

Hans Jørgen Jensens og Lise Hækkerups hverv som midlertidige medlemmer af Folketinget ophører herefter fra nævnte dato at regne.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Tredje behandling af lovforslag nr. L 190: Forslag til lov om ændring af færdselsloven. Af trafikministeren (Jan Trøjborg). (Fremsat 8/3 95. Første behandling 15/3 95. Betænkning 21/3 95. Anden behandling 28/3 95).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges enstemmigt med 103 stemmer.

Formanden:

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Anden behandling af lovforslag nr. L 96: Forslag til lov om ændring af lov om energifgift af mineralolieprodukter m.v. (Afgiftsforhøjelse og -differentiering m.v.). Af skatteministeren (Carsten Koch). (Fremsat 7/12 94. Første behandling 13/12 94. Betænkning 22/3 95. Ændringsforslag nr. 9-15 af skatteministeren, ændringsforslag nr. 16 af Jes Lunde (SF) og ændringsforslag nr. 17-24 af skatteministeren stillet 29/3 95 uden for betænkningen).

Der var stillet 8 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der stillet 15 ændringsforslag af skatteministeren og 1 ændringsforslag af Jes Lunde (SF).

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Forhandling

Jes Lunde (SF):

Det, ændringsforslagene går ud på, og som vi jo er enige om i Skatteudvalget, er, at vi skal have det her lovforslag delt, sådan at den del, der drejer sig om dampretur og andre fornuftige ting, gennemføres nu; den del, hvori regeringen kommer med sit heroiske forslag om at forhøje benzinpriserne med 11 øre, er vi derimod ikke klar til at vedtage.

Det skyldes, at en forhøjelse på 11 øre, der først skal træde i kraft den 1. januar næste år, hverken er fugl eller fisk og ikke rigtig har nogen miljømæssig mening. Der er vores melding fra SF, at sådan et forslag synes vi ikke der isoleret set er nogen mening i; der er brug for en helt anden benzinprisforhøjelse.

Hvis vi alligevel skal vedtage det med de 11 øre, skal det være, fordi vi til gengæld bruger provenuet fornuftigt, så vi på den måde får noget godt miljø ud af det – det kunne f.eks. være ved at bruge provenuet på den kollektive trafik – og det kræver nogle forhandlinger, før vi er enige om det, kan jeg forstå.

Derfor nøjes vi med i dag at sørge for det tekniske grundlag for, at vi kan få de fornuftige dele af lovforslaget ekspederet med det samme, og resten må så vente, til vi har fået den forhandling, som vi har bedt om.

Lis Greibe (S):

Man skal høre meget, før ørerne falder af, siger en gammel talemåde. Her har man gået og troet, at en af mærkesagerne for SF var forhøjelse af benzinafgiften for derved at gøre den kollektive transportmulighed mere attraktiv og dermed hjælpe miljøet.

Den 13. december 1994 havde vi første behandling af lovforslag nr. L 96, der bl.a. indeholder en benzinprisforhøjelse pr. 1. januar 1996 på 11 øre, og jeg var dengang helt sikker på, at det var et ganske uproblematisk lovforslag, der ville finde sit flertal.

I dag skal man så høre, at SF stiller sig på bagbenene, og i stedet for at støtte prisstigningen vil de slet ikke være med til en forhøjelse, der egentlig blot er en teknisk opfølgning af tidligere prisfastsættelser under hensyntagen til grænsehandelen.

Beløbet er for lille, er SF's budskab, uden at man melder klart ud, hvor stort det så skulle være, for at man ville stemme for.

I stedet for realistisk at acceptere, at man til tider må bevæge sig fremad i mindre skridt, i stedet for at indse, at det dog er fremad, så sætter SF sig stædigt ned og vil overhovedet ikke ud af stedet, og dette, samtidig med at de pointerer, at det her ellers går i den rigtige retning.

Grænsehandelen er følsom, det er små marginer, der styrer den, og jeg vil gerne hilse fra Sønderjylland – jeg kan egentlig godt sige hele Sydjylland – og udtrykke tilfredshed med det hensyn, der tages til denne hårfine balance, når der tales om forhøjelse af benzinafgiften.

Derfor – vil jeg sige til SF – er det ikke gennemtænkt, når man omtaler de 11 øre som et sølle forslag og i stedet slynger om sig med bud på op til en slutpris på 12 kr. pr. l, som jeg hørte fru Margrete Auken gøre i den trafikpolitiske debat i forgårs.

Benzinprisen steg med 44 øre ved årsskiftet, den stiger med 6 øre pr. 1. april og igen med 6 øre pr. 1. oktober, og den samlede stigning i 1994 og 1995 bliver på i alt 1,03 kr. Det er en ganske pæn procentvis prisstigning, hvilket også burde være registreret af SF.

Ved første behandling af lovforslaget udtalte hr. Jes Lunde, jf. Folketingets forhandlinger 1994-95 s. 1686, 2. sp., at man selvfølgelig er »nødt til at have en benzinpris, der er så høj, som den kan være, uden at grænsehandelen eksploderer«. Og senere i samme spalte: »Vi er nødt til at sætte benzinpriserne derop, hvor det kan bære grænsehandelsmæssigt«.

Dengang lod det til, at SF's ordfører var helt klar over, at grænsehandel var en vigtig faktor at tage med. Hvad er der sket siden, der har fået SF til at skifte mening, så de ikke længere vil lægge niveauet under hensyn til grænsehandelen, men annoncerer langt større og urealistiske forhøjelser?

Vi har bebudet de i skattereformen fastsatte forhøjelser. Vi vil stå fast ved dette og ikke pludselig ændre kursen på grund af en efterregulering. Jeg er sikker på, at det vil vække opmærksomhed, hvis SF ikke ønsker at fremme en mulig prisstigning på benzinen; men det er jo SF's problem.

De andre dele af lovforslaget skal ikke bremses af benzinprisfastsættelsen, og Socialdemokratiet kan derfor støtte opdeling af loven.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jo, men jeg kan da sige til Socialdemokratiet, at vi selvfølgelig har sat os ind i lovforslaget. Vi kan også godt registrere, at der er en mikroskopisk udvikling i det med de 11 øre.

Men ærlig talt: Det, der er problemet, er, at regeringens politik betyder, at Danmark bliver ved med at være et lavprisland på benzinområdet, og det synes vi altså ikke, der er nogen som helst grund til. Tyskland og Sverige ligger betragteligt over os med benzinprisen, og det er fuldkommen meningsløst, at Danmark laver dumping på det her område og kører lavprispolitik på et tidspunkt, hvor trafikken slet ikke kan bidrage til den nedbringelse af forureningen, som også trafiksektoren må bidrage til. Det er såmænd bare det, vi siger, og det er det, vi ønsker at markere med den måde, vi håndterer den her sag på.

Men der er ikke nogen ændring for os i forhold til førstebehandlingen. Da sagde vi også, at principielt mener vi selvfølgelig, at vi skal have benzinpriserne op, og det mener vi stadig væk; men et forslag kan godt være så sølle, at vi benytter lejligheden til at markere, at vi er uenige i den filosofi, regeringen har på det her område med hensyn til at gøre Danmark til lavprisland. Den er vi simpelt hen uenige i. Det er miljømæssigt fuldstændig vanvittigt.

Hvis vi alligevel skal ekspedere denne sag, skal det være, fordi der ligger et andet perspektiv i den, og det kunne så være en styrkelse af den kollektive trafik. Det er den udstrakte hånd, vi giver til regeringen på dette område. Men på benzinpriserne skal der meget mere til end de 11 øre, før det batter.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg vil sige, at Enhedslisten fra starten af sagde, at vi støttede selv en lille afgiftsforhøjelse, men vi har også hele tiden sagt, at vi meget gerne så, den blev større end det, der er foreslået.

Vi har også sagt, at vi ønsker, at det provenu eller i hvert fald en del af provenuet, der kommer ind, bruges til at forbedre den kollektive trafik, til at få mere gods over på bane, til at få mere gods over i coastere og den slags ting, som efter vores opfattelse har en langt større virkning for at nedbringe CO₂-udledningen, end det har at lægge 10-20 øre på benzinen.

Jeg vil gerne tilføje til den debat, der er, at vi, samtidig med at vi diskuterer en så beskeden

sag som de her 10 øre, oplever, at regeringen kommer igennem med nye motorveje, og at regeringen arbejder for at nedlægge jernbanestrækninger, hvor der sker godstransport – som det sker ved diskussionen om Løgstør-Viborg-banen. Vi synes ærlig talt, det er en anelse til grin, at vi skal hjælpe regeringen med at bære 10 øre igennem på benzinen, samtidig med at man træffer nogle andre beslutninger, som fører til en forøgelse af CO₂-udledningen. Det er vi imod.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Jeg fik at vide, at SF brugte sagen til at markere. Det står jo for SF's egen regning, hvad man vil markere, men jeg undrede mig meget over det budskab, man dermed bragte.

Hovedoverskriften var jo ikke, at vi nu skulle diskutere benzinprissættelse. Hovedsagen var, at vi lavede en efterregulering, som var foranlediget af, at Tyskland havde sat benzinprisen op.

Jeg skal da ikke blande mig i, hvad SF vil, men jeg har bare stadig væk ikke fået at vide, hvor stort beløbet skal være, for at SF vil gå med til det, når det kommer som sådan en efterregulering.

Formanden:

Hr. Thulesen Dahl som ordfører.

Kristian Thulesen Dahl (FP):

Som det allerede må stå klart efter de korte bemærkninger, som har lydt fra talerstolen her, er Fremskridtspartiet naturligvis ikke enig i den målsætning, som SF har med at få opdelt det lovforslag, vi behandler, i to; men vi støtter opdelingen, fordi vi finder, at det alligevel er det mest hensigtsmæssige i den nuværende situation. Vi er ikke enige i målsætningen, men vi støtter altså ændringsforslaget om at dele lovforslaget.

Jeg skal så, da det i betækningsbidraget fremstår uklart, meddele, at når vi senere skal behandle det, der så bliver punkt b i lovforslaget, om dampretur, agter Fremskridtspartiet at stemme imod dette lovforslag, som jo vil betyde en afgiftsdifferentiering afhængig af, om der er etableret dampretur på tankstationerne.

Vi mener fortsat i Fremskridtspartiet, at det problem, man søger løst med det, der bliver punkt b, er meget beskedent. Vi finder fortsat, at der allerede er en gunstig teknisk udvikling i

gang, og vi finder samtidig, at de omkostninger, man påfører benzinstationerne, er ude af proportioner med den miljømæssige gevinst, man opnår. Med disse begrundelser kan vi ikke støtte dette forslag.

Men vi støtter altså ændringsforslaget, som medfører opdelingen af lovforslag nr. L 96 i de to lovforslag.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Blot til SF og Enhedslisten: Udgangspunktet for forslaget om en forhøjelse på 11 øre er alene begrundet i en justering som følge af, at de tyske afgifter blev sat op i 1994 med et beløb, som ækvivalerer de 11 øre.

Det er ikke en ensidig beslutning, vi har truffet. Det er en beslutning, som alene er en følge af, hvad der tidligere er vedtaget og diskuteret, en følge af, at vi vil lægge os tæt op ad de stigninger, som sker i det tyske afgiftsniveau. Det er blot det, vi har gjort, og jeg mener, at det burde være en rent administrativ og simpel øvelse, som ikke krævede nogen særlig diskussion.

Vi kan sagtens diskutere miljøpolitik over udgiftssiden - og det gør vi tit og ofte - men jeg synes ikke, der er nogen som helst grund til at kæde de udgifter, man i øvrigt har til kollektiv transport, sammen med nogle afgiftsforhøjelser, som skyldes nogle tyske beslutninger. De to ting har ikke noget med hinanden at gøre.

Imidlertid er det selvfølgelig også sådan, at en ensidig afgiftsforhøjelse på benzinen har adfærdsvirkninger, og det erkender SF jo også, når de åbenbart accepterer og går ind for, at en 3-øres-difference er adfærdregulerende. Der skal altså kun 3 øre til, for at man accepterer det pågældende forslag.

Derfor forstår jeg ikke denne modstand imod de 11 øre, og jeg vil henstille til SF og Enhedslisten, at de tænker sig godt om, inden de begynder at modsætte sig en helt simpel og elementær forøgelse. Det er jo ikke den eneste forøgelse, vi taler om. Der er jo i skattereformen frem til 1998 indlagt stadige forhøjelser af afgiften, og det er jo ikke den eneste, der kommer. Jeg fatter simpelt hen ikke, at man vil lave så meget ballade om 11 øre.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jeg er sådan set enig med skatteministeren i, at dette her kun er et lille teknisk forslag, som søger for, at vi bliver ved med at ligge lige så langt under Tyskland, som vi gør i øjeblikket.

Og det er så lige præcis det, som vi synes er forkert: At man kun laver den tekniske justering, der bevirker, at vi bliver ved med at køre som lavprisland og lader Tyskland køre et godt stykke længere oppe end os. Det synes vi er meningsløst. Det er det, diskussionen kommer af.

Så siger skatteministeren, at SF åbenbart er tilfreds med de 3 øre på dampretursiden. Ja, men det er også en helt anden sag. Det drejer sig om, at tankstationsejerne skal have et incitament til at lave dampretur, og de kan sagtens få øje på 3 øre i deres regnskab.

Derimod tror vi altså ikke på, at 11 øre på benzinen er det, der redder CO₂-målsætningen på trafikområdet. Det er det ikke. Ministeren ved det også godt. Ministeren ved ganske udmærket, at trafikken bidrag til CO₂-forureningen stiger og stiger lige præcis i en periode, hvor det burde falde. Derfor er vi altså nødt til at tage en grundigere diskussion af benzinpolitikken og holde op med at dumpe benzinpriserne her i landet. Det er miljømæssigt helt uholdbart.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Det er til skatteministeren: Vi har sagt fra første færd, og vi siger det stadig væk, at vi under alle omstændigheder vil stemme for en forhøjelse af benzinafgiften, uanset om den kun er på – skal jeg rette det til – 11 øre. Ingen tvivl om det. Men vi har lov til at have en yderligere mening om det her.

Skatteministeren siger, at 11 øre er adfærdsregulerende. Ja, det er muligt, at de er adfærdsregulerende, men det er de jo altså kun i det omfang, der er et alternativ til at bruge bilen. De, der ikke har noget alternativ til at bruge bilen, betaler jo bare 11 øre mere for hver liter benzin. Og derfor er vi nødt til at diskutere den kollektive trafik.

Når man så oven i købet tillader sig fra Socialdemokratiets side i den grad at pukke på SF, fordi de ikke går med, når det dog trods alt har en vis god virkning for miljøet, er det altså også en provokation imod os.

Vi må notere os – ved siden af den her debat, hvor man altså driller SF med miljøargumenter – at regeringen tilsyneladende har opgivet at nedbringe CO₂-udledningen fra den danske transportsektor. Det synes jeg er en kæmpe-mæssig falliterklæring, og jeg synes sådan set, at det ville være rart med nogle meldinger fra

regeringspartierne i denne diskussion. Man kunne sige: Nuvel, nu tager vi de 11 øre i det her hug – det bliver formentlig til 20-30 øre, inden vi er færdige med diskussionen – og samtidig tager vi en reel debat om, hvordan vi får nedbragt CO₂-udledningen fra den danske transportsektor.

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Jeg synes, det er ejendommeligt at høre Enhedslisten beklage sig over, at man skælder SF ud, fordi SF er modstander af de 11 øres afgiftsforhøjelse, da Enhedslisten jo har været tilhænger af de 11 øres afgiftsforhøjelse.

Men for at tage lidt fat i SF's argumenter, så har vi jo nu konstateret, at 3 øre er adfærdsregulerende, og 11 øre er det ikke. Jeg vil gerne spørge hr. Jes Lunde om SF's ønske om at få anvendt provenuet fra de 11 øre til et eller andet fornuftigt, om man eventuelt kunne aftale, at hvis vi fik en eller anden fornuftig anvendelse af provenuet, kunne SF godt stemme for de 11 øre.

Det forstår jeg ikke rigtig. Det er åbenbart noget med, at hvis afgiftsforhøjelsen blev højere, ville SF stemme for den under alle omstændigheder, men hvis afgiftsforhøjelsen er lavere, skal man altså have noget for det. Betyder det, at hvis afgiftsforhøjelsen f.eks. var på 25 øre, så behøvede man ikke at få noget for den, så ville man bare tage den uden at vide, hvad provenuet blev anvendt til? Hvad er det egentlig, der er SF's strategi i denne her afgiftsdiskussion? Jeg forstår det simpelt hen ikke.

(Kort bemærkning).

Lis Greibe (S):

Jeg vil for det første melde, at Socialdemokratiet selvfølgelig altid er åben over for en debat om nedsættelse af CO₂-udslippet; men det er slet ikke det, det primært drejer sig om i dag.

Vi bliver beskyldt for at drille eller åle SF for deres handlemåde i denne her sag. Jeg må indrømme, at jeg gik altså faktisk hen og tog, hvad Socialistisk Folkeparti selv havde ønsket at bringe om deres politik, i Folketingets mappe om de enkelte partier. Der har man kun én side at gebærde sig på, og der står, at trafikpolitikken skal ændres og den kollektive trafik styrkes. Det har man valgt at skrive i sin anmeldelse af sit partiprogram her i Folketinget, og jeg går da ud fra – i hvert fald gik jeg ud fra det, indtil jeg hørte, hvad SF nu gør – at det stadig er SF's politik. Og det her med de 11 øre går da i lige præcis den retning, som SF vil. Derfor undrer jeg mig.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Man kan selvfølgelig spørge sig selv, hvor mange gange man skal sige det samme fra denne talerstol. Egentlig er det mest hensynsfuldt kun at sige tingene én gang, men jeg kan høre, at regeringspartierne ordførere bliver ved med at spørge om præcis det samme igen og igen og igen. Nu tror jeg egentlig, jeg svarer for sidste gang i den her debat.

Det, vi efterlyser, er, at der kommer et miljømæssigt perspektiv ind i denne lovgivning. Og der er så to muligheder: enten foretager man en benzinprisforhøjelse, som er til at få øje på, og som får en effekt på CO₂-forureningen, eller også bruger man nogle af pengene på det her område til at styrke den kollektive trafik. Det er de to muligheder, der er; og begge dele kan lade sig gøre.

Vi er parat til at diskutere begge løsninger som udgang på det her; bare vi får et miljømæssigt perspektiv på det, en nedbringelse af forureningen fra trafikken, så er vi med. Men vi er ikke med, når man laver noget, som bare er noget pjat, og som ikke får nogen effekt. Det er det, vi går imod.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Fru Elisabeth Arnold forstod ikke, hvorfor vi lod os provokere. Jamen vi forstår stadig væk ikke SF's politik på det her område. Jeg synes selvfølgelig, at SF under alle omstændigheder betingelsesløst bør stemme for de 11 øre. Det er vores holdning, og det synes vi også burde være SF's holdning.

Men når det er sagt, så må vi altså have lov at undre os over, at regeringen fører en uansvarlig politik på transportområdet, men samtidig prøver at bruge miljøargumenter som det afgørende for at bære de her 11 øre igennem. Det hænger ikke sammen. Man kan ikke den ene dag bruge milliarder til investeringer i en motorvej, der øger CO₂-udledningen, og nedlægge jernbanestrækninger, der transporterer tusindvis af tons gods hvert eneste år, og så samtidig stille sig op og prøve at være meget hellig over for SF i denne debat om de 11 øre.

Men helt ærlig vil jeg sige til SF: Jeg synes, de skulle give den melding, at vi og de i fællesskab siger: Selvfølgelig støtter vi de her 11 øre på benzinen, men vi prøver også i fællesskab at presse regeringen til at gøre noget mere på transportområdet.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Jeg vil gerne sige til hr. Frank Aaen, at der ikke er truffet nogen beslutning om at nedlægge Løgstør-Viborgbanen. Det er i givet fald en sag, der må komme op i Folketinget til afgørelse – og det bliver i hvert fald ikke med min stemme!

(Kort bemærkning).

Elisabeth Arnold (RV):

Både hr. Jes Lunde fra SF og hr. Frank Aaen fra Enhedslisten har sagt, at regeringen fører en uansvarlig politik på dette område med benzinafgifterne.

Men sagen er jo, at vi for nogle år siden lavede en skattereform, hvor vi aftalte en fast stigningstakt på benzinafgifter som et led i skattereformen. Imidlertid skete der så det, at Tyskland forhøjede deres benzinafgifter med mere, end vi havde forudset, og for at det ikke skal blive årsag til en øget grænsehandel, hæver vi nu benzinafgifterne med 11 øre.

Hvis man ikke havde forhøjet benzinafgifterne, altså havde holdt fast på det, man havde aftalt i skattereformen, mener jeg, at man kunne have anklaget regeringen for at være miljømæssigt uansvarlig; men så havde man til gengæld holdt den plan, man havde lagt engang. Nu fraviger vi planen, vi forhøjer benzinafgifterne for dog i det mindste at prøve at holde trit med Tyskland, så vi ikke får forøget grænsehandel; men det er altså også uansvarligt.

Vi er altså bragt i en situation, hvor vi, ligegyldig hvad vi gør, vil blive skældt ud for at være uansvarlige. Jeg må sige, at både SF og Enhedslisten har fundet sig et meget, meget bekvemt standpunkt.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Jeg skal bare siges tak til hr. Martin Glerup for tilsagnet vedrørende Løgstør-Viborgbanen og udtrykke mit inderligste håb om, at det lykkes hr. Martin Glerup at overbevise sin partifælle trafikministeren om det samme standpunkt.

(Kort bemærkning).

Martin Glerup (S):

Til hr. Frank Aaen vil jeg gerne sige, at jeg må gå ud fra, at samtlige nordjyske folketingsmedlemmer støtter mit synspunkt i den sag.

Skatteministeren (Carsten Koch):

Der er fremsat en række ændringsforslag, som alle er begrundet i den omstændighed, at man ikke kan nå at opfylde den frist – nemlig den 1. april – som var i det oprindelige lovforslag, der blev fremsat sidste år.

For at dette alligevel skal have virkning fra 1. april – det har branchen lagt meget vægt på – er der indført en række ændringsforslag, som alene skal sikre, at lovforslaget får virkning fra den 1. april. Der er altså ikke nogen substantielle ændringer i forhold til det oprindelige lovforslag, men det er begrundelsen for, at der er kommet en række ændringsforslag. Jeg kan forsikre, at den eneste grund til, at der er denne række ændringsforslag, er den administrative tilsikring af, at virkningen kommer pr. 1. april.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Ændringsforslag nr. 1 om deling af lovforslaget i to lovforslag med følgende titler og indhold:

A. »Forslag til lov om ændring af lov om energiforbrug af mineralolieprodukter m.v. (Afgiftshøjelse)« omfattende § 1, indledningen, nr. 1-5 og 7-9, § 2 og § 3

B. »Forslag til lov om ændring af lov om energiforbrug af mineralolieprodukter m.v. (Afgiftsdifferentiering i forbindelse med dampretur m.v.)« omfattende §§ 1, 2 og 3

vedtoges uden afstemning.

Der foretoges derefter afstemning vedrørende det under A nævnte lovforslag.

§ 1, ændringsforslag nr. 9 og 10, § 2, således ændret, ændringsforslag nr. 11-15 og § 3, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Der foretoges dernæst afstemning vedrørende det under B nævnte lovforslag.

Ændringsforslag nr. 2-4 i betænkningen, ændringsforslag nr. 16 uden for betænkningen af Jes Lunde (SF), § 1, således ændret, ændringsforslag nr. 17 og 18 uden for betænkningen af skatteministeren, ændringsforslag nr. 5 i betænkningen, ændringsforslag nr. 19 og 20 uden for betænkningen af skatteministeren, ændringsforslag nr. 6 i betænkningen, § 2, således ændret, ændringsforslag nr. 21-24 uden for betænkningen af skatteministeren, ændringsforslag nr. 7 i betænkningen, ændringsforslag nr. 25 uden for betænkningen af skatteministeren, ændringsforslag nr. 8 i betænkningen og § 3, således ændret, vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget går direkte til tredje behandling uden fornyet udvalgsbehandling. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden behandling af lovforslag nr. L 168: Forslag til lov om ændring af lov om skattemæssig behandling af gevinst og tab på fordringer, gæld og finansielle kontrakter (kursgevinstloven). (Omgåelse af overkursreglen m.v.).

Af skatteministeren (Carsten Koch).

(Fremsat 1/2 95. Første behandling 10/2 95. Betænkning 22/3 95).

Der var stillet 2 ændringsforslag i betænkningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer, ændringsforslagene og spørgsmålet om lovforslagets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.