

## Afstemning

Lovforslaget vedtoges med 57 stemmer (S, SF, RV, EL og Frank Dahlgaard (UP)) mod 2 (FRI); 51 (V, KF, DF, CD og KRF) stemte hverken for eller imod.

### Anden næstformand (Henning Grove):

Lovforslaget vil nu blive sendt til statsministeren.

Den næste sag på dagsordenen var:

### 36) Tredje behandling af lovforslag nr. L 89: Forslag til lov om ændring af forskellige afgiftslove. (Forhøjelse af dieselafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften).

Af skatteministeren (Ole Stavad).

(Fremsat 12/11 99. Første behandling 26/11 99.

Betænkning 10/12 99. Anden behandling 15/12 99).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.

## Forhandling

### Mariann Fischer Boel (V):

Der har under udvalgsbehandlingen af lovforslaget, der jo drejer sig om at forhøje dieselafgiften med 23 øre pr. l, været afgivet et svar fra skatteministeren på en henvendelse fra Dansk Transport og Logistik.

Skatteministeren fastholder i sin besvarelse, at de provenuberegninger, som Dansk Transport og Logistik har foretaget med hensyn til det overskud, der kan opnås ved et prisspænd på f.eks. de her 23 øre, som forslaget drejer sig om, i forhold til udlandet, ikke er realistiske. Skatteministeren henviser til forholdene, som de var i begyndelsen af 1990'erne, hvor prisspændet i forhold til udlandet var omkring 2 kr., og da tankede udenlandske lastbiler omkring 50 mio. l i Danmark. Og derfor mener ministeren ikke, at det er realistisk at forvente, at en fastholdelse af den nuværende afgift, altså en undladelse af vedtagelse af forslaget, vil medføre det provenu, der kan modsvare det,

som skatteministeren regner med at forslaget vil give.

Men nu er det jo sådan, at der er sket utrolig meget på hele transportområdet siden begyndelsen af 1990'erne. Reglerne om, at man kun – på det tidspunkt – måtte have 200 l i sin tank, når man kørte sydpå, er afskaffet. Antallet af udenlandske biler er cirka fordoblet. Og da en typisk lastbil i dag tanker omkring 600 l, bliver den samlede tankningskapacitet for udenlandske lastbiler på 420 mio. l, altså seks gange så meget som i begyndelsen af 1990'erne. Og så ser regnestykket jo pludselig fuldstændig anderledes ud.

Skatteministeren lægger også i sin besvarelse megen vægt på hele miljøspørgsmålet, men jeg er i virkeligheden bange for, at man vil opnå det stik modsatte af de intentioner, ministeren har, for der er jo givet eksempler på, at der er sket et markant fald i salget af dieselolie i Danmark, altså den miljøvenlige dieselolie.

Hvis ministeren ønsker, at vi får et maksimalt salg af dansk dieselolie, altså den miljøvenlige dieselolie, så bliver der nødt til at være et prisspænd i forhold til udlandet, som er væsentlig større end det, der lægges op til med lovforslaget.

Nu er det jo nok ikke dieselpriserne i Danmark alene, der får vognmænd til at true med at udflage, men det er min opfattelse, at det netop er forhøjelsen sammen med alle de andre byrder, som pålægges erhvervslivet i forbindelse med vedtagelse af finansloven, der gør, at det her bare bliver dråben, der får bægre til at flyde over.

### Skatteministeren (Ole Stavad):

Som fru Mariann Fischer Boel givet er opmærksom på, er de forudsætninger, vi lægger ind i svarene, ikke de 50 mio. l, hvilket også fremgår klart af svarene, vi har givet.

Vi mener, at de beregninger, som man i den pågældende organisation har lavet, er urealistiske. Vi mener også, vi i svarene til Folketingets Skatteudvalg har dokumenteret/sandsynliggjort, at de er urealistiske.

Derudover undrer jeg mig egentlig en lille smule over Venstres holdning til det her forslag, for vi har jo haft mange diskussioner om grønne afgifter, og jeg har faktisk altid hørt svaret fra Venstre sådan, at man ikke er modstander af grønne afgifter, men at man er, synes jeg helt rimeligt, optaget af, at det ikke giver en konkurrenceforvriddning for danske virksomheder.