

[Skrumsager Skau]

Det var ikke et ultimatum, og det ved Socialdemokratiet også godt.

Pia Dahl (FP):

Så vidt jeg er orienteret, er det ikke finanslovdebatten, vi har i dag, men en debat om lovforslag nr. L 83, L 84, L 85 og L 87, så dem vil jeg holde mig til og tale en lille bitte smule om.

Fremskridtspartiet er bestemt ikke utilfreds med de små skridt, der med disse forslag er lagt op til at tage med hensyn til at lempe afgifter i grænsehandelsøjemed. Det er små skridt i den rigtige retning. Det gælder i hvert fald for lovforslag nr. L 83, L 84 og L 87.

Jeg skal ikke gå i detaljer, men blot oplyse, at vi tilslutter os forslagene. Jeg skal dog ikke fra Fremskridtspartiets side lægge skjul på, at det, at lovforslag nr. L 85 om forhøjelse af vægtafgiften nu ikke længere lyder på de oprindelige 80 pct.s forhøjelse, men kun på 55 pct., er vi ganske udmærket tilfredse med. Ikke desto mindre opgiver vi ikke arbejdet med at få denne procent yderligere nedsat. Det er klart for enhver – det bør det i hvert fald være – at det ikke er fremskridtspolitik, hvis specielt pensionister, som måske kører ganske lidt, skal pålægges større udgifter, end de i øjeblikket har ved at holde bil.

Som sagt tilslutter vi os forslagene.

Elisabeth Arnold (RV):

Med glæde, overraskelse og forundring lytter man til den foregående ordførers lovsyngelse af disse afgiftsforslag, især forslaget vedrørende vægtafgifter. Jeg hørte fru Pia Dahl sige, at Fremskridtspartiet var tilfreds med, at vægtafgiften kun steg med 55 pct. Nu har Fremskridtspartiet taget et meget afgørende og et meget farligt skridt ud på ansvarlighedens vej, og det ønsker jeg fru Pia Dahl tillykke med. Jeg håber, hun må fortsætte i samme stil.

Disse afgiftsforslag er en afspilning af den melodi, der har kørt stort set hele 1988. Der har været ønsket afgiftsnedsættelser for de såkaldt grænsehandelsfølsomme varer, dvs. ting, folk køber, fordi de er billigere i Tyskland. Det er stort set det, det drejer sig om, og det er i dette tilfælde blevet udmøntet i, at afgiften på sukker, videooptagere, farve-tv, vaskemaskiner, tændstikker, spillekort og andre interessante ting skal fjernes, og endvidere nedsættes benzinafgiften.

Det har stået i regeringens oprindelige plan, det har stået i regeringens andet, tredje og fjerde udspil, det har stået i Socialdemokratiets »Gang i 90'erne«, som jeg har gjort mig den umage at læse, fru Pia Gjellerup. Der stod også andre interessante ting f.eks. om konsumis, te, kaffe og mineralvand, som også skulle have afgiftsnedsættelser. Den nødvendighed af afgiftsnedsættelser, som har bestået i de sidste par år, består fortsat, selv om to forhandlingsdelegationer tilfældigvis ikke kan blive enige om at gennemføre de ting, som de i grunden er enige om. Derfor må man nu gennemføre afgiftslettelserne på den måde, man nu kan, og det er lykkedes at få flertal for at fjerne sukkerafgiften og for at få nedsat afgiften på de forskellige andre varer.

Samtidig har vi følt, det var rimeligt at indføre en stigning i vægtafgiften, så effekten på trafikken og på miljøet blev nogenlunde ansvarlig. Det er jo ikke sådan, at man helt kan overse et krav for at få en effekt et andet sted. Når vi ser på benzinafgiften, er vi derfor nødt til at se på både grænsehandelstrafikken, som ikke forsvinder, hvis vi ikke rører ved benzinafgiften, og på vægtafgiften, så folk i det hele taget kører mindre.

I forbindelse med grænsehandelsvarerne vil jeg sige, at dette er et godt signal til handelen, der mange gange har beklaget sig over de høje afgifter, der har medført, at dens forretningsgrundlag forsvinder. Derfor er det et godt signal til handelen, at vi nu fjerner disse afgifter. Den må så se at få genetableret den handel, den siger den er blevet berøvet på grund af regeringens afgiftspolitik.

Men dette er også en advarsel til handelen. Jeg vil give hr. Aage Frandsen fra SF fuldstændig ret i, at det tidligere har vist sig, når man har nedsat afgifter, at det slet ikke var afgifterne, der var problemet. Det var avanceforskellene, og det har folk godt kunnet finde ud af, så der har stadig væk været en fordel ved at tage fra Danmark til Tyskland og købe visse varer. Det er så op til handelen at finde ud af, hvordan de vil klare det problem. Nu har de ikke længere Folketingets afgiftspolitik at skyde skylden på, hvis det ikke går dem rigtig godt.

Om samspillet mellem benzinafgift og vægtafgift og indflydelsen på forskellige typer trafikanter må vi sige, at det ikke rigtig er til at gennemskue, hvem der vil få mest eller mindst glæ-