

**[Ove Fich]**

man skal give et ekstra incitament til at bruge denne primært i rutebiler – og med rutebiler tænker vi naturligvis først og fremmest på by-busserne – således at vi kan få den miljøgevinst, der er ved at bruge den ultralette diesel.

Nu er det imidlertid sådan, at de nødvendige EF-direktiver på dette område ikke er forhandlet på plads. Godt nok er der enighed om dieselafgiften, men der er fortsat ikke klarhed med hensyn til, hvilke undtagelser der vil blive. Derfor mener vi, det vil være klogest at vente, indtil direktiverne er på plads, og det regner vi da med de kommer i indeværende år, således at vi kan klare det hele ved én lovgivning sidst på året, frem for at vi nu principielt indfører dieselafgift og vi så siden hen skal til at definere undtagelserne.

Så vores holdning vil være, at vi skal klare det hele ved én proces, når vi har klarhed på EF-direktiverne. Det betyder naturligvis også, at vi på dette felt afviser at gennemføre det i to tempi, pr. 1. juli og pr. 1. januar, og mener, at det hele skal vente til den 1. januar.

Det tredje lovforslag handler om lettelse af vægtafgiften på lastvogne, turistbusser og lignende. Det skal kompensere for de ekstraomkostninger, som vognmændene får på grund af dieselafgiften. Vi vil nøje studere, hvorvidt kompensationen er af den rigtige størrelse, hvorvidt vi rent faktisk opnår det, vi tilstræber, og så vil vi naturligvis studere omhyggeligt, hvorvidt der er behov for denne erhvervsstøtte, som det jo i realiteten er, i og med at de andre lande har dieselafgifter på det niveau, vi får, og de andre lande har lige så store vægtafgifter eller større end dem, vi allerede har i dag.

Vi vil altså nøje vurdere erhvervsstøttekomponenten i dette forslag, men grundlæggende er vi positivt indstillet over for det. Vi vil naturligvis også gerne have helt klarhed over, at vi ikke i denne sammenhæng vedtager nogle regler, som vi siden hen vil kunne få problemer med i relation til EF.

Det fjerde lovforslag handler om kapitaltilførselsafgiften, og her vil jeg gerne sige, at det har vi været modstandere af hidtil, og det er vi fortsat. Der er naturligvis en speciel situation i relation til det forøgede kapitalkrav, som vi for nylig stillede i en lovgivning i forbindelse med anpartsselskaber og aktieselskaber. I den sammenhæng var der jo et flertal her i Folketinget, der bad ministeren undersøge, hvorvidt Kom-

missionen ville acceptere en differentieret kapitaltilførselsafgift på grund af denne lidt specielle situation. Vi har bemærket, at regeringen har henvendt sig til Kommissionen, men selv om man ikke har fået svaret – vi har da i hvert fald ikke bemærket svaret – går man nu lige pludselig frem og ønsker kapitaltilførselsafgiften fuldstændig afskaffet. Vi finder det meget underligt, at ministeren forsøger dette uden om det flertal, som ministeren godt ved der er i Folketinget.

Endelig det femte og sidste lovforslag, der handler om kredittiden, idet man laver den 15. i måneden efter salget til almen betalingstid, som vi allerede har indført det for øl, vin og mineralvand sidste år. Nu gælder det is, tobak, spiritus og chokolade, og det er vi positivt indstillet over for.

Min slutbemærkning skal være lidt om finansieringen. Vi har nøje studeret finansieringsforslaget, og vi bemærker naturligvis med en vis interesse, at regeringen vil finansiere en god part af dette her via CO<sub>2</sub>-afgiften. Ikke mindre end 920 mio. kr. af CO<sub>2</sub>-afgiftens provenu ønsker regeringen at bruge på dette.

Vi vil gerne se på hele finansieringen, men jeg vil gerne sige, at vi føler os ikke bundet af nødvendigvis at lave den finansiering, som regeringen har lagt op til. Vi mener også, der er andre vigtige lovforslag, der skal finansieres – her vil jeg gerne nævne handicapkørsel og Alkohol fonden – og derfor vil vi gerne have en lidt grundigere gennemgang af hele finansieringen af disse lovforslag.

**Aagaard (KF):**

Jeg vil gerne starte med at rose regeringen for, at man nu kommer med disse lovforslag, som vi ser som den sidste del af de nødvendige afgiftstilpasninger, der skal ske herhjemme, før rejseogsrestriktionerne fjernes 1. januar 1993.

Vi er i Det Konservative Folkeparti helt klart af den opfattelse, at der opnås langt den største effekt på grænsehandelen ved en hurtig nedsættelse af afgifterne. Vi har stadig væk en betydelig grænsehandel, og der er ingen tvivl om, at der går en periode, inden man vænner sig til, at prisforskellene er minimeret, og at fordelene, eller besparelsen, ved at handle syd for grænsen er begrænset i forhold til den nuværende situation.