne på trafikområdet. Vi synes, det er ret katastrofalt, at man så kommer med en pakke, som samlet set ikke hjælper på problemerne.

SF er altså positiv over for princippet med at lave en vejbenyttelsesafgift, men det er alt for

lavt et niveau, man satser på. Den vejbenyttelsesafgift, man laver, bliver på dagsbasis 45 kr. for at køre et vogntog ned igennem Jylland, og hvis en norsk speditør skal overveje, om godset skal på skinner eller det skal køre på lastbil, så tvivler jeg på, at en omkostning på 45 kr. pr. vogntog pr. dag er det, der gør, at godset bliver flyttet over på skinner.

Så det her er alt for lidt til at løse de miljøproblemer, vi har. Og når man så oven i købet med den anden hånd sænker priserne på diesel, fjerner afgiften på ansvarsforsikring osv. og billiggør lastbiltrafik, ja, så forsvinder sigtet fuldstændig.

Vi kan altså se et lille positivt bidrag i L 4 og et desværre nok større negativt bidrag i L 5, så vi er meget kritisk indstillet over for den samlede pakke, regeringen her er kommet med.

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Tillad mig indledningsvis at sige, at i modsætning til SF kan jeg ikke se, hvor man nedsætter afgiften på diesel; man mindsker en planlagt stigning i dieselaftgiften, og det er for mig at se noget andet.

Vi er gået med på princippet om vejbenyttelsesafgift, da det stod klart, at der ellers ville blive tale om en tysk enegang på det her område. Derfor kan vi også nu støtte princippet og tanken om, at der indføres en brugerbetaling på benyttelse af vejnettet. For os er det fornuftigt, at de, som slider hårdt på vejnettet, også betaler for det, og særlig når vejbenyttelsesafgiften etableres i fællesskab mellem Tyskland, Beneluxlandene og Danmark, finder vi, at afgiften vil kunne fungere hensigtsmæssigt.

Da afgiften bygger på et rådsdirektiv, må det vel antages, at der er flere lande, der kommer med i ordningen senere, og derfor skal mit spørgsmål til ministeren herom være, hvornår det forventes, at Beneluxlandene vil være at finde i ordningen. Det fremgår af den skriftlige fremsættelse af forslaget, at Tyskland har vedtaget at indføre afgiften pr. 1. januar 1995, men at de øvrige lande endnu ikke har truffet endelig beslutning om, hvornår de ønsker at være med i ordningen. Derfor vil det være interessant at vide, hvornår regeringen forventer at de pågældende lande kommer med – samt selvfølgelig også andre EU-lande.

Tyskland indfører altså afgiften pr. 1. januar 1995, og det betyder, at de danske eksportvognmænd, der kører sydpå, i alle tilfælde skal betale denne afgift. Det vil sige, at hvis vi i Danmark

ikke indfører ordningen, så vil afgiften, som det også fremgår, ubeskåret gå i den tyske statskasse.

Hvis vi tiltræder forslaget, vil danske eksportvognmænd, der betaler afgift i Danmark, ikke skulle yderligere afgiftsbelægges i eksempelvis Tyskland, og derfor virker det for os at se rationelt, at vi tiltræder ordningen. Det var angående L 4.

Så skal vi jo også tage stilling til L 5. Og her skal det med det samme siges, at vi ser nogle større vanskeligheder. Vi lægger vægt på i Fremskridtspartiet, at vognmandserhvervets samlede udgifter til det offentlige ikke forøges. Vi finder, at omkostningerne for erhvervet er store nok, som de er nu. Og derfor er det selvfølgelig afgørende for os, at erhvervet kompenseres for afgiften på vejbenyttelse på ca. 270 mio. kr.

Som vi læser forslaget, er der lagt op til på en række områder at kompensere erhvervet for nogle omkostninger. Det fremgår af forslaget, at vægtafgiftssatserne for lastkøretøjer på 12 t eller derover sænkes til EU's minimumssatser, og det kan Fremskridtspartiet støtte. Endvidere kan vi støtte en ophævelse af afgiften på ansvarsforsikringer. Og vi kan også støtte, at for at kompensere for den likviditetsbelastning, som vil komme, når man ændrer på betalingsfristerne og samler betalingsfristerne, nedsættes vægtafgiften med virkning for 1994.

Der, hvor vi ser et større problem, er med hensyn til forslaget om dieselaftgift. Det foreslås, at forhøjelsen af dieselaftgiften fra 1. januar 1996 på 23 øre pr. l reduceres til en stigning på 2 øre pr. l. Og det er jo et led i skattereformen fra 1993, at dieselaftgiften skulle følge udviklingen i Tyskland. Den tyske afgiftsstigning er blevet mindre end tidligere forudsat, og ifølge skattereformen skal dieselaftgiften derfor stige mindre i Danmark end tidligere fastsat.

Vi finder derimod ikke, at det er rigtigt at inddrage den mindre afgiftsstigning i en beregning, som skal påvise, at vognmandserhvervet efter indførelsen af vejbenyttelsesafgiften holdes skadeløse gennem sådan en form for kompensation. Vi stemte jo også imod skattereformen, bl.a. fordi den indebærer et forøget afgiftstryk, og det finder vi ikke er rimeligt, tværtimod. Derfor siger det også sig selv, at vi ikke kan støtte den del af forslaget, som handler om, at man reducerer dieselaftgiftsforhøjelsen for på den måde at påstå, at man har neutraliseret ekstraomkostningerne for vognmandserhvervet. Vi

mener, den kompensation, man finder, helst skal være reel over for erhvervet.

Der er andre ting, som vi også har betænkeligheder ved. Der er andre steder i forslaget, hvor man forhøjer afgifter, og derfor skal jeg afslutningsvis konkludere, at vi vil kunne støtte en stor del af L 5, men vi har nogle ændringer, som vi vil foreslå, specielt hvad angår visse afgiftsforhøjelser, samt specielt vedrørende dieselaftgiften.

Elisabeth Arnold (RV):

Hvis jeg hørte den forrige ordfører ret, så kunne det lyde, som om Fremskridtspartiet ville gå imod en afgiftsnedsættelse. Det synes jeg ville være interessant at se i praksis. Men det vil vise sig, når vi kommer til udvalgsarbejdet, hvad der egentlig var budskabet.

Fra Det Radikale Venstres side hilser vi dette forslag velkommen. Vi mener, at det er et rigtigt miljøpolitisk instrument at skifte til en vejbenyttelsesafgift i stedet for en vægtafgift. Der er ikke noget mærkeligt i, at Tyskland, som har den kolossalt store transittrafik, ønsker at få pålagt denne transittrafik en ekstra afgift. Set fra et miljøpolitisk synspunkt er det også den rigtige vej at gå.

Om målene nås med dette, kan vi have vores tvivl om. Det er jo et kompromis med de forskellige takster, som vejes op mod hinanden, og det er fem forskellige lande, der skal indgå en fælles aftale.

Vi er sådan set enige med SF's ordfører i, at ambitionsniveauet nok har været sat for lavt; men der er ingen tvivl om, at instrumentskiftet er rigtigt, og at det er den vej, vi skal gå i fremtiden, og der er ingen tvivl om, at man senere kan overveje at ændre på både afgiftsstørrelserne og på kompensationsinstrumenterne.

Nettovirkningen for erhvervet som helhed er neutral, når man ser på L 4 og L 5 i sammenhæng. Men det er jo unægtelig et meget kompliceret forslag, og vi må sige, at vi bliver nødt til at have en del tid i udvalget, hvor vi gennemgår nogle af detaljerne for at se, om der er nogen virkninger, som ikke er ønskværdige.

Men positivt tilsagn fra Det Radikale Venstre til disse to forslag.

Frank Aaen (EL):

Vi støtter, at der indføres en vejafgift, men vi ønsker den højere end det, der er foreslået. Vi synes i øvrigt, at det er uantageligt, at der laves en aftale, der sætter maksimum på afgiftens

størrelse. Vi synes også, at det er urimeligt, at vi skal have en Union til at tillade, at fem selvstændige lande laver en sådan aftale om en vejafgift.

Til gengæld afviser vi L 5. Vi mener ikke, at der skal gives kompensation til vognmændene, og vi afviser, at der skal ske, som der står i bemærkningerne, en forbedring af vognmandserhvervets konkurrenceevne. Det vil ske på miljøets bekostning, og det er vi imod. Hvordan skal man nogen sinde kunne få flyttet transporten fra vejene over på skibe og tog, hvis vi hver eneste gang giver den form for kompensation? Det er vi imod, også selv om det kan koste noget på konkurrenceevnen i et erhverv, og uanset om det kan koste noget på grænsehandelen. Også selv om det skulle koste enkelte arbejdspladser, er vi imod den holdning, der ligger bag L 5.

Vi ønsker, at der bliver markeret en miljørigtig linje, som forhåbentlig kan få andre lande til også at øge afgiften på olie og benzin, og som i det hele taget er med til at gøre lastbiltransporten i dette land og i andre lande dyrere.

Vi vil i stedet for satse på, at der bliver skabt nye arbejdspladser andre steder i transportsektoren, herunder ved udvikling af nye og mere energibesparende transportmidler.

Der er et medlem af Folketinget, der har foreslået, at der skulle være medvind på cykelstierne, og vi vil gerne supplere det udmærkede forslag med at sige, at der altid skal være modvind for lastbilerne. Vi gør opmærksom på, at lastbilerne allerede er urimeligt begunstigede med lave afgifter, selv om lastbilerne bærer hovedansvaret for sliddet på vores veje, og det er bl.a. på grund af den generelle begunstiggelse af lastbiltransporten, at denne transportform har et stadig stigende omfang, hvor alle varer køres tusindvis af kilometer.

Jeg vil gøre opmærksom på, at transportudgifterne og transportomfanget vokser dobbelt så hurtigt, som økonomien og produktionen i almindelighed vokser. I dag er det sådan, at mere end en fjerdedel af energiindholdet i en vare stammer fra transport. Vi mener, at det er en fuldstændig urimelig udvikling, og at den skal ændres.

Derfor ønsker vi at være med til at mindske transportomfanget i vores samfund, og vi ønsker at flytte en større andel af det nødvendige transportarbejde over på tog og skibe. Vi vil senere komme med forslag til Folketinget til konkrete forbedringer af godstransport på tog og skib, og det provenu, vi her kan sikre os ved at

lade være med at følge L 5, vil vi bruge til at udvikle mere energirigtige transportformer.

Sonja Albrink (CD):

Lad mig starte med at sige, at CD støtter de to lovforslag, der ligger fra skatteministeren. Vi ønsker under udvalgsarbejdet at dykke ned i nogle af de ting, som vi ønsker yderligere belyst.

Jeg vil også gerne sige, at en af de ting, som vi nøje vil følge, er, om man omlægger trafikken fra de mere befærdede veje til de mindre befærdede veje – det er jo ikke meningen med det. Vi havde selvfølgelig gerne set, at alt gods blev lagt over på skinner af miljøhensyn, men vi ved også, at det ikke altid er hensigtsmæssigt, når man er så lille et land som Danmark.

Men alt i alt kan vi tilsige en positiv udvalgsbehandling og vedtagelse af lovforslagene.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg vil gerne takke for en, som jeg lyttede mig til det, bestemt overvejende positiv holdning til de to lovforslag.

Specielt lovforslag nr. L 4, der handler om vejbenyttelsesafgiften, var der, hvis jeg forstod meldingerne rigtigt, stort set enighed om. Så var der en række bemærkninger til nogle af de elementer, der er indeholdt i lovforslag nr. L 5. Det får vi god lejlighed til at drøfte under udvalgsarbejdet og med hinanden i øvrigt. Der er nemlig her forsøgt skabt en balance, som også er forhandlet med vognmandserhvervet. Vi er gået efter det mål, at når der kommer vejbenyttelsesafgifter, som der igennem meget lang tid har været diskussion om i forhold til Tyskland, så skulle det fra dansk side tilrettelægges sammen med de øvrige lande på en måde, så danske vognmænds konkurrenceevne ikke kom til at lide skade. Og det mål tror jeg vi har lov at sige at vi har nået.

Der kan selvfølgelig stilles mange forskellige spørgsmål til de forskellige elementer. Hr. Svend Heiselberg var inde på udligningsafgiften, og der har været lidt diskussion om den nedsatte dieselaftgift. Jeg forstår godt problemet, men omvendt er det jo også svært at komme med ændringsforslag til den, hvis det er sådan, at man bare ikke kan lide, at der blev lavet en forhøjelse for 1½ år siden. Så dér tror jeg vi sammen finder en løsning.

Den konservative ordfører, fru Gitte Seeberg, spurgte, om man kunne få en oversigt over de afgifter, der i det hele taget er pålagt vognmandserhvervet. Den vil vi selvfølgelig meget

gerne levere, hvis vi får spørgsmålet gennem udvalget. Dermed tror jeg også, at vi kan dokumentere, at der egentlig ikke er meget at give af med de ændringer, vi her har lavet, hvor vi går ned på minimumsafgiften, for så vidt angår vægtafgiften, og hvor vi fjerner afgiften på answersforsikringer. Så er der sådan set ikke meget mere, vi kan regulere på. Men det får vi, når spørgsmålet kommer, lejlighed til at give svar på og i givet fald også diskutere.

Hr. Jes Lunde var bestemt ikke tilfreds med miljøvirkningen af dette forslag; det kan jeg på sin vis godt forstå. Vi har heller ikke forsøgt at sælge dette under en stor fed overskrift, der hed, at det her er virkelig noget, der giver store miljøforbedringer. Vi har tilstræbt en sammensætning af denne pakke, så vi kan sige, at i den udstrækning, det har virkninger, så er det positive og ikke negative virkninger.

Vores problem er jo, at vi i forhold til dieselafgiften er utrolig følsomme, når vi ser på grænsehandelsproblemet. Det er meget store mængder, der flyttes på den forkerte side af den dansk-tyske grænse, hvis vi kommer over det tyske niveau. Det får så yderligere den miljømæssige konsekvens, at hvor vi har let diesel, har tyskerne endnu ikke let diesel – de har planlagt det senere hen i 1990'erne – så vi risikerer, at også de biler, der kører ind i Danmark, kommer med brændstof, der miljømæssigt set er lidt ringere end den diesel, der sælges på den danske side af grænsen.

Derudover må vi også sige, at provenumæssigt vil det komme til at koste ganske meget, hvis hele grænsehandelen flytter på den tyske side af grænsen i stedet for at være, som den fortrinsvis er i dag: på den danske side af grænsen. Men også det kan vi få lejlighed til at uddybe under udvalgsarbejdet.

Hr. Kristian Thulesen Dahl spurgte: Hvordan ser det ud med de øvrige Beneluxlande? Til det kan jeg sige: De seneste oplysninger, vi har – med de forbehold, man må tage – er, at vi forventer, at såvel Belgien som Luxembourg vil være med fra starten pr. 1. januar 1995, og at Holland formentlig først kommer med nogle måneder senere. Når vi lægger meget stor vægt på, at vi er med fra starten, er det, fordi det giver os nogle muligheder for at tilrettelægge det administrative system. Hvis vi først kommer ind senere og skal hæfte os på det tyske system, risikerer vi at blive påduttet noget bureaukrati, som vi bestemt vil gøre os umage for at prøve at undgå.

Derfor bliver jeg også nødt til at komme med en forsigtig opfordring til Folketinget og Folketingets Skatteudvalg om, at vi hjælper hinanden med at få dette forslag gjort færdigt, så det kan vedtages senest medio november. For det er faktisk nødvendigt, hvis vi skal kunne nå at løse de problemer og sætte de ting i værk, der skal opfyldes omkring det administrative, så vi allerede fra den 1. januar 1995, når danske lastbiler kører over den dansk-tyske grænse, ved, at når bilen har en dansk nummerplade på, er det garanti nok for, at vejafgiften er betalt. Dermed sparer vi også de danske vognmænd for en masse administrative problemer og for at blive standset og for, at de hver gang skal vise, om de nu også har betalt vejafgiften. Derfor ligger der klart nogle administrative fordele ved, at vi kommer med fra starten, både i forhold til tilrettelæggelsen og i forhold til vore vognmænd, der kører i de andre lande, som har vejafgiften.

Fru Elisabeth Arnold mente, at vi skulle bruge en del tid i udvalget på at få forslaget ordentligt gennemarbejdet; det er jeg helt enig i. Så får vi i fællesskab den størst mulige sikkerhed for konsekvenserne, når forslaget vedtages; men vi bør også skynde os så meget, at vi kan sikre, at det er endeligt på plads, så vi kan nå at få den administrative del med.

Hr. Frank Aaen var inde på, at der var behov for at få flyttet gods fra lastbiler og over på bærer; det tror jeg er en intention, vi har fælles, men der er ikke megen idé i at få flyttet godset fra danske lastbiler og over på udenlandske lastbiler. Derfor beder jeg om, at man også prøver at se konkurrencevinklen, at vi med den fri bevægelighed ikke har nogen begrænsninger for, at man i stedet kan bestille andre landes vognmænd til at transportere varerne. Derfor har vi interesse i at tilrettelægge konkurrencevilkårene for danske vognmænd, så de kan klare sig internationalt sammen med de øvrige landes vognmænd, som de er i direkte konkurrence med.

Jeg skal slutte med endnu en gang at takke for en positiv modtagelse. Jeg håber, at vi igennem udvalgsarbejdet kan få besvaret de spørgsmål grundigt, der allerede i dag er stillet i sagen, og også yderligere spørgsmål, så forslaget i løbet af en måneds tid kan blive vedtaget.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Man kan selvfølgelig sige, at det er en formildende omstændighed, at skatteministeren ikke

forsøger at sælge dette her som et miljøforslag. Det har vi jo prøvet før med bilskrotningsafgiften, som blev solgt som et miljøforslag, selv om det overhovedet ikke var det; så det er da en vis formildende omstændighed.

Men jeg må alligevel spørge skatteministeren som repræsentant for regeringen: Hvornår får vi så egentlig nogle forslag fra regeringen til at løse miljøproblemerne på dette område? For det går jo ikke, at hver gang vi har et lovforslag til behandling, så kommer man med 117 gode argumenter for, at her kan vi altså ikke gøre noget for miljøet.

Skatteministeren kom ganske vist i sin replik alligevel til at sige, at han tror, at de miljømæssige virkninger er positive; men det er de jo ikke. Vi har jo miljøministerens styrelse, der har udtalt sig i lovforslaget, og de siger, at der ikke er nogen miljøvirkning, der er til at få øje på i dette lovforslag. Men hvornår kommer der en plan for, hvordan man får løst problemerne, hvornår kommer der en plan for at nedbringe miljøbelastningen fra trafikken?

Folketinget har vedtaget nogle handlingsplaner om, at CO₂-forureningen skal nedbringes. Vi kan se, at det ikke er det, der sker – tværtimod. Så det må være en forpligtelse for den siddende regering at komme med et forslag til, hvordan det så kan lade sig gøre, hvis ikke den synes, oppositionens ideer til at nedstemme L 5 i denne omgang går an. Så regeringen må selv komme med et andet udspil, hvis den da går op i at få løst disse miljøproblemer.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg er selvfølgelig enig i, at det ikke er en god ting at flytte transporten fra ét lands lastbiler over på et andet lands lastbiler. Derfor vil jeg spørge skatteministeren: Hvordan er muligheden for, at vi kan få denne vejafgift – i det mindste i Danmark – sat højere op, end den er nu, så den virkelig bliver et incitament til, at når der kommer gods til den danske grænse, så flyttes det fra lastbil over på tog eller skib?

For det andet vil jeg sige, at vi helst vil have, at transporten kommer væk fra lastbilerne, og i den forbindelse er det sådan set ligeegyldigt, om det er en dansk eller tysk lastbil. Vi går i hvert fald ikke med til at øge den indenlandske lastbiltrafik for at undgå, at nogle enkelte varer bliver flyttet fra en dansk lastbil til en tysk.

Vi ønsker højere afgifter, for det vil i hvert fald få den indenlandske lastbiltrafik til at blive mindre.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg vil gøre en enkelt bemærkning til hr. Frank Aaens spørgsmål, om vi ikke bare kan forhøje vejafgiften.

Nej, det kan vi ikke, for vi har faktisk indgået aftaler med andre lande, og det er i klar dansk interesse, at vi har det. Vores problem har faktisk været, at tyskerne havde planlagt meget høje vejafgifter, som ville blive en meget stor belastning for danske vognmænd, hvorimod de ikke på nogen tilsvarende måde har de samme problemer i forhold til vejafgifter i Danmark. Så derfor er problemet stadig væk det, at man bevæger sig meget over landegrænserne; og når hr. Frank Aaen så siger, at vi med dette ikke må bidrage til, at vi øger den indenlandske transport med lastbiler, så må man sige, at dér, hvor der ikke gives fuld kompensation, det er vel i forhold til den indenlandske transport, i og med at man ikke opnår den besparelse, der ligger i, at man ellers skulle have betalt en vejafgift i Tyskland. Jeg mener ikke, at man med nogen rimelighed kan sige, at dette giver nogen incitamenter til at øge transporten med lastbiler i forhold til med bane – snarere tværtimod.

Hr. Jes Lunde spørger om store planer. Det handler jo altså om at finde en balance, så vi også får de faktiske virkninger. Der er jo ikke megen idé i, at vi på dette felt, på områder, hvor vi er ude i direkte konkurrence med andre lande, går enegang med den konsekvens, at vi bare flytter transporten over på andre lastbiler. Der ligger i hvert fald nogle generelle tiltag i den forhøjelse af dieselafgift m.v., der er sket i forbindelse med skattereformen. Det kan man så tvivle på er nok i forhold til den målsætning, vi i fællesskab har, og derfor drøfter vi jo også i anden sammenhæng, hvordan vi kan komme videre med adfærdsregulerende afgifter for at sikre, at vi når de mål, som vi i fællesskab har stillet op og er enige om. Men det skal også gennemføres i en form, så vi får virkningen på miljøet også i Danmark, ikke bare ved, at man flytter over på nogle andre landes lastbiler.

(Kort bemærkning).

Erik Jacobsen (V):

Jeg vil meget kort sige til hr. Frank Aaen, som ønsker transporter flyttet fra lastbiler over på jernbanen: Det tror jeg såmænd også nok at mange vognmænd ønsker. Nu er det sådan, at jernbanens kapacitet næsten er ved at være fuldt udnyttet. Og så skal hr. Frank Aaen lige huske på, at lastbilerne er langt det bedste, det mest effektive og det hurtigste transportmiddel, vi har.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg tvivler såmænd ikke på oplysningerne om, at der kan være kapacitetsproblemer inden for jernbanedriften; men det er jo bl.a. et spørgsmål om de investeringer, som vedtages her fra Folketingets side. Når Folketinget beslutter at bruge 1,7-1,8 mia. kr. på at asfaltere en pæn del af Vendsyssel, så de kan få motorvej deroppe, samtidig med at man kun har ét jernbanespor fra Aalborg nordpå op til Frederikshavn, så er det jo et valg, som Folketinget har truffet. Og når man så bagefter kommer og siger: Vi kan desværre ikke flytte noget gods over på jernbanen, for der er ikke plads, så er det jo, fordi man har ført en investeringspolitik her fra Folketinget, som er miljøfjendtlig, så det klodser, og det er måske den, vi skulle tage os sammen til at få lavet om på.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det, som hr. Jes Lunde lige sagde, var som talt ud af min mund. Jeg vil bare tilføje, at ud over, at vi skal have udbygget jernbanen, burde vi måske tænke på, hvordan vi kan få coastertrafikken i Danmark til at fungere, således at det igen kan betale sig at sejle fra Nordjylland til København, og så vi igen kan få varerne til at køre på den måde. For skibstransport er i virkeligheden den aller mest miljøvenlige transportform, og det går vi meget ind for.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslagene henvises til Skatteudvalget.

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af lovforslag nr. L 6: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Omlægning af kontantlån – frist mellem transaktionerne).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 6/10 94).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Anna-Marie Hansen (S):

Det aktuelle lovforslag er et forslag, som hjælper med tilbagevirkende kraft. Det er et lovforslag, der tager sigte på at give en række borgere større valgfrihed til at vælge det rigtige tidspunkt for at ombytte deres boliglån.

Reglerne i skattereforment havde til formål at sikre familierne en mindre boligudgift med det lavere renteniveau. Meningen med dette lovforslag er at samle op på konverteringen af gamle lån til nye lån for dem, der har fået lån med kurstab, der i realiteten fjerner den fordel, at de nye lån er billigere end de gamle lån.

Nogle uheldige eksempler har vist sig, således at hensigten med den tidligere regerings forslag om konvertering af gamle lån ikke indfries. Dette er uheldigt, hvorfor det her fremsatte forslag til ændring af ligningsloven må ses som et både rimeligt og nødvendigt tilbud til de familier, der er fanget i en rentefælde.

Socialdemokratiet giver positivt tilsagn om hurtig udvalgsbehandling.

Jens Løgstrup Madsen (V):

Det er åbenbart kommet som en overraskelse for regeringen, at renten også kan stige, og derfor er der en række boligejere, som er kommet i vanskeligheder, når de har opsagt deres gamle kontantlån uden at kurssikre de nye.

I Venstre har vi en positiv holdning til, at disse boligejere bliver hjulpet, således at de får mulighed for at få et kurstabsfradrag. Vi synes dog ikke, at det er nogen særlig elegant måde, når vi på dette område skal til at lave lovgivning med tilbagevirkende kraft; men vi er som sagt positive over for lovforslaget. Vi ønsker dog, at en række tekniske spørgsmål bliver afklaret under udvalgsbehandlingen.

Gitte Seeberg (KF):

I Det Konservative Folkeparti ser vi med glæde på, at skatteministeren tilsyneladende nu vedgår, at de boligejere, der kom i klemme ved rentestigningen, har et reelt problem, og vi ser med ikke mindre glæde, at skatteministeren også erkender, at Folketinget har mulighed for, ja, i Det