

[Aagaard]

Derfor havde vi selvfølgelig også gerne set, at hele afgiftsnedsettelsen var blevet gennemført nu og ikke kun de to tredjedele, der ligger i forslagene, men vi har helt klart fuld forståelse for de provenumæssige forhold. Vi ser det som en klar og værdifuld håndsrækning til de danske butikker, som jeg er helt overbevist om nok skal vide at udnytte situationen, så det giver det mindre provenutab, der anslås i forslagene. Vi kan blot se på den udvikling, der er sket i branchen for parfume og toiletartikler, siden man her helt fjernede afgifterne.

Ser vi på L 248 vedrørende afgift af olie og gas, så er det jo en form for anden etape af den afgiftstilpasning, som vi har besluttet os for at gennemføre til et EF-niveau, et niveau, der er bred enighed om i EF's Ministerråd, og som er fastlagt på et forholdsvis højt niveau ud fra den tanke, at vejtrafikken må være med til at betale de omkostninger, som samfundet påføres i form af brug af og slid på vejene, og at afgifterne også skal afspejle miljøomkostningerne.

Set i det internationale perspektiv bør disse reguleringer ikke forringe den danske konkurrenceevne i forhold til EF-landene, og vi ser lovforslaget som et forslag, der lever op til sidste års forlig om at gennemføre en generel differentiering af olieafgiften mellem almindelig og let dieselolie, og vi reserverer med forslaget ultralet diesel for den kollektive rutebiltrafik og let diesel til det øvrige automarked. Vi forventer, at der inden for en overskuelig tid vil være tilstrækkelige mængder af ultralet diesel, således at det kan udbredes til hele området.

Men uanset at man fra vognmandserhvervs side vil kunne overvælde den manglende refusion af dieselafgiften på højere fragtrater og dermed egentlig kan dokumentere, at konkurrenceevnen over for udenlandske vognmænd ikke sættes over styr, så er det en kendsgerning, at rigtig mange danske vognmænd er i en betrængt situation og også trænges af måske især hollandske vognmænd. Rigtig mange har vel i dag en indtjening, som er særdeles anstrengt.

Derfor er vi også meget tilfredse med, at regeringen samtidig foreslår særdeles markante nedsættelser af såvel vægtafgiften som afgiften på ansvarsforsikringer. Det er markante nedsættelser, som helt givet vil få stor omkostningsmæssig betydning, og tilsvarende gen-

nemføres der procentvise nedsættelser af ud-ligningsafgiften for både hyrevogne og private personbiler. Så alt i alt noterer vi os med tilfredshed, at forslagene har en afbalancerende virkning med hensyn til vognmandsbranchen.

Derfor kan vi også give tilslutning til lovforslag nr. L 251 om en afkortning af kredittiden. Det betyder jo, at stort set alle forbrugsafgifter nu får samme angivelses- og betalingsstidspunkt, nemlig den 15. efter salgsmåned. At kapitaltilførselsafgiften helt ophæves pr. 1. juli 1992, betragter vi ligeledes som en værdifuld omkostningslempelse for de virksomheder, der skal opfylde de nye kapitalkrav, både aktie- og anpartsselskaber.

Derfor vil jeg afslutningsvis konstatere, at vi i Det Konservative Folkeparti er tilfredse med, at vore holdninger til harmonisering bliver opfyldt med disse forslag, at der gives betydelige omkostningslempelser til de erhverv, som rammes negativt af afgiftstilpasningen, at der fortsat lægges vægt på et vidtgående hensyn til miljøet, og sidst, men ikke mindst, at forslagene er finansieret krone til krone.

Charlotte Antonsen (V):

Venstre kan støtte afgiftspakken.

Spørgsmålet, om Danmark skal tilpasse sig EF, er jo ikke kun aktuelt, når vi modtager en dom. Af hensyn til grænsehandelen kan vi jo f.eks. være nødt til at sænke nogle afgifter, så detailhandelen i Danmark ikke påføres urimelig konkurrence af detailhandelen på den anden side af grænsen.

Jeg har forstået, at Socialdemokratiet nok vil være med til at gennemføre en afgiftsnedsettelse, men at man mener, at det kan udsættes til nytår, og så må man jo spørge: Hvorfor dog det? Vi har jo allerede set, at den beskedne afgiftsnedsettelse, vi gennemførte i sommer, har haft en meget gunstig virkning på grænsehandelen. Væsentlig færre danskere kører til Flensborg for at proviantere, og de kan ikke spare lige så meget på øl og vin, som de plejede. Parfumeafgiften er også blevet fjernet, og nu får man jo heller ikke længere rejsen betalt ved at fylde tanken op, for benzinen er ikke længere billigere i Tyskland.

Når man kører over grænsen for at hente øl og vin, benytter de fleste jo også lejligheden til at købe andre varer. Den tyske moms er som bekendt på 14 pct., mens den danske er på 25