

(Kort bemærkning).

**Ole Donner (FP):**

Det fremgik af hr. Trøjborgs bemærkninger, at Socialdemokratiet ikke mener, det vil betyde noget særligt, hvis der sker en ændring i refusionen af afgiften på diesel, fordi vognmændene jo tanker op, når de kører i udlandet.

Dertil vil jeg sige, at Socialdemokratiet gør sig skyldig i en stor misforståelse, hvis man tror det. Det er klart, at danske vognmænd tanker op i Danmark, fordi de får deres afgift refunderet, og det vil betyde overordentlig meget for vognmandserhvervet, som er hårdt trængt i øjeblikket, hvis der sker en ændring i det forhold.

(Kort bemærkning).

**Trøjborg (S):**

Må jeg sige til skatteministeren, at hvis de forventninger, skatteministeren har til beslutningsprocessen i EF, skulle vise sig at blive en realitet, så ligger det jo lige for at vedtage det socialdemokratiske forslag, der fastlægger nogle principper om, at man skal ophæve refusionsordningen for afgift på diesel, fordi det i givet fald så er det, der bliver tale om. Så bliver det selvfølgelig op til en beslutning, efter at man har fået direktivforslaget vedtaget, at fastlægge niveauet for dieselaftgiften.

Men jeg vil gerne spørge skatteministeren: Man kan vel ikke forestille sig hindringer lagt i vejen i forbindelse med behandlingen af et EF-direktiv for de første to punkter i det socialdemokratiske beslutningsforslag, der går på en differentiering af dieselaftgiften, der favoriserer den miljøvenlige diesel?

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Nu er hele spørgsmålet om anvendelse af den såkaldt lette diesel jo så nyt, at det har der heller ikke i EF-sammenhæng været særligt grundlag for at gå ind og vurdere. Derfor ligger der ikke på nuværende tidspunkt nogen forslag fra EF-Kommissionens side om adgang til at foretage en sådan afgiftsdifferentiering for så vidt angår diesel, men på den anden side heller ikke det modsatte, altså heller ikke et forbud imod det.

Jeg kunne måske endda føje til, at i de bestræbelser, EF-Kommissionen i øjeblikket ud-

folder på at tilrettelægge et fremtidigt afgiftssystem, tages der faktisk i stærkere og stærkere omfang miljøhensyn. F.eks. er EF-Kommissionens seneste forslag til direktiv vedrørende en dieselaftgift jo båret af et ønske om, at også synspunkter vedrørende CO<sub>2</sub> skal anvendes ved tilrettelæggelsen af afgifterne, og det er noget, der arbejdes ganske intenst videre med i EF-sammenhæng.

Derfor har jeg vanskeligt ved at forestille mig, at der som led i et fremtidigt afgiftssystem for alle EF-lande skulle være noget forbud imod at foretage en afgiftsdifferentiering, der kan fremme anvendelsen af let diesel.

Men så må jeg vende tilbage til noget af det, jeg var inde på i min indledning, nemlig at på nuværende tidspunkt er der også på det tekniske plan i og for sig meget lidt viden om den lette diesel. Der er en formodning om, at den lette diesel er mere miljøvenlig end den almindelige diesel, og jeg synes, alle i så fald bør være interesserede i at fremme den lette diesel. Der kræves nok mange tekniske analyser endnu, før det definitivt er fastslået som en kendsgerning, men jeg vil gerne gentage regeringens meget positive holdning til at fremme anvendelsen af let diesel. Forsyningssituationen vedrørende let diesel er sådan på nuværende tidspunkt, at det ikke er muligt at anvende den generelt, men man kan selvfølgelig gennem afgiftspolitikken fremme lysten til både at fremstille og at anvende den lette diesel, akkurat som vi med stor succes har gjort det for så vidt angår den blyfri benzin, hvor markedsandelen i dag er oppe på over 60 pct. og har bevæget sig fra 0 til 60 pct. i løbet af få år på grund af en succesfuldt afgiftsdifferentiering. Og det er da helt oplagt at anvende den gode erfaring, også når det gælder diesel.

Men det er mest relevant, vil jeg godt sige, at tage det op i forbindelse med tilrettelæggelsen af afgifterne i EF-sammenhæng. Det, EF-Kommissionen lægger op til, er at afskaffe refusionen af dieselaftgift for erhverv i de lande, hvor det gælder. Altså hvis EF-Kommissionens direktivforslag bliver vedtaget, er det ikke muligt at refundere dieselaftgiften for erhvervmæssig vejtransport.

Hvis det er det, vi kommer ind i, altså at der skal betales dieselaftgift for erhvervmæssig vejtransport, er det relevant at se på, om man så