

[Skatteministeren]

også derfor, at regeringen i bemærkningerne til forslaget klart har stillet sin plan op for en sænkning af afgiften på øl og vin. Af den fremgår det, at regeringens mål er at få sænket prisen på øl med henved 1 kr. pr. flaske øl, og her tager vi altså det første skridt med 26 øre. Det er ærlig snak at sige: Vi har et mål, nu bevæger vi os det første skridt.

Dernæst spørger hr. Ove Fich: Hvem står bag den plan? Vi har ikke bedt nogen stå bag planen, vi har blot ønsket over for Folketinget ærligt og redeligt at fremlægge, hvad det er, regeringen sigter imod. Ingen er altså i tvivl om, at dette her blot er det første skridt, men vi har ikke ønsket at forpligte nogen på en bestemt plan, ligesom regeringen også selv forbeholder sig undervejs at justere sine planer i lyset af, hvad der sker på afgiftsfronten i andre lande, ikke mindst i Tyskland.

For jeg skal da ikke lægge skjul på, at det er regeringens grundholdning, at hvis man har 1 kr. til rådighed til skatte- eller afgiftslettelser, er det samfundsøkonomisk sundeste at give den krone som en lettelse af personskatten, fordi det giver mere vækst og dynamik i en økonomi at lette skatten på menneskers arbejdsindsats.

Derfor må det fastholdes, at jo billigere vi kan slippe med den almindelige afgiftstilpasning, jo bedre er det for så vidt samfundsøkonomisk, for desto større samfundsøkonomisk råderum bliver der i de kommende år til at gøre noget ved andre påtrængende tilpasninger i vores beskatning.

Men vi står her med en bunden opgave som følge af etableringen af EF's indre marked, og derfor kan det ikke nytte noget, at vi så er så fordringsfulde, at vi vil have det hele lavet på én gang. Vi synes, det er både sagligt og økonomisk forsvarligt at tage det i flere omgange.

Vi kan i dag konstatere, at alle Folketingets partier i forskellige kombinationer medvirker til at få den nødvendige beslutning igennem inden sommerferien om betydningsfulde afgiftstilpasninger. Det eneste parti i Folketinget, der overhovedet ikke medvirker i den proces, er Socialdemokratiet, og det er jo egentlig forstemmende, at Folketingets største parti i den grad har sat sig uden for indflydelse.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Det, jeg synes er mest forstemmende, er, at

det eneste parti, der tilsyneladende interesserer sig for, at vi kan holde orden i dansk samfundsøkonomi, er Socialdemokratiet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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:

12) Første behandling af lovforslag nr. L 208:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter, lov om afgift af gas og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. (Nedsættelse af afgiftsgodtgørelse for diesellole og autogas samt ophævelse af udligningsafgift for busser og store lastvogne).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 17/5 91).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Forhandling**Stavad (S):**

Vi har efterhånden set forslaget om dieselaftgift nogle gange i Folketinget, endda inden for en meget kort periode. Det er anden gang i denne folketingsamling – og det vil altså sige, det er tredje gang i et folketingsår – at regeringen kommer med forslaget. Sidst fjernede regeringen det selv ved et ændringsforslag.

Nu kommer det så igen, og det kommer i en lidt anden skikkelse, og jeg vil gerne sige i en mere afbalanceret og mere spiselig skikkelse. Man har nu taget fjernelse af udligningsafgiften med ind i forslaget. Det gør, at der er mere rimelighed over for de erhverv, som først og fremmest kommer til at betale.

Der er også taget et beskedent hensyn i forslaget til let diesel. Det er et for beskedent hensyn, der er taget; der bør i forslaget tages et

[Stavad]

langt mere vidtgående miljøhensyn, som det fremgik af det socialdemokratiske beslutningsforslag nr. B 70. Og det har jeg forstået at der også skulle være gode chancer for at vi kan få gjort noget ved under udvalgsarbejdet.

Derudover er der ikke i forslaget taget det fornødne hensyn til at holde billetpriserne på den kollektive trafik i ro. Men det har jeg også forstået at der skulle være gode chancer for at vi kan få gjort noget ved under udvalgsarbejdet.

Så hvis det er det, der bliver besvarelsen fra ministeren, kan jeg oplyse, at Socialdemokratiet vil gå positivt ind i udvalgsarbejdet. Hvis vi kan få et resultat, der kommer til at ligge ganske tæt på det socialdemokratiske beslutningsforslag nr. B 70, ligger det i sagens natur, at vi gerne vil medvirke positivt til at få sagen bragt igennem, selv om jeg vil gøre opmærksom på, at jeg synes, det er et problem, at man så sent i folketingssamlingen kommer med så mange forholdsvis store forslag. Man behøver kun at kaste et blik på dagsordenerne for den kommende uges møder for at forvise sig om, at der ikke bliver nogen god lejlighed til at give en fornøden behandling af de forslag, regeringen er kommet med så sent. Og det synes jeg ikke er klædeligt.

Derudover er der en vinkel, som jeg også mener vi bliver nødt til at se en lille smule på under udvalgsarbejdet. Vi ved, at vognmandserhvervet har meget store problemer i disse år. Vi ved, at der i øjeblikket foregår en betydelig udflagning. Der ligger fra vognmandserhvervet nogle beregninger af, hvad dette her vil komme til at koste. Jeg skal ikke gøre mig klog på, om tallene er rigtige, men det får vi jo en chance for under udvalgsarbejdet at få en vurdering af fra ministeriet. Og i den forbindelse vil vi selvfølgelig også gerne høre, om ministeren og regeringen har nogen planer om at prøve at få taget fat på den problemstilling.

Men i forhold til forslaget som sådant kan jeg tilsige en positiv udvalgsbehandling fra Socialdemokratiets side.

Aagaard (KF):

Jeg har gang på gang peget på nødvendigheden af en nedsættelse af afgifter på grænsehandelsfølsomme varer, ikke mindst af hensyn til det indre marked, vi i Det Konservative Folkeparti er så stærke tilhængere af.

Derfor kan vi også støtte det forslag, vi her har til behandling, selv om det er med modsat fortegn, set med danske øjne. Kendsgerningen er nemlig den, at EF-Kommissionen er parat med et forslag til harmonisering af dieselolieafgiften i EF. Det er man af hensyn til konkurrencevilkårene og de omkostninger, alle lande har på infrastrukturen, hvorfor det ikke vil være muligt for Danmark som det eneste land i EF fortsat at godtgøre erhvervslivet afgiften på dieselolie.

Derfor kan vi støtte en aftrapning af godtgørelsen pr. liter olie og gas anvendt i registrerede motorkøretøjer og finder det i den forbindelse godt og helt naturligt, at udligningsafgiften ophæves for lastvogne, turistbusser, busser og lignende. Denne afgift har hvilet som en meget tung fast omkostning på mange vognmænds budgetter og regnskaber.

Vi læser forslaget som omfattende motorkøretøjer. Men for at undgå al tvivl vil jeg bede ministeren bekræfte, at hverken fiskernes fartøjer eller landmandens traktorer på mark eller offentlig vej er omfattet af den forhøjede dieselafgift. Vi læser også forslaget som konkurrence neutralt såvel i forholdet mellem danske og udenlandske vognmænd som mellem private lastbiler og f.eks. DSB's og postvæsenets biler.

Som sagt ser vi forslaget som et led i forberedelsen af at stå rustet til at møde konkurrencen på så lige vilkår som overhovedet muligt i EF.

Jeg vil gerne slutte med, som tidligere ordførere har gjort, at udtrykke min anerkendelse af SF's engagement og vilje til at nå et resultat, der rækker fremad, og et resultat, som er fuldt finansieret.

Charlotte Antonsen (V):

Når afgifterne skal hæves, er Socialdemokraterne med; det er jo interessant.

Venstre støtter også dette forslag, selv om man ikke kan sige, at det er en af vores yndlingsbeskæftigelser at lægge ekstra afgifter på erhvervslivet. Men det er jo sådan, at dieselafgiften kommer i EF, og så sker der samtidig en sænkning af vægtafgiften for de danske vognmænd.

Forslaget muliggør den øvrige plan om afgiftstilpasning, og når de øvrige afgifter på øl, sodavand, toiletartikler, lyst øl osv. bliver sænket, får forbrugerne reelt forøget deres købekraft. Så må vi til gengæld håbe, at de holder

[Charlotte Antonsen]

igen ved de næste overenskomster, fordi det jo netop er de danske lønninger, der er en af de vigtigste årsager til, at vognmandserhvervet står dårligt med hensyn til konkurrenceevne over for de tyske vognmænd.

Jes Lunde (SF):

SF ser positivt på sigtet i det forslag, vi har til behandling nu. Vi synes, det er et meget godt forslag, fordi det giver et øget incitament til at spare på brændstoffet og dermed reducere CO₂-udslippet, og fordi det giver mere gods på skinner, mindre på lastbiler, og fordi det standser udflagningen hos danske vognmænd, fordi de slipper for udligningsafgiften.

Forslaget har nogle mangler, men dem har vi fået rettet op på ved, at vi har indgået en aftale med regeringen. Der vil jo komme nogle ændringsforslag, som betyder, at den kollektive trafik bliver fuldstændig friholdt, så der ikke kommer nogen stigning af billetpriserne i den kollektive trafik som følge af dette forslag. Det bliver en konstruktion, hvor de får en afgiftsrefusion på 1,96 kr. til gengæld for at gå over på let diesel. Det betyder dels, at de beholder den nuværende refusion på 1,76 kr. og derudover får 20 øre til at dække forskellen mellem deres nuværende dieseludgift og det, det kommer til at koste dem at gå over til let diesel.

Vi får altså en fuldstændig friholdelse af billetpriserne, samtidig med at vi får alle busserne over på let diesel og dermed gavner miljøet i byerne meget, sådan at vi får mindre forurening med svovl og med de kræftfremkaldende partikler.

Der er jo god grund til at få flere og efterhånden alle køretøjer over på let diesel, og i den aftale, vi har indgået med regeringen, ligger også, at vi pr. 1. juli 1992 laver en prisdifferentiering, så let diesel bliver billigere end den tunge diesel og vi helt generelt får mindre forurening med svovl og partikler.

Når vi først gør det pr. 1. juli 1992, hænger det sammen med, at der ikke er let diesel nok på markedet i øjeblikket, og hvis vi indførte differentieringen nu med det samme, ville der dels opstå en mangelsituation, dels ville vi ikke bruge den begrænsede mængde let diesel, der er på markedet, bedst muligt. Det er det, vi gør ved i første omgang at reservere den lette diesel til busserne, så vi bruger den dér, hvor den giver allerstørst effekt i retning af et forbedret bymil-

jø, og senere, pr. 1. juli 1992, kan vi udbrede miljøfordelen til alle dieselmotorer ved at gennemføre differentieringen på det tidspunkt.

Alt i alt synes vi i SF, det er en meget god miljøaftale, vi har fået lavet med regeringen. Den betyder mindre forurening både med CO₂ og med svovl og med partikler, og den betyder, at vi får mere gods på skinnerne, og at vi sikrer neutralitet i billetpriserne. Så vi synes, alle gode hensigter er tilgodeset med det forslag, der nu bliver gennemført, og det er vi meget tilfredse med.

(Kort bemærkning).

Ove Fich (S):

Jeg vil gerne sige til hr. Jes Lunde, at jeg også synes, det er en fin miljøaftale, men den har jo altså kostet SF noget, for i pressemeddelelsen står der, at SF har måttet acceptere at stemme for loven om afgiftsreduktion for øl og vin, så det har været prisen. Derfor vil jeg gerne spørge SF, hvilke elementer i den miljøaftale, vi nu har fået lavet om diesel, SF ikke kunne have fået igennem i Folketinget på anden vis.

For jeg kan da umiddelbart se et flertal for både refusionen til den kollektive trafik og prisdifferentieringen fra den 1. juli 1992, så SF kunne vel i virkeligheden have fået hele sit miljøforslag igennem uden at betale prisen på den nedsatte øl og vin. Derfor stiller jeg dette spørgsmål uden på nogen måde at være polemisk, men kun fordi jeg gerne vil oplyses om det.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

I pressemeddelelsen står der, at der er to grunde, der har fået os til at stemme for lempelserne på øl og vin. Den ene er, at vi har fået den gode miljøaftale, den anden er grænsehandelsproblemerne.

Når hr. Ove Fich spørger, om vi ikke kunne have lavet den miljømæssige side af det endda, kan jeg svare, at det har vi faktisk forsøgt at sondere, men vi har ikke kunnet skaffe os sikkerhed for det. Vi har forsøgt bl.a. hos Socialdemokratiet og også hos andre partier at se, om vi kunne lave et sikkerhedsnet under den del af det, så vi kunne vurdere tingene uafhængigt af hinanden. Det lykkedes os ikke at lave det sikkerhedsnet, og derfor var det klart nødvendigt

[Jes Lunde]

at indgå denne aftale med regeringen for at sikre miljøaftalen. Det har vi så gjort, og det er vi godt tilfredse med.

(Kort bemærkning).

Stavad (S):

Hr. Jes Lundes sidste bemærkning kunne måske skabe en lille smule uklarhed om Socialdemokratiets melding i denne sag, og derfor synes jeg det for god ordens skyld bør slås fast, at hvis der har været uklarhed, har det ikke været fra Socialdemokratiet, al den stund dette her er i overensstemmelse med det beslutningsforslag, Socialdemokratiet selv har fremsat.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet kan ikke støtte skatteministerens forslag om at ændre på dieselaftgiften, så det bliver en krone dyrere pr. liter diesel for vore hårdt ramte vognmandserhverv, det være sig lastvogne eller turistbusser. Vi mener, de har så hårde konkurrencevilkår i øjeblikket, at det ikke er rigtigt at pålægge dem yderligere udgifter. Det vil være medvirkende til, at endnu flere vil flage ud, og det kan ikke være rigtigt, at vi skal tilskynde vognmændene til at gøre dette.

Der er derimod en ting i lovforslaget, som vi godt kan støtte, og det er omlægningen af afgifterne, udligningsordningen for turistbusser og lastvogne. Det er medvirkende til at forbedre konkurrencevilkårene for vognmændene og turistvognmændene, og det vil vi støtte helhjertet. Vi vil også under udvalgsbehandlingen komme med forslag til, hvordan dette kan finansieres gennem offentlige besparelser eller eventuelt gennem brugerbetaling. Vi mener, det er vigtigt at give vores erhverv bedre muligheder, og vi er meget skuffede over, at vi tilsyneladende er det eneste parti, der går imod en ændring af dieselaftgiften, som vil være så belastende for vore vognmandserhverv.

Bente Juncker (CD):

Vi har før set dieselaftgiften fremme, bl.a. i forbindelse med finansloven, og der havde regeringen jo ikke fjernet udligningsafgiften.

Det er blevet betydelig mere spiseligt i den foreliggende form. Vi er dog stadig væk bekymrede i CD's gruppe over, hvorledes det kommer til at gå med danske vognmænd. Vi har faktisk fået temmelig mange protester i anledning af, at dieselaftgiften bliver forhøjet.

Jeg vil gerne spørge skatteministeren: Er det ikke sådan, at der ligger et direktiv fra EF på bordet, som siger, at vi skal have harmonisering af bl.a. dieselaftgiften fra den 31. december 1992? Og jeg vil gerne spørge skatteministeren, om dette direktiv, eller hvad man skal kalde det, har nogen chancer for at blive vedtaget.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre støtter forslaget om ændring af dieselaftgiften, og vi gør det for at skaffe finansiering af nogle af de afgiftslempler, vi behandler for tiden. Vi støtter det også, dels fordi vi synes, at der er miljømæssige grunde, der taler for at indføre en differentiering mellem let dieselolie og svær dieselolie, og dels fordi vi generelt mener, at der bør komme mere trafik på skinner, og at man bør begrænse lastvognstrafikken. Det drejer sig om her og nu at fjerne en konkurrencefordel, som danske vognmænd har frem for andre vognmænd i EF.

Vi synes ikke, at forhandlingerne imellem regeringen og SF, som har medført ændringer, har gjort lovforslaget dårligere. Tværtimod synes vi faktisk, at det har gjort det betydelig bedre. Derfor tilslutter vi os det, og med jo større glæde, jo mere indflydelse SF tilsyneladende har haft på det.

Kofod-Svendsen (KRF):

Ud fra en miljømæssig betragtning er dette et godt forslag, og også hvad angår den prisdifferentiering, der er lagt op til mellem den lette og den svære diesel. Ser vi det ud fra en EF-harmoniseringsvinkel, er der også fremtidsperspektiv over forslaget. Og da vi er i den situation, at statskassen mangler penge, kan vi jo ikke bare nøjes med at tale om, at vi mangler penge, vi må også gøre noget aktivt for at få flere indtægter. Så det er tre gode grunde til at gå ind for dette forslag.

Men så er der en fjerde ting, som trækker i modsat retning, og som derfor må undersøges nøje. Det er, hvordan dette lovforslag påvirker vognmandsbranchen. Der er indbygget en ophevelse af udligningsafgiften, hvad jo netop fremmer konkurrenceevnen. Jeg synes, det er rimeligt, at de faste udgifter bliver lavere, men på den anden side: Jo mere man slider på vejene, jo mere kommer man til at betale.

Vi har fået en henvendelse fra eksportvognmændene, og det ved jeg at også skatteministe-

[Kofod-Svendsen]

ren har fået. De har opstillet en talsammenhæng, efter hvilken deres konkurrenceevne skulle blive, ja næsten dramatisk forringet. Jeg vil gerne bede skatteministeren mundtligt kommentere nogle af disse argumenter, i givet fald også følge det op skriftligt. For jeg har forstået, at der slet ikke skulle være tale om den konkurrenceevnesvækkelse, som eksportvognmændene lægger op til, og jeg ville gerne have, om vi kunne få de faktiske kendsgerninger på bordet så godt, som det er muligt, for – som også den socialdemokratiske ordfører var inde på – dette er jo ikke bare guld og grønne skove for vognmandserhvervet. Det er væsentligt, når der nu er tre gode grunde til at gennemføre dette lovforslag, at vi så også er klar over, at det fjerde punkt ikke kommer til at trække for meget i modsat retning, og at vi i givet fald finder en udformning, så det bliver så godt som muligt, også for vognmændene – sammenholdt med de tre gode grunde.

Vi vil gerne støtte forslaget, men vi vil under udvalgsarbejdet lægge megen vægt på, at vi finder en model, som tilgodeser vognmandserhvervet.

Skatteministeren (Fogh Rasmussen):

Det lovforslag, der ligger her, vil forbedre konkurrenceevnen for danske eksportvognmænd.

Baggrunden for forslaget er, at der i EF fra Kommissionens side er fremlagt et forslag til direktiv, som vil betyde, at vi også i Danmark skal opkræve en dieselaftgift af erhvervsmæssig transport. Danmark er i dag det eneste land i EF, der ikke opkræver en sådan afgift, og når dette EF-direktiv bliver vedtaget, skal Danmark under alle omstændigheder opkræve en afgift af diesel til erhvervsmæssig transport. Det er regeringens opfattelse, at når det ligger sådan, at der vil blive truffet en EF-beslutning om en dieselaftgift, er det også rigtigt af os at bruge det provenu, der kommer ind her, til nogle tilpasninger af afgifter på andre områder, der letter vores konkurrencesituation i EF-sammenhæng.

Det er baggrunden for, at regeringen foreslår to ting: for det første en dieselaftgift og for det andet en afskaffelse af udligningsafgiften, som i dag er det, der giver danske eksportvognmænd en ulempe i konkurrencen med f.eks. tyske eller hollandske vognmænd.

Det at indføre en dieselaftgift påvirker ikke konkurrenceevnen mellem en dansk og en udenlandsk vognmand, for den danske og den udenlandske vognmand tanker diesel på nøjagtig samme vilkår. Hvis en tysk vognmand tanker i Danmark, er det til dansk afgift, og hvis en dansk vognmand tanker i Tyskland, er det til tysk afgift. Dieselaftgiften i sig selv påvirker ikke konkurrenceforholdet mellem en dansk og en udenlandsk vognmand.

Det, der påvirker konkurrenceforholdet, er vægtaftgiften, hvor den danske vægtaftgift er ekstraordinært høj, fordi der oven i den almindelige vægtaftgift er lagt en udligningsafgift, en udligningsafgift, der i sin tid blev indført som kompensation for, at erhvervene ikke betalte dieselaftgift. Da vi nu foreslår en dieselaftgift, er det også logisk at fjerne udligningsafgiften, og derved kommer vægtaftgiften for en dansk eksportvognmand ned under vægtaftgiften for en tysk eller en hollandsk vognmand, og det er det, der forbedrer eksportvognmændenes konkurrenceevne.

Så mit svar til fru Bente Juncker er: Ja, der ligger et forslag til et EF-direktiv, som forventeligt bliver vedtaget i år og med ikrafttræden i hvert fald senest 1. januar 1993, og som vil medføre, at vi skal have en sådan dieselaftgift.

Og til hr. Ole Donner: Det er forkert, når hr. Ole Donner siger, at dette lovforslag vil betyde øget tilskyndelse til, at vognmænd flager ud, som det hedder, lader sig indregistrere i et andet land. Tværtimod, lovforslaget vil betyde en stærkere tilskyndelse til at blive her i landet, fordi det element, der har ødelagt danske eksportvognmænds konkurrenceevne, nemlig den høje vægtaftgift, bliver fjernet.

Til hr. Kofod-Svendsen, som mere generelt spørger om vognmændenes situation, kan jeg sådan set kun svare ved at sætte en tyk streg under det, hr. Kofod-Svendsen selv var inde på, nemlig at vi sænker med dette lovforslag den faste omkostning for vognmændene og øger den variable, men det er netop til fordel for de vognmænd, der måske økonomisk har det lidt svært, dem, der ikke har så meget at køre med, for de skal jo nu betale den høje vægtaftgift, hvad enten lastbilen holder i garage eller kører. Og så er det da godt for dem at få sænket den faste omkostning, så de kun betaler, når de kører og dermed tjener penge.

[Skatteministeren]

Alt dette er jeg villig til i udvalget at uddybe med talmateriale, der kan dokumentere, at eksportvognmændenes konkurrenceevne bliver forbedret med dette lovforslag, og at det ikke er vognmændene, der kommer til at lide under det. Det er snarere køberne af transportydelser, der skal betale

Hr. Aagaard ville gerne have præciseret, at forslaget om en dieselaftgift ikke omfatter kuttere eller traktorer på marken. Det vil jeg gerne bekræfte; sådan er det. Det er kun vejtransport, der er omfattet af forslaget. Det er altså ikke fiskeskutteren, det er ikke traktoren.

Hr. Aagaard ønskede også uddybet, om der i den henseende kunne være nogen afgrænsningsproblemer for så vidt angår traktorer, og til det vil jeg gerne svare, at der er ikke noget praktisk afgrænsningsproblem. Traktorer er som altovervejende hovedregel registreret som det, der i loven hedder motorredskaber. Da den forhøjede dieselaftgift kun omfatter motorkøretøjer, vil praktisk taget alle traktorer være fritaget for afgiften.

Jeg skal så blot føje til, at efter de drøftelser, der har fundet sted, og den aftale, der er indgået mellem regeringen og Socialistisk Folkeparti, vil regeringen være indstillet på at stille ændringsforslag til dette lovforslag, som betyder, at den kollektive bustrafik fritages for forhøjelsen af dieselaftgiften ved, at rutebiler ikke skal betale dieselaftgift, når de kører på let diesel. Fritagelsen sker ved, at kollektiv bustrafik ydes en godtgørelse på 1 kr. 96 øre pr. l for let diesel. Godtgørelsen på 1 kr. 96 øre pr. l modsvarer den afgift på 1 kr. 76 øre pr. l, som opkræves ved køb af diesel, samt merprisen for let diesel på 20 øre pr. l i forhold til almindelig diesel.

Regeringen er endvidere indstillet på fra 1. juli 1992 at gennemføre en generel afgiftsdifferentiering, hvor afgiften på let diesel sættes lavere end afgiften på almindelig diesel. Den generelle afgiftsdifferentiering gennemføres først om et år, fordi der ikke i øjeblikket er tilstrækkelig med let diesel på markedet til at gennemføre en generel ordning. Derfor kanaliseres den lette diesel i første omgang til den kollektive bustrafik for at nedbringe forureningen i byerne. Den foreslåede dieselaftgift til erhvervs-mæssig kørsel vil regeringen så foreslå ændret fra 1 kr. pr. l til 1 kr. 10 øre pr. l for at finansiere det manglende provenu, der bliver resultatet af, at den kollektive bustransport bliver friholdt for

afgiftsforhøjelsen, forudsat at de går over til let diesel.

Regeringen finder, at dette lovforslag med disse ændringer udgør en tilfredsstillende helhed. Regeringen er helt enig i, at der i dette ligger et fornuftigt miljømæssigt sigte, og derfor er ændringerne i sig selv ganske fornuftige set fra regeringens synspunkt. Men for regeringen har det selvsagt også spillet en rolle, at der med disse ændringer har kunnet tilvejebringes en samlet politisk enighed, der totalt set gør, at det er muligt inden sommerferien at komme igennem med en afgiftstilpasning inden for en samlet ramme på 2,2 mia. kr.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Første næstformand (Henning Rasmussen):

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

Den sidste sag på dagsordenen var:

13) Første behandling af lovforslag nr. L 209:

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af øl, lov om afgift af vin og frugtvin m.m. og lov om afgift af mineralvand m.v. (Afkortning af kredittiden).

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).
(Fremsat 17/5 91).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Ove Fich (S):**

Socialdemokratiet ser med sympati på forslaget om at forkorte kredittiden for afregninger af afgifter på øl, vin, mineralvand m.v. Vi har naturligvis sympati for forslaget, fordi det giver samfundet en engangsindtægt på 235 mio. kr., men vi har også sympati for det, fordi det mindsker risikoen for tab ved konkurser og lignende. Så alt i alt ser vi positivt på dette lovfor-