

arbejdsmarkedsbidrag. Når arbejdsmarkedsbidraget reduceres, gøres arbejdskraft billigere; og som i så mange andre sammenhænge, når man ser på markedsmekanismen, sker der altså en større brug af den billige ressource, den billige arbejdskraft, den billige vare, i et større omfang, end der ellers ville have været tale om. Og det er dét, der giver det positive bidrag.

Så kan vi under udvalgsarbejdet diskutere, hvilke sektorer og brancher det helt præcist drejer sig om, men det er altså dem, der har en forholdsvis stor beskæftigelse, en stor lønsum.

Med hensyn til spørgsmålet om færger vil jeg sige, at regeringen ikke har afsluttet sit arbejde, men jeg kan da sige, at alt, hvad der vedrører øer – bortset fra de helt store øer, Sjælland og Fyn – vil blive tilgodeset i et eller andet omfang. Regeringen tager problemstillingen meget alvorligt.

Til eksempel kan jeg sige, at hvis man forestiller sig afgiftsforhøjelserne slå ensidigt igennem, så er det f.eks. på Esbjerg–Fanø-ruten 1 kr. pr. passager, vi taler om, men på Frederikshavn–Læsø-ruten er det 10 kr. pr. passager – blot for at bringe beløbsstørrelserne ind i den sammenhæng, de bør komme ind i. Men det er altså uden nogen som helst form for kompensations. Så jeg synes, man skal vende sig positivt mod den problemstilling.

Man kan jo sige det på en anden måde: Al anden trafik i Danmark, al trafik, personbiltrafik, en række andre former for trafik, er afgiftsbelagt. Hvorfor skal der være en så stærk subsidiering af visse former for trafik, færgetrafik og indenrigsfly? Hvorfor skal de ikke betale den samme afgift pr. liter brændstof som andre trafikanter? Jeg spørger bare.

Hermed sluttede forhandlingen.

### Afstemning

Lovforslagenes overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

### Den fg. formand (Ove Fich):

Med hensyn til udvalgsbehandling stiller jeg følgende forslag:

Lovforslagene under punkterne 3–10 henvises til Skatteudvalget, lovforslagene under punkterne 11–13 henvises til Det Enerkipolitiske Udvalg, og lovforslaget under punkt 14 hen-

ses til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

### 15) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 95:

#### Forslag til folketingsbeslutning om reduktion af afgiftsniveauet for brændstoffer på biomasse.

Af Peter Hansen-Nord (V), Eva Møller (KF) og Kim Behnke (FP) m.fl.  
(Fremsat 23/3 95).

Forslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

#### Skatteministeren (Carsten Koch):

Beslutningsforslag nr. B 95 indeholder Venstres, De Konservatives og Fremskridtspartiets ønske om en reduktion af afgiftsniveauet for biobrændstoffer.

Partierne bag beslutningsforslaget foreslår, at biobrændstoffer højst afgiftsbelægges med 10 pct. af afgifterne på de fossile brændstoffer. Samtidig opfordres der til, at regeringen arbejder for, at det såkaldte Scrivener-direktiv vedtages, således at biobrændstoffer generelt beskattes læmpeligere i hele EU.

Hvad angår miljøeffekten, er det tvivlsomt, om forslaget vil medføre en gevinst, der står mål med omkostningerne. Den miljømæssige effekt, der tilsigtes, nedsættes bl.a., fordi dyrkningen og forarbejdningen er temmelig energikrævende, ligesom der ved dyrkning af f.eks. rapsolie kan frigives andre drivhusgasser.

Forslagsstillerne nævner, at der er andre miljømæssigt gunstige virkninger af biobrændstoffer. Sagen er imidlertid den, at de miljømæssige aspekter ved anvendelse af biobrændstof og dyrkningen af energiafgrøder endnu ikke er særlig godt afklaret. Der er på nuværende tidspunkt stor usikkerhed omkring disse effekter.

Effekten kan således vise sig at være både positiv og negativ. Der kan endvidere være uheldige miljømæssige aspekter forbundet med dyrkningen af energiafgrøder, bl.a. som følge af anvendelse af gødning og brug af pesticider.