

## 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.

der, og at man derfor synes, det er meget vigtigt – og det synes vi også det er – at der er en sammenhæng mellem det, vi gør, når vi taler om grønne afgifter og erhverv, og det, som landene omkring os gør, dem, som danske virksomheder primært konkurrerer med.

På det her felt har regeringen en fastslået politik, som vi har fulgt konsekvent, siden vi lavede aftalen med Tyskland og Beneluxlandene om vejafgiften i 1994, nemlig at vi holder os under det tyske afgiftsniveau. Det respekterer vi også med det her.

Og derfor er det heller ikke rigtigt eller sagligt, når vi indimellem hører argumentationen om, at den ændring, vi foreslår her, vil bidrage til, at danske vognmænd ikke kan drive virksomhed i Danmark, og at der er nogle flytninger. Det er nogle helt andre problemstillinger, som gør sig gældende dér, hvilket jeg i øvrigt også mener dokumenteres af branchens egne undersøgelser, hvor man spørger, hvad det er, der får dem til at flytte, for jeg har i hvert fald ikke set i nogen af de svar, som er refereret dér, at dieselaftgiften overhovedet har spillet en rolle. Det ville også være unaturligt, i og med at vi konsekvent – inklusive afgiften – har holdt en lavere dieselprijs i Danmark end i vore nærmeste nabolande, derunder ikke mindst Tyskland.

Det er et princip, vi også fastholder med det her lovforslag, og derfor betyder det lovforslag, som et flertal i Folketinget vedtager om et øjeblik, at vi yder endnu et bidrag til miljøet, men uden at det går ud over dansk konkurrenceevne.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Det lovforslag, som om lidt bliver vedtaget, har ikke en kæft at gøre med miljøet. Det er udelukkende for, at man skal skaffe penge til udbygningen af DSB's jernbaner. Man er på vej til at ødelægge et helt dansk transporterhverv. Der vil ske udflagning, det er det, som vi ser i øjeblikket, og det er også beviseligt, at danske vognmænd kan købe diesololie billigere i Tyskland, end de kan komme til at købe den her i Danmark.

Det er svineri ud over alle grænser, sådan som man behandler det danske transporterhverv. I forvejen har det jo besvær med at klare sig, netop fordi den danske stat pumper eksempelvis ca. 400 mio. kr. i DSB Stykgods og også ad den vej forsøger at ødelægge det private danske transporterhverv.

(Kort bemærkning).

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Det er et forkert billede, hr. Svend Heiselberg tegner, hvilket også klart fremgår af udvalgsbehandlingen.

Der er faktisk ikke engang en særlig uenighed imellem branchen Dansk Transport og Logistik og Skatteministeriet om, hvordan det forholder sig. Dansk Transport og Logistik har et skøn over, at den nuværende grænsehandel er på 260 mio. l i dansk favør, hvor vores skøn er lidt mindre: 235 mio. l, men det stammer så også tilbage fra 1997. Så når hr. Svend Heiselberg tegner det billede, at der er grænsehandel i tysk favør, er det simpelt hen forkert.

Det ville i øvrigt også være underligt, i og med at de danske afgifter ligger ca. 17 øre under de tyske, og det vil de også gøre efter vedtagelsen af det her forslag.

Når hr. Svend Heiselberg derudover siger, at det ikke har noget med miljø at gøre, så tror jeg, de fleste af os har været enige om, at vi ikke uden at skade danske vognmænds konkurrenceevne kunne have højere afgifter end landene omkring os. Derfor har man ikke kunnet pålægge de sande omkostninger i forhold til vognmandserhvervet. Det har vi respekteret, for vi ønsker ikke at skade danske virksomheders konkurrenceevne. Men det, vi kan gøre her, er faktisk, at vi kan komme tættere på den sande omkostning og uden at skade danske virksomheders konkurrenceevne.

Med hensyn til jernbanerne sad hr. Svend Heiselberg selv med, så vidt jeg husker, omkring bordet, den dag jeg deltog i trafikforhandlinger ovre i Trafikministeriet, og hvor jeg fuldstændig klart sagde, at det her var et forslag, men at uanset om vi skulle bruge penge på jernbaner eller ej, så var det et forslag, som efter regeringens opfattelse under alle omstændigheder skulle fremmes, fordi det ville være helt forkert, hvis det var sådan, at vi forsøgte at tiltage os en ublu konkurrencefordel på et område som det her og i øvrigt til skade for miljøet.

Så derfor er dét, at man i forhandlingerne, som de har været tilrettelagt, har finansieret en bestemt ting, ikke udtryk for, at det her forslag ikke under alle omstændigheder ville være fornuftigt og skulle have været vedtaget. Det er faktisk tilfældet.

Hermed sluttede forhandlingen.