

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.