

hæve energifgifterne på diesel i overensstemmelse med den ændring af afgifterne, som tyskerne allerede har vedtaget, og for at bevare balancen mellem benzin- og dieslbiler og holde justeringen udgiftsneutral for de typiske dieslbiler nedsættes den særlige udligningsafgift for ikkebenzindrevne biler.

For Socialdemokratiet er begge justeringer både naturlige og hensigtsmæssige. Socialdemokratiet støtter til fulde de miljø-, transport- og sundhedspolitiske aspekter ved en forhøjelse af energifgiften på diesel. Det er vores opfattelse, at forbrug af goder, der er til skade for miljøet, skal beskattes hårdt, men ikke så hårdt, at dansk erhvervsliv mister muligheden for at konkurrere inden for eksportmarkederne, og ikke så hårdt, at vi direkte opfordrer til øget grænsehandel.

Derfor er ordningen, hvor Danmark konsekvent lægger sig 10-20 øre under de tyske dieselaftgifter, også den mest hensigtsmæssige, og det er Socialdemokratiets opfattelse, at dette lovforslag følger disse principper.

Det er ikke mere end et par måneder siden, medierne slog oplysningerne om, at dieselskøretøjerne har et større udslip af lokalt miljøbelastende partikler end benzindrevne køretøjer, stort op, men almindelige benzinkøretøjer har et større CO₂-udslip, og derfor vil det ikke være hensigtsmæssigt, hvis nye afgifter førte til, at flere gik over til benzin.

Balancen skal gerne bibeholdes, men det er glædeligt, hvis vi kan få flyttet mere af gods-transporten fra gummihjulene over til togskinnerne. Socialdemokratiet mener, at lovforslaget bidrager positivt til en sådan udvikling og kan således støtte forslaget.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Tak til det flertal, der har modtaget lovforslaget positivt. Der har været nogle bemærkninger, som jeg godt vil knytte nogle enkelte kommentarer til.

Til hr. Kim Behnke vil jeg godt sige, at forslaget her er under alle forhold et forslag, som, uanset hvad man nu finansieringsmæssigt måtte bruge det til, er et fornuftigt forslag. Det har et fornuftigt miljømæssigt sigte, og det er et forslag, som samtidig sikrer en stigning i oliepriserne for de danske vognmænd, uden at det går ud over danske vognmænds konkurrenceevne.

Når hr. Kim Behnke nævner problemstillingen omkring udflagning, må jeg sige, at selv om der var en række beskæmmende budskaber i

den pressemeddelelse, som branchen udsendte for nogle dage siden, hvor den havde været ude at spørge, hvad der var anledningen til, at der er en vis udflagning, blev der i hvert fald ikke af en eneste nævnt dieselaftgift som en begrundelse.

Jeg har også haft møder og samtaler med repræsentanter for branchen, og som jeg i hvert fald forstod det, er den også selv meget opmærksom på, at det ikke er den her del, der giver den slags problemer. Det ville i øvrigt også være bemærkelsesværdigt, vil jeg sige til hr. Kim Behnke, i og med at vi jo tilbage i 1994 fik sikret danske eksportvognmænds konkurrenceevne i forhold til Benelux-landene, i forhold til Tyskland, og senere er Sverige kommet med på ordningen, sådan at når en dansk vognmand har betalt vejafgiften, så kan han for det samme, han har betalt i Danmark, køre på de andre landes vejnet. Og på tilsvarende vis: De lande, vi samarbejder med, kan køre på vores vejnet. Jeg mener, det var en meget, meget vigtig aftale, vi fik lavet der.

Samtidig har vi konsekvent sikret, at vi ligger i underkanten af de tyske dieselpriiser, når vi ser bort fra momsens, som vognmændene jo får tilbage. Det sikrer det her lovforslag også. Det er derfor, lovforslaget ved sin fremsættelse havde en ikrafttræden, der hedder, at skatteministeren bemyndiges til tidligst 1. januar at sætte forslaget i værk, fordi vi har knyttet det op på, at forudsætningen for, at vi ville sætte det i værk, var, at tyskerne senest samtidig forhøjede deres dieselaftgifter.

Det har vi nu fået sikkerhed for, fordi den tyske Forbundsdag allerede har vedtaget det, ikke alene for så vidt angår år 2000, men også med løbende stigninger af tilsvarende størrelse de efterfølgende 3 år.

Det ændrer ikke ved, at den problemstilling, som hr. Kim Behnke peger på, også er en, der optager regeringen, og derfor er der et arbejde i gang med Trafikministeriet og trafikministeren på den ene side og vognmændene på den anden side.

Konklusionen på det møde, jeg havde for et par dage siden med vognmændene, var, at vi fra skattesiden hæfter os på det arbejde, der foregår. I stedet for vi sidder og kigger på små brikker og kasser rundtomkring, ja, så hæfter vi os på der, hvor der også i forhold til det skattemæssige måtte være noget, der giver nogle barrierer.