

[Jes Lunde]

opgave. Der er simpelt hen ikke noget at raffe om, Danmark er nødt til at bruge de 2 mia. kr. til afgiftsnedsættelser. Det er også kun derfor, SF går ind i det, og jeg må fastholde, at det er et eksempel på brudte løfter, for i 1986 fremstillede man det sådan, at der ikke blev nogen konsekvenser på skatte- og afgiftsområdet. Men det blev der altså, ganske markant endda.

Til sidst til hr. Ove Fich, som sagde, at SF kun har fået 10 øre ud af 1 mia. kr. Hr. Ove Fich husker dårligt; der var mange andre momenter i den aftale. Blandt andet blev prisen på dieselolie hævet for erhvervslivets vedkommende, og det har medvirket til at reducere forureningen. Det vil også gøre sin virkning, at vi får differencen på 10 øre til fordel for let diesel. Det er sådan, at let og tung diesel ikke har nogen indbyrdes tekniske fordele som motorbrændstof, man kan lige så godt bruge let som tung, men en prisforskel på 10 øre er nok til, at den tunge diesel vil forsvinde fuldstændig fra markedet, og det er jeg overbevist om at hr. Ove Fich vil kunne se efter den 1. juli. Den tunge diesel med den megen forurening med svovl osv. forsvinder simpelt hen fra markedet, så det er en meget stor miljømæssig gevinst, SF har formået at høste som følge af den aftale, vi indgik i foråret 1991, mens Socialdemokratiet ikke turde gå med.

(Kort bemærkning).

Aagaard (KF):

Jeg er enig med hr. Jes Lunde i, at vi står over for en bunden opgave, men det er af konkurrencemæssige årsager. De markante konsekvenser, som hr. Jes Lunde talte om, har vi da kendt op gennem 1980'erne. Vi vidste også forud for afstemningen om EF-pakken, at det var en bunden opgave, vi stod over for, at harmonisere vores afgifter, så vi var i stand til at gå gnidningsfrit ind i det indre marked.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Jo, vi gør det af konkurrencemæssige årsager, men konkurrencebetingelserne har jo netop ændret sig på grund af EF-pakken. I kraft af, at den danske befolkning sagde ja i 1986, er konkurrenceforholdene nu ændret sådan, at vi er nødt til at gøre det her, og derfor er det en konsekvens af EF-pakken.

Ole Donner (FP):

Fremskridtspartiet erkender, at der er behov for at tilpasse de danske øl- og vinafgifter til EF-niveau, ikke mindst af hensyn til grænsehandelen, men Fremskridtspartiet er ikke enig i den metode, som skatteministeren foreslår. Vi mener, at skatteministeren samtidig med nedsættelsen af disse afgifter havde en god mulighed for at vise den danske befolkning, at regeringen er indstillet på at spare på de offentlige udgifter, og Fremskridtspartiet ser gerne, at finansieringen sker ved offentlige besparelser og ikke ved forhøjelse af andre afgifter, som det er foreslået her.

Fremskridtspartiet mener også, at regeringen bør overveje, hvornår ikrafttrædelsen skal finde sted. Hvis man, som regeringen foreslår, sætter en del af afgiftspakken i kraft fra den 1. juli 1992, bliver der et stort manglende provenu, som regeringen foreslår at dække ved ekstra afgifter. Fremskridtspartiet mener, at man i stedet burde bruge tiden til at finde nogle offentlige besparelser og eventuelt vente med at lade loven træde i kraft til den 1. januar 1993. Vi er altså enige med Socialdemokratiet om den dato.

Fremskridtspartiet vil altså gerne være med til at nedsætte øl- og vinafgifterne, men vi er til gengæld modstandere af den drastiske forhøjelse af dieselafgift og gasafgift. Dog er det efter vores mening en god idé at give kompensation til vognmændene gennem en nedsættelse af vægtafgiften, udligningsafgift på hyrevogne osv.

Forslaget om ophævelse af kapitaltilførselsafgiften kan vi også støtte, men forslaget om kreditstramninger for punktafgifter er vi modstandere af. Vi mener, at erhvervslivet er så hårdt ramt i forvejen, at man ikke også skal forsøge at presse virksomhederne her.

Regeringen indgik i 1991 en aftale om, at dieselolien skal belastes med en stor afgift, ligesom der skal fastsættes en minimumsafgift på autogas. Disse afgifter skal indføres senest den 1. januar 1993, og regeringen gennemførte i 1991 sammen med et flertal i Folketinget en lov, som medførte, at vognmandserhvervet fik højere dieseludgifter. Fremskridtspartiet var ikke med i den pågældende aftale, og vi har stadig det synspunkt, at hvis det bliver dyrere for vognmænd at købe diesel, må der ske en tilsvarende kompensation på andre afgiftsområder.