

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes besvarelse heraf

Spørgsmål 5:

Kan ministeren oplyse, om der skal betales fuld dieselaftgift i Tyskland af dansk afgiftsbelagt diesel, som indføres i Tyskland, eller vil den danske dieselaftgift blive modregnet?

Svar:

Ved indkørsel til Tyskland kan der i lastbilers brændstoftanke medbringes indtil 200 l dieselolie, uden at der skal betales tysk afgift. Brændstof ud over 200 l skal der svares afgift af i Tyskland.

Denne begrænsning har hidtil ikke givet anledning til problemer med dobbeltbeskatning, fordi den danske dieselloieafgift er blevet godtgjort fuldt ud efter den gældende godtgørelsesordning i olieafgiftsloven.

For at undgå dobbeltbeskatning i forbindelse med den foreslåede nedsættelse af afgiftsgodtgørelsen for dieselolie vil der blive ydet tilbagebetaling af den danske afgift på den olie, der udføres og beskattes i Tyskland, mod dokumentation for betaling af tysk afgift.

Spørgsmål 6:

Hvad kan ministeren oplyse om regeringens planer for at fastholde omkostningsniveauet – og undgå stigende billetpriser – i den kollektive trafik efter den 1. juli 1992?

Svar:

Ved dieselaftalen er det sikret, at omkostningerne ved rutebilkørsel i en overgangsperiode indtil 30. juni 1992 ikke påvirkes af dieselaftgiften samtidig med, at miljøbelastningen fra rutebiltrafik begrænses. Forudsat rutebilerne anvender let diesel, får de fortsat godtgjort hele afgiften samt et tillæg på 20 øre pr. liter.

Fra 1. juli 1992 vil der blive indført en generel afgiftsdifferentiering mellem let og tung diesel, der også vil omfatte rutebiler. Det er af miljømæssige grunde hensigtsmæssigt også at belaste dieselloie til rutebiler med afgift, men således at omkostningerne ved rutebiltrafik fast-

holdes ved en form for kompensation, der stimulerer til miljørigtig busdrift.

Det er derfor regeringens mål blandt andet gennem afgiftspolitikken at sikre en fortsat nedbringelse af miljøbelastningen fra rutebiler uden herved at øge omkostningerne ved rutebiltrafik.

Den nærmere udformning af reglerne fremover specielt for rutebiler vil blive fastlagt under forhandlingerne med aftaleparterne.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) har i en henvendelse til Folketingets Skatteudvalg af 27. maj 1991 advaret mod virkningerne af dieselaftgiftsforslaget.

ETU finder det betænkeligt, at virkningerne af dieselforslaget i følge ETU ikke er blevet nærmere analyseret. Som eksempel på en sådan virkning anfører ETU, at omkostningerne ved distribution af øl vil stige.

ETU vurderer også, at danske vognmænds internationale konkurrenceevne vil blive forringet.

For den nationale transport forudser ETU større omkostninger, for så vidt afgiftsbelastningen væltes over i højere priser. Dette tror ETU dog ikke vil ske i større omfang, hvorfor indtjeningen hos vognmændene anføres at ville falde. Flere vil herved ophøre med at drive vognmandsvirksomhed, hvorefter udbudet vil falde og transportpriserne stige.

ETU mener, at de højere transportpriser vil forringe danske virksomheders konkurrenceevne på eksportmarkedet og øge inflationen.

For at afbøde noget på konsekvenserne foreslås den tilladte totalvægt for vogntog forøget fra 48 ton til 57,5 ton.

Hertil bemærkes, at virkningerne af dieselaftgiften og fjernelsen af udligningsafgiften er blevet grundigt undersøgt af regeringen. Regeringen har tidligere foreslået en dieselaftgift på vejtransport, og der burde således for alle have været tid til at undersøge de nærmere virkninger.

Det er slået fast, at dieselaftgiften virker konkurrenceevneneutral mellem danske og uden-