

[Charlotte Antonsen]

Det vigtigste i EF's forslag, ud over at der bliver nogle miljøforbedringer ved, at vi i Danmark går over til at lægge afgift på, afhængig af hvor meget benzin man bruger, og hvor meget man forurener, er, at afgifterne skal være ens for alle virksomheder inden for områderne.

Det nytter ikke noget, at vi pålægger danske vognmænd højere afgifter, end andre lande pålægger deres vognmænd. Derfor finder vi det i Venstre naturligt at afvente, hvad EF når frem til på området, inden vi selv tager fat på at ændre vores lovgivning.

EF forventer allerede i juni i år, dvs. om to måneder, at fastlægge niveauerne på de forskellige afgiftstyper. Herefter må vi se på, hvordan disse nye EF-afgifter harmonerer med de danske, og så kan vi tage fat på tilpasningen til EF.

**Jes Lunde (SF):**

I SF synes vi også, det er et fornuftigt initiativ, man har taget fra socialdemokratisk side til at få mindsket forureningen fra den tunge diesel.

Vi vil godt overveje lidt, om det er det rigtige instrument at lave en afgiftsdifferentiering, for vi har forstået, at der ikke er nogen tekniske problemer ved at bruge let diesel over hele linien. Hvis det er rigtigt forstået, at man godt kan bruge let diesel over hele linien, kunne man for så vidt forbyde den tunge i stedet for afgiftsmæssigt at tilskynde til, at folk bruger den lette.

Jeg er klar over, at der er nogle forsyningsvanskeligheder i en periode. Derfor må vi selvfølgelig have diskuteret, hvilket middel der virker hurtigst, om det er en afgiftsdifferentiering, eller om det er et egentligt forbud. Det er noget af det, vi godt vil have opklaret i udvalgsarbejdet, men med det forbehold en principiel tilslutning til det. Det synes vi er helt fornuftigt at tage fat på.

Det må selvfølgelig ses i sammenhæng med de forhandlinger, som foregår i øjeblikket også i Skatteministeriet, hvor vi har været ovre at diskutere dieselafgiftens niveau og dieselrefusionsordningens udformning. Jeg er helt enig i de bemærkninger, der er i det socialdemokratiske forslag om, når vi laver nogle omlægninger her, at vi må sørge for at friholde den kollektive trafik. Det har jeg forstået at regeringen også er

rimeligt bevægelig over for. Det synes jeg er glædeligt.

**Ole Donner (FP):**

Fremskridtspartiet kan ikke umiddelbart støtte Socialdemokratiets forslag. Vi har sympati for, at den lette diesel kunne være billigere end den almindelige diesel, men vi vender os specielt imod jeres forslag i punkt 3, der omhandler en differentiering eller en formindskelse af den afgift, man får tilbage på dieselolien. Det kan vi under ingen omstændigheder være med til.

Det danske vognmandserhverv er så hårdt ramt i øjeblikket, at det ikke tåler flere afgifter. Desværre ved vi jo, at regeringen har tanker, der går i samme retning. Det ville måske kunne medføre en forøgelse på over 2 kr. pr. liter svær diesel for disse eksportvognmænd, og det kan vi under ingen omstændigheder være med til. Vi tror på, at det vil medføre, at det danske vognmandserhverv får så store omkostninger, at mange af dem vil flage ud og få deres vogne indregistreret i andre lande. Men vi har sympati for forslaget med den lette diesel.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Fra Det Radikale Venstres side er vi, ligesom flere andre partier, positivt indstillede over for dette miljøtiltag. Vi synes, det er en udmærket idé at prøve at lave afgiftsdifferentiering mellem forskellige typer af dieselolie, og vi er overbevist om, at det økonomiske incitament kan være et godt instrument i miljøpolitikken.

Om man nu skal bruge afgiftsdifferentiering eller ændring af differentiering i refusionsbetalingen som instrumentet, vil vi ikke på nuværende tidspunkt lægge os fast på, men det er klart, det skal være billigere for den, der bruger let diesel, end for den, der bruger den konventionelle diesel. Det er helt givet.

Angående det sidste punkt i Socialdemokratiets forslag, om aftrapning af dieselafgiftsrefusionen, er vi lidt mere forbeholdne. Generelt må det være sådan, at dieselafgiftsrefusionen skal ses i sammenhæng med konkurrenceforholdene på det europæiske marked. Derfor vil vi ikke umiddelbart sige, at vi vil gå ind for en fuldstændig aftrapning, men lad det følge det niveau, der i øvrigt kan bæres af det danske transporterhverv.