

Danmark og Tyskland ikke er 10 pct., den er 9 pct. Oplysningen om lønforskellene tror jeg hr. Flemming Hansen har uret i, for hr. Flemming Hansen glemmer, at der er store arbejdsgiverafgifter, som ikke ses på lønsedlen i Tyskland, men som sendes direkte til statskassen. De undersøgelser, jeg har set senest, viser, at når man går ind og ser på en række erhvervsgrupper, er lønforskellene ofte i tysk disfavør. Det vil sige, at der er en højere løn på en lang række områder, almindelige jævne lønninger i Tyskland, når man indregner de arbejdsgiverafgifter, der skal betales.

Så jeg tror, det giver en meget lille del af forklaringen, men derfor kan det jo godt være, at der er de store lande, der har mulighed for at lave de gode aftaler med de store multinationale virksomheder. Men det er jo ikke i den ånd, vi samarbejder inden for EU; så bør det kunne flyde over grænserne også på den danske side af grænsen, så vi får en konkurrencesituation, hvad der jo tilsyneladende ikke må være i dag, når der kan være så store avanceforskelle inden for en afstand af 10 km.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v. og andre afgiftslove. (Forhøjelse af dieselafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt afgiftsdifferentiering for benzinstationer, som opfylder skærpede regler for indretning og drift).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 10/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Lovforslag nr. L 94 kan jo også i nogen grad relateres til grænsehandelsproblemer. Men selv om det indgår i finanslovsystemet, er der jo også andre elementer i det. Et af dem er jo helt klart en tradition for efterhånden i dansk afgiftspolitik vedrørende brændstof, at vi nøje følger de tyske afgifter, helst i underkanten, og det har vi jo nu praktiseret i en årrække.

Det, der sker nu, er altså, at tyskerne hæver deres afgift med 6 Pfennig svarende til 23 øre, og at vi så følger efter ifølge lovforslaget her med 18 øre. Og for ikke at forrykke balancen på det almindelige transportmarked er der også i forslaget indbygget en mekanisme, der tilgodeser privatbilismen og varebilerne, de dieseldrevne, sådan at udligningsafgiften her bliver neutraliseret. Og det må for alles vedkommende være en fornuftig politik.

Med hensyn til det sidste element i lovforslaget har der jo så været en rabat til benzinselskaberne, hvis de kunne levere et produkt med et minimum af benzen. Nu er situationen den, at det er direkte lovfæstet, hvor meget der må være i, og derfor er denne rabat irrelevant, og den flyttes så efter forslaget herover og kan ud-betales til de anlæg, som allerede nu kan leve op til de standarder, som vil være gængse i 2005. Det er jo i sig selv et ganske udmærket projekt og bør fremme både miljø og ansvarsbevidsthed i det hele taget omkring disse anlæg.

Så samlet set, både på finansieringssiden, som jo også er vigtig for lovforslaget her og finansloven, og også på grund af den afgiftspolitik, som vi har valgt at følge over for Tyskland, og så med de miljøaspekter, der er i det, kan jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale forslaget.

Knud Enggaard (V):

Det står meget rigtigt i dette forslag, at det er et led i finansloven for 2001, selv om hovedbestanddelen af det vel i virkeligheden er aftalt på et tidligere tidspunkt, nemlig princippet om at følge de tyske afgifter.

Der er fem forskellige elementer i lovforslaget og samlet med et større skatteprovenu som resultat, og det er klart også deri, finanslovsammenhængen er.

Den største bestanddel er forhøjelsen af afgiften på dieselolie med 18 øre pr. l, og den påberåber sig en parallel til en tysk afgiftsforhøjelse på

6 Pfennig pr. l eller omkring 23 øre pr. l; hertil kommer så momsforskellen i de to lande.

Der er som bekendt for tiden megen uro omkring navnlig vognmandserhvervets konkurrencesituation, det er ikke alene et dansk fænomen, det finder vi i en række af Europas lande, og ved de stærkt forhøjede energipriser, som vi stadig oplever i disse dage, konstaterer man, at denne uro stadig væk findes. Men ministeren må være meget overbevist om, at andre lande fortsat opretholder afgiftsniveauet, også selv om flere lande har fået EU-godkendelse til at sænke afgifterne her på det seneste, i hvert fald i henhold til dagens aviser.

Jeg spørger direkte ministeren, om han er helt sikker på, at forudsætningen holder, altså at prisrelationen mellem Danmark og Tyskland er den, som er forudsat i forslaget.

At udligningsafgiften tilpasses, er en logisk konsekvens af at opretholde balancen mellem benzin- og dieseldrevne køretøjer.

Det er interessant, at de enkelte benzinstationer efter forslaget skal betale en forskellig benzinafgift, altså efter om man har opfyldt de skærpede krav til indretning og drift. Venstre er ikke modstander af en afgiftsdifferentiering, hvis den er provenuneutral, hvis det er en foranstaltning, som forbedrer miljøet, men som altså ikke direkte skæpper i ministerens kasse.

Det gør denne her jo imidlertid, fordi den er lænket sammen med bortfald af benzenrabatten, sådan at ministeren samlet får en fordel på en halv snes millioner kroner om året i de år, der er opgivet her.

Det kunne have været sådan, at vi ville have været positive over for denne del af forslaget, for et sådant incitament til en mere miljørigtig adfærd kan vi naturligvis tilslutte os, også selv om det ville have indebåret en forskydning imellem de enkelte benzinstationer, men det er kædet sammen i en helhed, og det er synd.

Alt i alt er hele forslaget jo et led i regeringens finanslov og øger afgifterne med 300-400 mio. kr. pr. år i den periode, som er oplyst i forslaget.

Venstre kan ikke stemme for forslaget i sin helhed, det forstår ministeren jo udmærket, for det er jo en målbevidst politik, som regeringen har ført sammen med SF og Enhedslisten, og jeg forventer da også, at det er det flertal, som ministeren har i denne sag her. Men som sagt, hvis ministeren havde delt sit forslag og taget den egentlige miljødel vedrørende benzinstationerne ud, kunne vi have talt fornuftigt om tingene.

Flemming Hansen (KF):

Jeg synes ikke, det kan siges meget klarere, end hr. Knud Enggaard gjorde det, så jeg skal koncentrere mig om at sige, at den konservative folketingsgruppe ikke kan støtte forslaget.

Aage Frandsen (SF):

SF kan støtte det her lovforslag, for det første selvfølgelig fordi det er en aftale, vi har med regeringen, men vi gør det jo også ud fra, at vi jo har knyttet os, når det drejer sig om dieselaftgiften, til det tyske niveau, og derfor lægger vi vægt på, at vi følger dét. Så synes vi også, det er godt, at der i forslaget er nogle elementer, som man kan sige klart er miljøfremmende. Generelt set er vi jo ikke tilhængere af, at man har lave energipriser, så også alene af den grund synes vi, det er i orden, at vi følger det tyske niveau, og derfor støtter vi dette lovforslag.

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Vi synes i Dansk Folkeparti under ingen omstændigheder, at det er en god idé at hæve afgiften på dieselbrændstof, og det mener vi, uanset hvad tyskerne så finder på at gøre, eller hvad de har vedtaget at gøre fra den 1. januar 2001, som det er nævnt i forslaget om at hæve afgiften; det mener vi ikke er fornuftigt at gøre fra dansk side.

Der er i øvrigt også i forslagets fremsættelses-skrift her tale om, at man har været inde og tænke i de her baner, at det måske ikke er så fornuftigt. Afgiftsforhøjelsen skal først gennemføres pr. 1. april 2001, og som der står i fremsættelsesdelen, er det 3 måneder senere end den tyske forhøjelse, idet dieselpriiserne gennem de sidste par år er steget betydeligt, hvilket har påvirket vognmændenes økonomiske situation.

Så man har da været inde på nogle af de her tanker, som også ligger til grund for, at vi i Dansk Folkeparti er nået frem til ikke at støtte den afgiftsstigning, som regeringen med forligspartier foreslår på det område.

Så må jeg i forhold til forslagets anden del spørge ministeren, om han kunne være interesseret i at finde lidt større opbakning til den del end det, forligspartierne alene kan mønstre af mandater her i Folketingssalen, for så vil jeg da opfordre ministeren til at dele forslaget, eller at vi gør det under udvalgsbehandlingen.

For vi har faktisk også i vores behandling af det her forslag set meget positivt på den del, som motiverer tankstationerne til at komme i gang med at lave de ændringer i forhold til ind-

retning, som gør, at de vil opfylde de nye krav til indretning og drift af benzinstationer, som bliver obligatoriske i 2005.

Det vil vi gerne være med til at diskutere og prøve at finde en model for, men det er klart, at vi jo ikke kan stemme for det, hvis det er hæftet sammen med forhøjelsen af dieselaftgiften, og derfor er vi interesseret i at vide, om der er bevægelse på det her punkt, så man kunne dele forslaget i to. De har jo ikke så pokkers meget med hinanden at gøre, kan man sige, så derfor kunne det jo i sit udgangspunkt også lige så godt have været to forslag.

Vi mener, at der er en forureningstrussel i forhold til jord- og grundvand, ikke mindst i forhold til tilsætningsstoffet MTBE, og det er det, man er inde på i forbindelse med forslaget, og der medvirker vi som sagt meget gerne til at fremme skærpede krav. Men ikke som en samlet del af forslaget. Hvis det bliver ved med at være en samlet del, stemmer vi imod det samlede lovforslag.

Sonja Albrink (CD):

Forslaget er et led i opfyldelsen af regeringens miljø- og trafikpolitiske målsætninger, og det indgår også i finansloven for år 2001.

Der er flere elementer, som flere ordførere har været inde på i forslaget, hvoraf dieselolien er det største element.

Vi kunne i CD tilslutte os miljødelen, men når det skal ses i sammenhæng, må vi sige, at vi ikke kan stemme for det forslag, som det ligger nu, da der ligger en afgift på dieselolie.

Dorit Myltoft (RV):

Det Radikale Venstre kan støtte dette forslag til energiafgifter. Dermed bruges økonomiske incitamenter til at fremme miljø- og trafikpolitiske målsætninger.

Især vil også jeg fremhæve ændringen af afgiftsdifferentiering af benzinaftgiften, sådan at det støtter de benzinstationer, der opfylder Miljø- og Energiministeriets skærpede krav til indretning og drift af benzinstationer, det, som under alle omstændigheder er obligatorisk fra år 2005.

Det er en af mange bestræbelser på at sikre ren jord og rent grund- og drikkevand. Det er nemlig meget bekymrende, hvis det ikke lykkes os i Danmark at sikre alle mennesker rent drikkevand.

Det Radikale Venstre støtter hele lovforslaget.

Frank Aaen (EL):

Vi støtter selvfølgelig den afgiftsdifferentiering, der er på benzinen. Vi støtter også forhøjelsen af dieselaftgiften, og det gør vi af to grunde.

Den vigtigste er, at det er med til at finansiere en del af de velfærdsgoder og andre ting, som vi kommer med de kommende dage.

Den anden er, at kan vi her give et lille vip i retning af at styrke andre former for varetransport end lastbiltransport, synes vi også, det er en god ting, og det ville her give et lille skub i retning af at vælge andre transportformer af gods, og det vil være til stor gavn for miljøet, og derfor støtter vi det også.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Som tidligere talere har været inde på, falder lovforslaget jo i to hoveddele, og den sidste del, nemlig incitamentet til, at tankstationerne indretter sig mere miljørigtigt, finder vi overordentlig væsentlig. Her er vi hundrede procent enige, for jeg tror, det er rigtigt, når det siges, at miljømyndighederne vurderer, at udslippet fra underjordiske tanke er en alvorlig forureningstrussel mod jord og grundvand, ikke mindst tilsætningsstoffet MTBE. Det er vi helt med på.

Når det så foreslås, at Danmark skal følge den tyske afgiftsforhøjelse på diesel, der er lagt op til, må jeg sige, at det, regeringen her siger, er vi også enige i, så samlet støtter vi forslaget.

Kim Behnke (FRI):

Jeg ved, at skatteministeren i hvert fald i andre sammenhænge indimellem er optaget af at gøre vores skatte- og afgiftslovgivning mere enkel, og jeg håber, ministeren efterhånden efter de mange, mange, mange forhøjelser af dieselaftgiften og benzinaftgiften, der har været de senere år, på et eller andet tidspunkt påtager sig den ambitiøse opgave at få gjort det mere enkelt her.

At tænke sig, at der skal 49 sider til for at forhøje dieselaftgiften med nogle ganske få øre. Tabeller op og tabeller ned. En vogn, der vejer lidt mindre og lidt mere, skal straks betale en anden afgift. Det er bureaukrati ud over alle grænser, og jeg håber som sagt, at ministeren vil påtage sig den opgave at forenkle.

Ser vi så på indholdet af forslaget, kan jeg godt forstå, hvis der er danske vognmænd, der føler, at de er fuldstændig til grin. De sidder og har møder og såkaldte forhandlinger og endda med ministeren om, hvad der kan gøres for at forhindre, at danske vognmænd må lukke for-

retningen. Og hvad giver ministeren dem så? Et løfte om, at den afgiftsforhøjelse, man har planlagt, ikke bliver så stor. Men man kan altså ikke drive forretning ud fra, at man ikke skal betale helt så meget, som ministeren egentlig havde haft ambitioner om.

At der så er en brancheformand, der går ud og erklærer, at det er en sejr, at man ikke skal betale så meget, som skatteministeren oprindeligt havde planlagt, skal jeg ikke blande mig i. Men vi er altså i en situation, hvor de første vognmandsforretninger er lukket, og transportbehovet bliver ikke løst, må jeg sige til hr. Frank Aaen, ved at der skal ankomme godstog eller coastere inde i midtbyen med varer til butikkerne. Nej, i stedet for at blomsterne køres ud med danske vognmænd, bliver det store hollandske biler, der kommer direkte fra producenterne i Holland, for nu kan de gøre det billigere. Det bliver heller ikke danske vognmænd, der fylder butikkerne op med varer, det bliver Aldis lastbiler, der kører direkte fra Tyskland herop og afleverer varerne i butikkerne.

Det eneste, vi får ud af det her, er, at vi mister gode danske arbejdspladser, og at vi får fyldt de danske landeveje med biler, der er i en dårligere stand end de danske biler – biler, der stadig må køre med asbestbremseklodser osv., som rigtig kan være med til at ødelægge miljøet, og biler, som ikke overholder de danske standarder for akseltryk osv., og derfor ødelægger vores veje.

Virkningerne af forslaget her er på lang sigt til stor, stor skade for det danske miljø og den danske samfundsøkonomi, og derfor bør skatteministeren indse, at løsningen ikke er at blive ved med at forhøje de danske afgifter på vognmandserhvervet, men derimod at sætte både dieselaftgiften og de andre afgifter, vi belaster erhvervene med, ned, så det igen bliver danske chauffører og danske vognmænd, der kører med varerne, og omsætningen og produktionen sker i danske virksomheder. Det burde man have som ambition i en regering, der siger, at den er erhvervsvenlig.

Forslaget er til ubodelig skade. Antallet, ikke af virksomheder, der drejer nøglen om, men af lastbiler med danske nummerplader, der kommer til at stå stille, vil komme til at stige. Det er en udvikling, vi beklager, og vi undrer os over, at regeringen vil påtage sig det ansvar at lukke gode danske arbejdspladser.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Også her kan jeg glædeligvis sige tak til et flertal, nemlig ud over til de to regeringsordførere til hr. Frank Aaen, hr. Aage Frandsen og også her hr. Flemming Kofod-Svendsen, som på Kristeligt Folkepartis vegne har givet tilslutning. Det synes jeg er klart tilfredsstillende og en positiv modtagelse af forslaget.

Hr. Knud Enggaard havde nogle bemærkninger og nogle spørgsmål, som jeg bestemt synes er relevante, og som jeg godt vil forsøge at svare på. Hr. Knud Enggaard var inde på vognmandserhvervets konkurrencesituation, og jeg kan sige, at jeg gennem de seneste uger – som jeg også tror, jeg nævnte tidligere – har været i tæt kontakt med vognmandserhvervet. Jeg har glædet mig over, at den imødekommenhed, der kan ses en række steder i den finanslovaftale, vi har indgået som et resultat af en række af de drøftelser, vi har ført med vognmandserhvervet, også er blevet positivt modtaget, selv om jeg selvfølgelig godt ved, at man hellere så, at man helt undgik en ændring som den, vi foreslår her med hensyn til dieselaftgifter.

Det er ikke mindst de drøftelser, der har været med vognmandserhvervet, der har betydet, at vi kan se, at med den udvikling, der har været i dieselpriiserne – der i hvert fald ikke, siden vi justerede sidst for et års tid siden, skyldes afgiftsændringerne, men de stigende oliepriser – har det for en række vognmænd været svært at få den vare, man leverer, slutbeløbet på fakturaen, til rent prismæssigt at følge med brændstofudgifterne. Men det, at vi først lader forslaget få virkning fra den 1. april 2001, er udtryk for, at erhvervet i god tid i forvejen lærer vilkårene at kende, i hvert fald på afgiftssiden, og kan indrette sig efter det og lave aftaler med kunderne.

Når vi kun forhøjer med 18 øre i stedet for 23 øre, som det sker i Tyskland pr. 1. januar, skyldes det, at vi kan konstatere, at merprisen for den meget svovlette diesel, som stort set kun findes i danske tanke, fordi vi giver afgiftsmæssigt incitament til det, er blevet ca. 5 øre højere, end vi havde regnet med, og det er det, vi kompenserer for. Derfor vil vi faktisk opleve, at i hvert fald når vi ser på afgiftssiden, ville afgiften på dansk diesel i første kvartal af 2001 være ca. 40 øre lavere end i Tyskland, og når vi kommer frem til 1. april 2001, vil afgiften i Danmark være ca. 22-23 øre lavere end i Tyskland. Dermed holder vi den linje, som vi har lagt for lang tid siden, og som også hr. Knud Enggaard nævnte: vi følger ikke mindst de tyske forhold, men vi kig-

ger selvfølgelig også til Sverige, og vi ligger fortsat under de svenske afgifter.

Så spørger hr. Knud Enggaard: Holder prisen i Tyskland? Holder den afgiftsændring i Tyskland, som blev vedtaget for et års tid siden med virkning fra 1. januar 2001? Jeg kan sige, at jeg har ikke set nogen som helst signaler overhovedet fra tysk side om, at den ikke holder, og vores klare forudsætning er, at den holder. Men jeg vil også gerne give det tilsagn, også til vognmændene, at hvis der skulle ske noget, vi ikke kan forudse i dag, har vi en ny situation, som vi vil holde os til.

Princippet med dieselafgiften er at sikre, at det at drive vognmandsvirksomhed fra Danmark er et godt udgangspunkt med gode rammevilkår. Det er en målsætning, vi følger, hvad enten vi skal regulere den ene eller den anden vej, og det har også været indfaldsvinklen til de mange drøftelser, trafikministeren og jeg har haft med vognmandserhvervet. Vores forudsætning er, at den tyske afgiftsstigning på 23 øre pr. 1. januar holder, og der er ikke noget som helst, der tyder på, at det ikke bliver tilfældet.

Så har jeg med glæde noteret mig de venlige bemærkninger til forslaget anden del, nemlig at vi giver incitamenter til, at vores benzinstationer bliver indrettet på den mest miljørigtige måde. Der er indgået en aftale om, at det skal være obligatorisk fra 2005, og for at give incitament til at understøtte det økonomisk laver vi den differentiering.

Flere ordførere har været inde på, at selv om man ikke kunne støtte forslaget generelt, så ville man være parat til at diskutere en opbakning af den del af forslaget. Jeg tror, det var hr. Thulesen Dahl, der spurgte, om jeg ville dele forslaget op, og det har jeg ikke nogen principielle indvendinger imod som sådan – bortset fra, at hvis man tager forskellige forslag med forskellige elementer og hver gang skulle drage den konsekvens at begynde at dele dem op, fik vi faktisk mange a-, b- og c-forslag eller fra starten en meget stor mængde forslag, som ofte kun ville rumme et forholdsvis lille element.

Min indgang til det vil være at takke for den støtte, som ordførerne her ved førstebehandling har givet til den del af forslaget, og tilføje, at der jo også er mulighed for at tilkendegive det over for omverdenen i den måde, man formulerer sit betænkingsbidrag på. Men jeg er i sagens natur glad for, at det har været en positiv holdning fra, tror jeg, stort set alle ordførerne til den del af forslaget.

Med disse bemærkninger skal jeg endnu en gang takke for en venlig modtagelse af lovforslaget fra et flertal.

(Kort bemærkning).

Kristian Thulesen Dahl (DF):

Jeg skal bare for en ordens skyld sige til skatteministeren, at jeg er utrolig afslappet med hensyn til, om forligspartierne kan enes om, at et sådant forslag må opdeles. Jeg kan godt se, at der blandt forligspartierne kan være et ønske om, at man ikke vil have det opdelt, men nu har man siddet og forhandlet osv., og så kan man jo gøre det.

De to dele, som forslaget består af, har jo ret beset ikke noget med hinanden at gøre, og jeg kan altså ikke se andet, end at man sagtens kunne gennemføre dem hver for sig. Jeg kan ikke se, at der er noget provenumæssigt i den ene del, som påvirker den anden del, og det vil jo typisk være baggrunden for, at man fastholder tingene i ét forslag.

Men vi kan altså foreslå det, og så kan man jo selvfølgelig selv beslutte i forligskredsen, om man har lyst til at få stor opbakning til den del af forslaget, eller man ønsker at se de røde knapper lyse for det samlede forslag og dermed principielt også for den del af forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

21) Første behandling af lovforslag nr. L 95: Forslag til lov om ændring af ligningsloven. (Afgift af rentefordel ved penge- og realkreditinstitutters hensættelser).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 10/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.