

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**5) Anden behandling af lovforslag nr. L 207:**

*Forslag til lov om ændring af lov om afgift af øl og lov om afgift af vin og frugtvin m.m. (Afgifts- nedsættelser).*

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).  
(Fremsat 17/5 91. Første behandling 22/5 91. Betænkning 24/5 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

#### *Afstemning*

§§ 1-4

vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**6) Anden 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 dieselolie og autogas samt ophævelse af udligningsafgift for busser og store lastvogne).*

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).  
(Fremsat 17/5 91. Første behandling 22/5 91. Betænkning 24/5 91).

Der var stillet 7 ændringsforslag i betæn- kningen.

Uden for betænkningen var der ikke stillet ændringsforslag.

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

#### *Forhandling*

**Stavad (S):**

Under lovforslagets første behandling fik vi en meddelelse om, at der var indgået en aftale, som på væsentlige punkter ændrede dette lov- forslag.

Efterfølgende fik vi under udvalgsarbejdet ændringsforslagene. Af dem og de tilhørende bemærkninger fremgik det, at det, vi formode- de, det, vi troede under førstebehandlingen var indholdet, viste sig at være noget andet, nemlig at det, der var aftalt imellem skatteministeren og Socialistisk Folkeparti, alene var, at man skulle friholde den kollektive trafik for merom- kostninger ved dieselafgiften frem til 1. juli 1992.

Endvidere fremgår det, at der ikke er nogen aftale om niveauet for prisdifferentieringen, og endelig fremgår det ikke, om de ændringer af loven, der skal foretages pr. 1. juli 1992, skal ske inden for provenuneutrale rammer.

Derfor har Socialdemokratiet foranlediget, at skatteministeren kom i samråd i Skatteud- valget. Af dette samråd fremgik det krystal- klart, at der ikke var indgået nogen aftale, der indeholdt forpligtelser i forhold til at sikre uændrede billetpriser efter 1. juli 1992. Ligele- des fremgik det, at der ikke var klarhed på de to andre punkter, jeg nævnte. Derfor ville konse- kvensen af vedtagelsen af dette lovforslag være, at de miljømæssige fordele, vi ville opnå, ville blive tvivlsomme. Hvis vi pr. 1. juli 1992 vil få en markant stigning af billetpriserne i den kol-

**[Stavad]**

lektive trafik, er der i sagens natur risiko for, at man flytter kunder fra den kollektive over til den individuelle trafik, samtidig med at det vil være stort set umuligt for amterne og trafiksel-skaberne at lægge deres budgetter for 1992.

Derfor har Socialdemokratiet, siden udvalgsarbejdet sluttede i fredags, brugt en hel del kræfter på, at inden lovforslaget kommer til vedtagelse, har vi garanti for, at den kollektive trafik friholdes for meromkostninger, og at vi har sikkerhed for, at vi får de miljømæssige virkninger, som bør være et hovedformål med forslaget.

Jeg er glad for, at de henvendelser, vi har rettet til Socialistisk Folkeparti, har fået Socialistisk Folkeparti til at tage fat i skatteministeren, og at Socialistisk Folkeparti har gjort et ihærdigt forsøg på at få hanket op i aftalen.

Jeg håber, at vi imellem anden og tredje behandling kan få fastslået, at vi med vedtagelse af nr. L 208 sikrer miljøet, samtidig med at vi holder billetpriserne i den kollektive trafik i ro.

Hvis det bliver slutresultatet, efter at vi har fået en ny udvalgsbehandling af lovforslaget, og hvis det er det, vi kan få til at fremstå krystal-klart af tillægsbetænkningen, vil Socialdemo-kratiet, som vi allerede meddelte ved førstebe-handlingen, fortsat kunne være med til at bære lovforslaget igennem.

Jeg skal på den baggrund bede om, at lovforslag nr. L 208 henvises til fornyet behandling i udvalget efter andenbehandlingen, så vi forhå-bentlig får hanket tilstrækkeligt op i denne sag, så Folketinget ved, hvad det er, man vedtager, og så trafiksel-skaberne, amterne og kunderne i den kollektive trafik ved, hvad virkningen af lovforslagets vedtagelse er.

Jeg beder allerede under denne debat skatte-ministeren klart og utvetydigt svare på de tre spørgsmål, jeg startede med at stille. Det tror jeg ville være fremmende for ikke at trække de-batten længere ud end højst nødvendigt, og for at vi kan afgive en tillægsbetænkning, som kan samle det bredest mulige flertal, når vi når frem til tredjebehandlingen.

Så skal jeg endelig for god ordens skyld med-dele, at de ændringsforslag, der er stillet af Fremskridtspartiet, stemmer Socialdemokrati-et imod. Vedtog vi Fremskridtspartiets æn-dringsforslag, ville nr. L 208 blive et ganske om-kostningskrævende udgiftsforslag, som ville koste adskillige hundrede millioner kroner. Vi

må desværre meddele Fremskridtspartiet, at dem har vi ikke kunnet finde i den mellemlig-gende periode.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Jeg kan berolige Socialdemokratiet. Det er sådan, at den kollektive trafik selvfølgelig også efter 1. juli 1992 vil være friholdt for stigninger i billetpriserne som følge af dette forslag. Det har hele tiden været hensigten i de forhandlin-ger, vi har haft med regeringen, at friholde den kollektive trafik.

Jeg kan gøre hr. Stavad opmærksom på, at der er kommet et svar på spørgsmål 6 til nr. L 208, hvori skatteministeren oplyser, at det er re-geringens mål bl.a. gennem afgiftspolitikken at sikre en fortsat nedbringelse af miljøbelastnin-gen fra rutebiler uden herved at øge omkostnin-gerne ved rutebildrift.

Jeg tror, svaret på spørgsmål 6 er fyldestgø-rende og dækkende for de problemer, hr. Sta-vad har rejst. Det vil altså fortsat være sådan, at den kollektive trafik er friholdt for merbelast-ninger.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Jeg har just fået stukket svaret på spørgsmål 6 i hånden, og jeg synes, det viser en betydelig bevægelighed siden samrådet med skattemini-steren under udvalgets møde i fredags. Når hr. Jes Lunde nu siger »selvfølgelig«, må jeg sige til hr. Jes Lunde, at det var bemærkelsesværdigt at overvære – hvad hr. Jes Lunde ikke var i stand til – samrådet med skatteministeren. Han gav udtryk for det diametralt modsatte syns-punkt, uden at nogen af SF's medlemmer re-agerede på det. Jeg synes, at hr. Jes Lunde og SF skal være glade for, at Socialdemokratiet tog initiativ til at få hanket op i sagen.

Omvendt synes jeg, vi i Socialdemokratiet skal være tilfredse med, at SF lod sig bevæge – det vil jeg gerne sige tak for – så at vi alle sam-men får en landing i denne sag, som er tilfreds-stillende for miljøet, for den kollektive trafik, for amternes og trafiksel-skabernes økonomi.

Så glæde over, at det ser ud til – men nu vil jeg godt have lov at nærlæse svaret – at vi får nødvendige garantier inden tredjebehandlin-gen. Er det tilfældet, så vil Socialdemokratiet

[Stavad]

som meddelt allerede under førstebehandlingen i sagens natur medvirke.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Socialdemokratiet har åbenlyst ledt efter, om der var nogen huller i forliget, om der var problemer i forliget, og det har man så ikke fundet. Nu forsøger man så at fremstille det, at der ikke er huller i forliget, som en stor sejr for Socialdemokratiet.

Jeg må gøre opmærksom på, at det altså er andre partier, der har forhandlet forliget. Det er andre partier, der har indgået en aftale, og i den har hele tiden indgået, at den kollektive trafik skal friholdes for stigninger i billetpriserne som konsekvens af dette.

Det, skatteministeren gav udtryk for i samrådet i Skatteudvalget, som jeg har fået det refereret, var, at der ikke var aftalt præcise regler fra 1. juli 1992. Det er der i det første år, det hedder en ekstraordinær godtgørelse på 20 øre pr. l, men fra 1. juli 1992 er der ikke fastlagt præcise regler.

Der er enighed mellem forligsparterne om, at den kollektive trafik skal være stillet neutralt, så vi ikke får stigninger i billetpriserne. Og der er enighed om, som det også fremgår af svaret på spørgsmål 6, at i god tid før den 1. juli 1992 tager forligspartierne kontakt med hinanden og udformer, hvordan ordningen skal være fra da af og fremover.

Så der er ingen uoverensstemmelse mellem det, jeg sagde før, og det, ministeren har svaret i samrådet. Der er fuld enighed mellem forligspartierne om fortolkningen af det.

Jeg forstår nu, at Socialdemokratiet oven i købet er tilfreds med det forlig, vi har lavet på det her område, og det er da udmærket.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Hvis nu det lykkes i fællesskab at få denne sag til at lande fornuftigt, så skal vi ikke lade det ødelægge af procedure. Men jeg vil godt sige til hr. Jes Lunde, at hans oplevelse ville have været en ganske anden, hvis han havde overværet samrådet i Folketingets Skatteudvalg. Jeg står med mine notater her, og jeg stillede det ganske præcise spørgsmål – ikke om teknik, for vi kan være helt enige om, at det kan være nyt-

tigt, at man nøjes med at lægge regelsættet fast frem til 1. juli 1992 – om der mellem forligspartierne, SF og regeringspartierne var indgået en aftale om, at den kollektive trafik skulle friholdes for billetprisstigninger efter 1. juli 1992.

Skatteministeren svarede, hvis jeg må have lov til at nævne konklusionen på svaret, at det er der ingen aftaler om, men der er et så fortrinligt forhold imellem samarbejdsparterne, at vi nok finder ud af en eller anden løsning. Det er jeg ret overbevist om er et svar, skatteministeren med meget stor fornøjelse vil bekræfte.

(Kort bemærkning).

**Jens Thoft (SF):**

Nu havde jeg fornøjelsen at være til stede på det pågældende møde. Skatteministeren svarede, som rigtigt var – og derfor var der naturligvis ingen af SF's medlemmer, der protesterede – at der var en forståelse mellem partierne om, at den kollektive trafik skulle friholdes, sådan som det jo også er sket i det lovforslag, vi havde aftalt. Hr. Stavad kan også se, at efterfølgende har der heller ikke været problemer i den sag.

Jeg synes, det er en underlig optræden, hr. Stavad, den fornærmethed, der har ligget i hr. Stavads optræden her i dag. Jeg synes, den er ganske underlig. Der har imellem skatteministeren og SF ikke været uoverensstemmelser, og det er der i øvrigt fortsat ikke.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Jeg bliver nødt til at gøre opmærksom på, at man nærmer sig betænkeligt bestemmelsen i forretningsordenen om, at det ikke er korrekt at referere fra udvalgsmøder.

(Kort bemærkning).

**Stavad (S):**

Så vil jeg henvise til ændringsforslagene med tilhørende bemærkninger samt den fortolkning, aftaleparterne ved skatteministeren selv har leveret. Deraf fremgår, at der ikke er nogen form for sikkerhedsnet under billetpriserne efter 1. juli 1992. Men stadig væk skal vi glæde os over, at det ser ud til, at det lykkes at få løst problemet, inden vi når frem til tredjebehandlingen.

Og så synes jeg da ikke, at SF skal være så kede af, at de ikke har fået lavet en tilstrækkelig god aftale fra starten af. Det er da forståeligt.

[Stavad]

SF har ikke den erfaring, mange andre partier her i huset har, hvad angår aftaler.

(Kort bemærkning).

**Jes Lunde (SF):**

Nej, nu bliver det altså for meget. Hr. Stavad, vi har indgået en aftale med regeringen om dieselaftagiften. Det er en aftale, vi var fuldt tilfredse med, da vi indgik den. Det er en aftale, vi også er fuldt tilfredse med i dag.

Da vi indgik aftalen, var det klart en aftale mellem parterne, at den kollektive trafik skulle friholdes, også ud over 1. juli 1992, men at teknikken senere skulle aftales mellem parterne. Det har ministeren bekræftet her i dag.

Der er altså fuldstændig kontinuitet i, hvad vi har lavet, fra forhandlingsbordet, og til vi har mødet i salen i dag. Der er ikke sket noget undervejs, som har ændret på nogen præmisser. Tværtimod har vi fået bekræftet, at vi har fået lavet en god aftale. Vi har endda også fået bekræftet, at skatteministeren er villig til at overholde vores aftale efter både ånd og bogstav, og det er vi meget tilfredse med.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Vi går videre i ordførerrækken.

**Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet kan ikke støtte lovforslaget vedrørende ændringer af dieselaftagiften.

Det er rigtigt, som hr. Stavad siger – hr. Stavad har som sædvanlig forstået Fremskridtspartiets ændringsforslag korrekt – at hvis de blev gennemført, så ville alt, hvad der står i loven om dieselaftagift, bortfalde, og så ville det blive, som hr. Stavad sagde, et meget udgiftskrævende forslag. Det er vi selvfølgelig også opmærksom på.

Det ville nemlig præcis komme til at koste 720 mio. kr. at ophæve udligningsafgiften. De 720 mio. kr. ville være til glæde for turist- og vognmandserhvervet, og det ville gøre, at de ville få en meget bedre konkurrenceevne, og det er præcis det, Fremskridtspartiet har villet opnå med sine ændringsforslag.

Vi synes, det er kedeligt, hvis Fremskridtspartiet virkelig er det eneste parti her i dette Ting, som vil tale vognmændenes sag. Jeg har selvfølgelig med stor interesse set skatteministerens salgsfremstød i bl.a. Jyllands-Posten i

dag, hvor ministeren forsøger at sælge det som en fordel, at vognmændene nu skal have 1,10 kr. pr. l mindre tilbage i afgift. Men jeg tror, at når først vognmændene har set disse svar, så vil der nok komme en debat om det.

Vi håber derfor, at vi får støtte fra Socialdemokratiet og andre, så vi kan hjælpe vognmændene med det her problem.

**Bente Juncker (CD):**

Der står i betænkningen, at Centrum-Demokraterne vil redegøre for sin stilling ved anden behandling. Jeg skal sige, at vi kan stemme for ministerens ændringsforslag, og at vi stemmer imod Fremskridtspartiets ændringsforslag.

Når vi stemmer for dette lovforslag, som der har været en del debat om, er det for det første, fordi der ligger et EF-direktivforslag fra Kommissionen. Dette forslag bliver formentlig vedtaget i løbet af et halvt eller et helt år. Den anden grund er, at der i forbindelse med dieselaftagiften fjernes en udligningsafgift eller en vægtafgift, således at danske vognmænds faste udgifter holdes nede. De ligger under, hvad hollandske og tyske vognmænd har af faste udgifter.

Når der har været en del turbulens i pressen, bl.a. fra danske vognmænds side, er det, fordi de har indgået nogle utrolig dyre overenskomster. Når nogle vognmænd flager ud, er det, fordi arbejdskraften er billigere i Holland, og det problem kan vi jo ikke gøre noget ved her.

Vi vil altså stemme for dette forslag på grund af EF-direktivet, men også fordi vognmændene får nogle lavere faste omkostninger, i og med at vægtafgiften kommer ned.

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Jeg vil bare sikre mig, at fru Bente Juncker fra CD har forstået Fremskridtspartiets forslag rigtigt.

Det er helt rigtigt, som fru Bente Juncker siger, at vognmændenes omkostninger falder ved, at vi fjerner udligningsafgiften, og det er vi helt enige i. Men hvis CD stemte for Fremskridtspartiets ændringsforslag, så ville vognmændenes omkostningsniveau blive yderligere sænket ved, at de ikke fik så store udgifter til diesel.

Derfor må jeg konstatere, at det, der tidligere har været bilisternes parti, i hvert fald ikke er lastvognmændenes parti.

**Kofod-Svendsen (KRF):**

Når Kristeligt Folkeparti vil stemme for både ministerens ændringsforslag og lovforslaget i dets endelige form, er det, fordi vi her har en fornuftig EF-harmonisering. Vi fjerner en ud-ligningsafgift, som har svækket vognmændenes konkurrenceevne. Endelig er der et helt rigtigt miljøaspekt.

Jeg vil da gerne komplimentere SF for den indsats, SF har ydet. Fra Kristeligt Folkepartis side har vi slet ikke haft de forståelsesproblemer, Socialdemokratiet har brugt mange dage og timer på at få opklaret. Vi har fra begyndelsen været helt klare over, at det her var miljørigtigt, så alt det opklaringsarbejde, som har været nødvendigt fra ét partis side, har vi ment var helt unødvendigt, da SF har gjort arbejdet fortrinligt, synes vi, på dette område, og det vil vi gerne komplimentere for.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Ændringsforslag nr. 2 og 3  
vedtoges uden afstemning.

§ 1 med de foretagne ændringer  
vedtoges med 108 stemmer mod 8.

Ændringsforslag nr. 1 om, at § 1 udgår, var dermed forkastet.

Ændringsforslag nr. 5  
vedtoges uden afstemning.

§ 2, således ændret,  
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 4 om, at § 2 udgår, var dermed forkastet.

§ 3  
vedtoges uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 6  
forkastedes uden afstemning.

Ændringsforslag nr. 7 og § 4, således ændret,  
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling

vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

Lovforslaget går herefter til fornyet behandling i udvalget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**7) Anden 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 kredit-tiden).*

Af skatteministeren (Fogh Rasmussen).  
(Fremsat 17/5 91. Første behandling 22/5 91. Betænkning 24/5 91).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslagets paragraffer og spørgsmålet om dets overgang til tredje behandling sattes til forhandling under ét.

Ingen bad om ordet.

*Afstemning*

§§ 1-4  
vedtoges uden afstemning.

Lovforslagets overgang til tredje behandling  
vedtoges uden afstemning.

**Tredje næstformand (Lilli Gyldenkilde):**

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

Den næste sag på dagsordenen var:

**8) Anden behandling af lovforslag nr. L 27:**

*Forslag til lov om ændring af kursgevinstloven. (Beskatning af kursgevinst på fordringer og gæld i fremmed valuta).*

Af Jens Thoft (SF) m.fl.  
(Fremsat 28/12 90. Første behandling 17/1 91. Betænkning 24/5 91).