

**[Kofod-Svendsen]**

ren har fået. De har opstillet en talsammenhæng, efter hvilken deres konkurrenceevne skulle blive, ja næsten dramatisk forringet. Jeg vil gerne bede skatteministeren mundtligt kommentere nogle af disse argumenter, i givet fald også følge det op skriftligt. For jeg har forstået, at der slet ikke skulle være tale om den konkurrenceevnesvækkelse, som eksportvognmændene lægger op til, og jeg ville gerne have, om vi kunne få de faktiske kendsgerninger på bordet så godt, som det er muligt, for – som også den socialdemokratiske ordfører var inde på – dette er jo ikke bare guld og grønne skove for vognmandserhvervet. Det er væsentligt, når der nu er tre gode grunde til at gennemføre dette lovforslag, at vi så også er klar over, at det fjerde punkt ikke kommer til at trække for meget i modsat retning, og at vi i givet fald finder en udformning, så det bliver så godt som muligt, også for vognmændene – sammenholdt med de tre gode grunde.

Vi vil gerne støtte forslaget, men vi vil under udvalgsarbejdet lægge megen vægt på, at vi finder en model, som tilgodeser vognmandserhvervet.

**Skatteministeren (Fogh Rasmussen):**

Det lovforslag, der ligger her, vil forbedre konkurrenceevnen for danske eksportvognmænd.

Baggrunden for forslaget er, at der i EF fra Kommissionens side er fremlagt et forslag til direktiv, som vil betyde, at vi også i Danmark skal opkræve en dieselaftgift af erhvervsmæssig transport. Danmark er i dag det eneste land i EF, der ikke opkræver en sådan afgift, og når dette EF-direktiv bliver vedtaget, skal Danmark under alle omstændigheder opkræve en afgift af diesel til erhvervsmæssig transport. Det er regeringens opfattelse, at når det ligger sådan, at der vil blive truffet en EF-beslutning om en dieselaftgift, er det også rigtigt af os at bruge det provenu, der kommer ind her, til nogle tilpasninger af afgifter på andre områder, der letter vores konkurrencesituation i EF-sammenhæng.

Det er baggrunden for, at regeringen foreslår to ting: for det første en dieselaftgift og for det andet en afskaffelse af udligningsafgiften, som i dag er det, der giver danske eksportvognmænd en ulempe i konkurrencen med f.eks. tyske eller hollandske vognmænd.

Det at indføre en dieselaftgift påvirker ikke konkurrenceevnen mellem en dansk og en udenlandsk vognmand, for den danske og den udenlandske vognmand tanker diesel på nøjagtig samme vilkår. Hvis en tysk vognmand tanker i Danmark, er det til dansk afgift, og hvis en dansk vognmand tanker i Tyskland, er det til tysk afgift. Dieselaftgiften i sig selv påvirker ikke konkurrenceforholdet mellem en dansk og en udenlandsk vognmand.

Det, der påvirker konkurrenceforholdet, er vægtaftgiften, hvor den danske vægtaftgift er ekstraordinært høj, fordi der oven i den almindelige vægtaftgift er lagt en udligningsafgift, en udligningsafgift, der i sin tid blev indført som kompensation for, at erhvervene ikke betalte dieselaftgift. Da vi nu foreslår en dieselaftgift, er det også logisk at fjerne udligningsafgiften, og derved kommer vægtaftgiften for en dansk eksportvognmand ned under vægtaftgiften for en tysk eller en hollandsk vognmand, og det er det, der forbedrer eksportvognmændenes konkurrenceevne.

Så mit svar til fru Bente Juncker er: Ja, der ligger et forslag til et EF-direktiv, som forventeligt bliver vedtaget i år og med ikrafttræden i hvert fald senest 1. januar 1993, og som vil medføre, at vi skal have en sådan dieselaftgift.

Og til hr. Ole Donner: Det er forkert, når hr. Ole Donner siger, at dette lovforslag vil betyde øget tilskyndelse til, at vognmænd flager ud, som det hedder, lader sig indregistrere i et andet land. Tværtimod, lovforslaget vil betyde en stærkere tilskyndelse til at blive her i landet, fordi det element, der har ødelagt danske eksportvognmænds konkurrenceevne, nemlig den høje vægtaftgift, bliver fjernet.

Til hr. Kofod-Svendsen, som mere generelt spørger om vognmændenes situation, kan jeg sådan set kun svare ved at sætte en tyk streg under det, hr. Kofod-Svendsen selv var inde på, nemlig at vi sænker med dette lovforslag den faste omkostning for vognmændene og øger den variable, men det er netop til fordel for de vognmænd, der måske økonomisk har det lidt svært, dem, der ikke har så meget at køre med, for de skal jo nu betale den høje vægtaftgift, hvad enten lastbilen holder i garage eller kører. Og så er det da godt for dem at få sænket den faste omkostning, så de kun betaler, når de kører og dermed tjener penge.