

Danmark og Tyskland ikke er 10 pct., den er 9 pct. Oplysningen om lønforskellene tror jeg hr. Flemming Hansen har uret i, for hr. Flemming Hansen glemmer, at der er store arbejdsgiverafgifter, som ikke ses på lønsedlen i Tyskland, men som sendes direkte til statskassen. De undersøgelser, jeg har set senest, viser, at når man går ind og ser på en række erhvervsgrupper, er lønforskellene ofte i tysk disfavør. Det vil sige, at der er en højere løn på en lang række områder, almindelige jævne lønninger i Tyskland, når man indregner de arbejdsgiverafgifter, der skal betales.

Så jeg tror, det giver en meget lille del af forklaringen, men derfor kan det jo godt være, at der er de store lande, der har mulighed for at lave de gode aftaler med de store multinationale virksomheder. Men det er jo ikke i den ånd, vi samarbejder inden for EU; så bør det kunne flyde over grænserne også på den danske side af grænsen, så vi får en konkurrencesituation, hvad der jo tilsyneladende ikke må være i dag, når der kan være så store avanceforskelle inden for en afstand af 10 km.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning

Formanden:

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

20) Første behandling af lovforslag nr. L 94: Forslag til lov om ændring af lov om energiavgift af mineralolieprodukter m.v. og andre afgiftslove. (Forhøjelse af dieselafgiften og nedsættelse af udligningsafgiften samt afgiftsdifferentiering for benzinstationer, som opfylder skærpede regler for indretning og drift).

Af skatteministeren (Ole Stavad).
(Fremsat 10/11 2000).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Erik Mortensen (S):

Lovforslag nr. L 94 kan jo også i nogen grad relateres til grænsehandelsproblemer. Men selv om det indgår i finanslovsystemet, er der jo også andre elementer i det. Et af dem er jo helt klart en tradition for efterhånden i dansk afgiftspolitik vedrørende brændstof, at vi nøje følger de tyske afgifter, helst i underkanten, og det har vi jo nu praktiseret i en årrække.

Det, der sker nu, er altså, at tyskerne hæver deres afgift med 6 Pfennig svarende til 23 øre, og at vi så følger efter ifølge lovforslaget her med 18 øre. Og for ikke at forrykke balancen på det almindelige transportmarked er der også i forslaget indbygget en mekanisme, der tilgodeser privatbilismen og varebilerne, de dieseldrevne, sådan at udligningsafgiften her bliver neutraliseret. Og det må for alles vedkommende være en fornuftig politik.

Med hensyn til det sidste element i lovforslaget har der jo så været en rabat til benzinselskaberne, hvis de kunne levere et produkt med et minimum af benzen. Nu er situationen den, at det er direkte lovfæstet, hvor meget der må være i, og derfor er denne rabat irrelevant, og den flyttes så efter forslaget herover og kan ud-betales til de anlæg, som allerede nu kan leve op til de standarder, som vil være gængse i 2005. Det er jo i sig selv et ganske udmærket projekt og bør fremme både miljø og ansvarsbevidsthed i det hele taget omkring disse anlæg.

Så samlet set, både på finansieringssiden, som jo også er vigtig for lovforslaget her og finansloven, og også på grund af den afgiftspolitik, som vi har valgt at følge over for Tyskland, og så med de miljøaspekter, der er i det, kan jeg på Socialdemokratiets vegne anbefale forslaget.

Knud Enggaard (V):

Det står meget rigtigt i dette forslag, at det er et led i finansloven for 2001, selv om hovedbestanddelen af det vel i virkeligheden er aftalt på et tidligere tidspunkt, nemlig princippet om at følge de tyske afgifter.

Der er fem forskellige elementer i lovforslaget og samlet med et større skatteprovenu som resultat, og det er klart også deri, finanslovsammenhængen er.

Den største bestanddel er forhøjelsen af afgiften på dieselolie med 18 øre pr. l, og den påberåber sig en parallel til en tysk afgiftsforhøjelse på