

gerne levere, hvis vi får spørgsmålet gennem udvalget. Dermed tror jeg også, at vi kan dokumentere, at der egentlig ikke er meget at give af med de ændringer, vi her har lavet, hvor vi går ned på minimumsafgiften, for så vidt angår vægtafgiften, og hvor vi fjerner afgiften på answersforsikringer. Så er der sådan set ikke meget mere, vi kan regulere på. Men det får vi, når spørgsmålet kommer, lejlighed til at give svar på og i givet fald også diskutere.

Hr. Jes Lunde var bestemt ikke tilfreds med miljøvirkningen af dette forslag; det kan jeg på sin vis godt forstå. Vi har heller ikke forsøgt at sælge dette under en stor fed overskrift, der hed, at det her er virkelig noget, der giver store miljøforbedringer. Vi har tilstræbt en sammensætning af denne pakke, så vi kan sige, at i den udstrækning, det har virkninger, så er det positive og ikke negative virkninger.

Vores problem er jo, at vi i forhold til dieselafgiften er utrolig følsomme, når vi ser på grænsehandelsproblemet. Det er meget store mængder, der flyttes på den forkerte side af den dansk-tyske grænse, hvis vi kommer over det tyske niveau. Det får så yderligere den miljømæssige konsekvens, at hvor vi har let diesel, har tyskerne endnu ikke let diesel – de har planlagt det senere hen i 1990'erne – så vi risikerer, at også de biler, der kører ind i Danmark, kommer med brændstof, der miljømæssigt set er lidt ringere end den diesel, der sælges på den danske side af grænsen.

Derudover må vi også sige, at provenumæssigt vil det komme til at koste ganske meget, hvis hele grænsehandelen flytter på den tyske side af grænsen i stedet for at være, som den fortrinsvis er i dag: på den danske side af grænsen. Men også det kan vi få lejlighed til at uddybe under udvalgsarbejdet.

Hr. Kristian Thulesen Dahl spurgte: Hvordan ser det ud med de øvrige Beneluxlande? Til det kan jeg sige: De seneste oplysninger, vi har – med de forbehold, man må tage – er, at vi forventer, at såvel Belgien som Luxembourg vil være med fra starten pr. 1. januar 1995, og at Holland formentlig først kommer med nogle måneder senere. Når vi lægger meget stor vægt på, at vi er med fra starten, er det, fordi det giver os nogle muligheder for at tilrettelægge det administrative system. Hvis vi først kommer ind senere og skal hæfte os på det tyske system, risikerer vi at blive påduttet noget bureaukrati, som vi bestemt vil gøre os umage for at prøve at undgå.

Derfor bliver jeg også nødt til at komme med en forsigtig opfordring til Folketinget og Folketingets Skatteudvalg om, at vi hjælper hinanden med at få dette forslag gjort færdigt, så det kan vedtages senest medio november. For det er faktisk nødvendigt, hvis vi skal kunne nå at løse de problemer og sætte de ting i værk, der skal opfyldes omkring det administrative, så vi allerede fra den 1. januar 1995, når danske lastbiler kører over den dansk-tyske grænse, ved, at når bilen har en dansk nummerplade på, er det garanti nok for, at vejafgiften er betalt. Dermed sparer vi også de danske vognmænd for en masse administrative problemer og for at blive standset og for, at de hver gang skal vise, om de nu også har betalt vejafgiften. Derfor ligger der klart nogle administrative fordele ved, at vi kommer med fra starten, både i forhold til tilrettelæggelsen og i forhold til vore vognmænd, der kører i de andre lande, som har vejafgiften.

Fru Elisabeth Arnold mente, at vi skulle bruge en del tid i udvalget på at få forslaget ordentligt gennemarbejdet; det er jeg helt enig i. Så får vi i fællesskab den størst mulige sikkerhed for konsekvenserne, når forslaget vedtages; men vi bør også skynde os så meget, at vi kan sikre, at det er endeligt på plads, så vi kan nå at få den administrative del med.

Hr. Frank Aaen var inde på, at der var behov for at få flyttet gods fra lastbiler og over på bærer; det tror jeg er en intention, vi har fælles, men der er ikke megen idé i at få flyttet godset fra danske lastbiler og over på udenlandske lastbiler. Derfor beder jeg om, at man også prøver at se konkurrencevinklen, at vi med den fri bevægelighed ikke har nogen begrænsninger for, at man i stedet kan bestille andre landes vognmænd til at transportere varerne. Derfor har vi interesse i at tilrettelægge konkurrencevilkårene for danske vognmænd, så de kan klare sig internationalt sammen med de øvrige landes vognmænd, som de er i direkte konkurrence med.

Jeg skal slutte med endnu en gang at takke for en positiv modtagelse. Jeg håber, at vi igennem udvalgsarbejdet kan få besvaret de spørgsmål grundigt, der allerede i dag er stillet i sagen, og også yderligere spørgsmål, så forslaget i løbet af en måneds tid kan blive vedtaget.

(Kort bemærkning).

Jes Lunde (SF):

Man kan selvfølgelig sige, at det er en formildende omstændighed, at skatteministeren ikke