

der, og at man derfor synes, det er meget vigtigt – og det synes vi også det er – at der er en sammenhæng mellem det, vi gør, når vi taler om grønne afgifter og erhverv, og det, som landene omkring os gør, dem, som danske virksomheder primært konkurrerer med.

På det her felt har regeringen en fastslået politik, som vi har fulgt konsekvent, siden vi lavede aftalen med Tyskland og Beneluxlandene om vejafgiften i 1994, nemlig at vi holder os under det tyske afgiftsniveau. Det respekterer vi også med det her.

Og derfor er det heller ikke rigtigt eller sagligt, når vi indimellem hører argumentationen om, at den ændring, vi foreslår her, vil bidrage til, at danske vognmænd ikke kan drive virksomhed i Danmark, og at der er nogle flytninger. Det er nogle helt andre problemstillinger, som gør sig gældende dér, hvilket jeg i øvrigt også mener dokumenteres af branchens egne undersøgelser, hvor man spørger, hvad det er, der får dem til at flytte, for jeg har i hvert fald ikke set i nogen af de svar, som er refereret dér, at dieselaftgiften overhovedet har spillet en rolle. Det ville også være unaturligt, i og med at vi konsekvent – inklusive afgiften – har holdt en lavere dieselprijs i Danmark end i vore nærmeste nabolande, derunder ikke mindst Tyskland.

Det er et princip, vi også fastholder med det her lovforslag, og derfor betyder det lovforslag, som et flertal i Folketinget vedtager om et øjeblik, at vi yder endnu et bidrag til miljøet, men uden at det går ud over dansk konkurrenceevne.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det lovforslag, som om lidt bliver vedtaget, har ikke en kæft at gøre med miljøet. Det er udelukkende for, at man skal skaffe penge til udbygningen af DSB's jernbaner. Man er på vej til at ødelægge et helt dansk transporterhverv. Der vil ske udflagning, det er det, som vi ser i øjeblikket, og det er også beviseligt, at danske vognmænd kan købe diesololie billigere i Tyskland, end de kan komme til at købe den her i Danmark.

Det er svineri ud over alle grænser, sådan som man behandler det danske transporterhverv. I forvejen har det jo besvær med at klare sig, netop fordi den danske stat pumper eksempelvis ca. 400 mio. kr. i DSB Stykgods og også ad den vej forsøger at ødelægge det private danske transporterhverv.

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Ole Stavad):

Det er et forkert billede, hr. Svend Heiselberg tegner, hvilket også klart fremgår af udvalgsbehandlingen.

Der er faktisk ikke engang en særlig uenighed imellem branchen Dansk Transport og Logistik og Skatteministeriet om, hvordan det forholder sig. Dansk Transport og Logistik har et skøn over, at den nuværende grænsehandel er på 260 mio. l i dansk favør, hvor vores skøn er lidt mindre: 235 mio. l, men det stammer så også tilbage fra 1997. Så når hr. Svend Heiselberg tegner det billede, at der er grænsehandel i tysk favør, er det simpelt hen forkert.

Det ville i øvrigt også være underligt, i og med at de danske afgifter ligger ca. 17 øre under de tyske, og det vil de også gøre efter vedtagelsen af det her forslag.

Når hr. Svend Heiselberg derudover siger, at det ikke har noget med miljø at gøre, så tror jeg, de fleste af os har været enige om, at vi ikke uden at skade danske vognmænds konkurrenceevne kunne have højere afgifter end landene omkring os. Derfor har man ikke kunnet pålægge de sande omkostninger i forhold til vognmandserhvervet. Det har vi respekteret, for vi ønsker ikke at skade danske virksomheders konkurrenceevne. Men det, vi kan gøre her, er faktisk, at vi kan komme tættere på den sande omkostning og uden at skade danske virksomheders konkurrenceevne.

Med hensyn til jernbanerne sad hr. Svend Heiselberg selv med, så vidt jeg husker, omkring bordet, den dag jeg deltog i trafikforhandlinger ovre i Trafikministeriet, og hvor jeg fuldstændig klart sagde, at det her var et forslag, men at uanset om vi skulle bruge penge på jernbaner eller ej, så var det et forslag, som efter regeringens opfattelse under alle omstændigheder skulle fremmes, fordi det ville være helt forkert, hvis det var sådan, at vi forsøgte at tiltage os en ublu konkurrencefordel på et område som det her og i øvrigt til skade for miljøet.

Så derfor er dét, at man i forhandlingerne, som de har været tilrettelagt, har finansieret en bestemt ting, ikke udtryk for, at det her forslag ikke under alle omstændigheder ville være fornuftigt og skulle have været vedtaget. Det er faktisk tilfældet.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 56 stemmer (S, SF, RV og EL) mod 55 (V, KF, DF, CD, KRF, FRI og Frank Dahlgaard (UP)).

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

37) Tredje behandling af lovforslag nr. L 93: Forslag til lov om ændring af pensionsafkastbeskatningsloven, kursgevinstloven, ligningsloven og selskabsskatteloven. (Opfølgning på pinsepakken m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 17/11 99. Første behandling 26/11 99. Betænkning 8/12 99. Anden behandling 14/12 99. 1 ændringsforslag af skatteministeren (Ole Stavad) 14/12 99).

Der var stillet 1 ændringsforslag af skatteministeren (Ole Stavad).

Ændringsforslaget sattes først til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Ændringsforslaget vedtoges uden afstemning.

Lovforslaget som helhed sattes herefter til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 60 stemmer (S, SF, RV, EL, KRF og FRI); 50 (V, KF, DF, CD og Frank Dahlgaard (UP)) stemte hverken for eller imod.

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

38) Tredje behandling af lovforslag nr. L 118: Forslag til lov om ændring af dødsboskatteloven. (Ophævelse af dobbelt personfradrag for efterlevende ægtefælle m.v.).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 3/12 99. Første behandling 7/12 99. Betænkning 10/12 99. Anden behandling 15/12 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

Ingen bad om ordet.

Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 60 stemmer (S, SF, CD, RV og EL) mod 50 (V, KF, DF, KRF, FRI, Yvonne Herløv Andersen (CD) og Frank Dahlgaard (UP)).

Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

39) Tredje behandling af lovforslag nr. L 119: Forslag til lov om ændring af lov om afgift af ledningsført vand. (Ændring af afgiftsperioden).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 3/12 99. Første behandling 7/12 99. Betænkning 10/12 99. Anden behandling 15/12 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.