

Frank Aaen (EL):

Jamen der er ingen saglig grund til at trække denne sag i langdrag. Vi støtter også lovforslaget.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jamen jeg har kun tilbage at takke for en, som jeg oplevede det, bred opbakning bag lovforslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og lovforslaget overgik derefter til anden behandling.

Afstemning**Formanden:**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

6) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 112:**Forslag til folketingsbeslutning om ophævelse eller reduktion af den gennemførte forhøjelse af dieselafgiften på 23 øre/l.**

Af Erik Jacobsen (V), Kaj Ikkast (KF), Ole Donner (DF) og Thorkild B. Fransgaard (FRI).
(FremSAT 2/3 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg kan starte med at slå fast, at prisen på diesellole er steget betydeligt gennem det sidste år. Det er der bestemt ingen tvivl om, men jeg vil også gerne slå fast, at det kun i begrænset omfang skyldes afgiftsændringer. Stigningerne skyldes hovedsagelig internationale prisstigninger. Af de samlede prisstigninger kan ca. 80 pct. tilskrives internationale forhold, mens de resterende 20 pct. skyldes afgifter.

Det er ikke dieselafgiften, der som påstået er skyld i transporterhvervets problemer, altså dårlig konkurrence, udflagning af virksomheder og høje omkostninger. Det vil jeg gerne

vende tilbage til, men lad mig først nævne, at de danske dieselafgifter er en afvejning af fire forskellige hensyn: for det første hensynet til vognmændenes konkurrenceevne, for det andet hensynet til miljøet, for det tredje hensynet til grænsehandelen og endelig hensynet til nabolandene.

Det er min opfattelse, at vi med den nuværende målsætning om en lavere dieselafgift i Danmark i forhold til udlandet på 15-20 øre har fundet et niveau, der er passende, som på passende vis afvejer de fire hensyn.

Lad mig så kommentere forslagsstillernes bemærkninger:

Her siger man i påstand nummer et, at dieselafgift medfører udflagning.

Det vil jeg godt argumentere imod: Vognmænd, der kører på de samme strækninger, vil tanke så meget som muligt dér, hvor olien er billigst, og så lidt som muligt dér, hvor den er dyrest, og det gælder både danske og udenlandske vognmænd. Afgifterne er ens for alle vognmænd uanset nationalitet. Køber vognmænd diesel i Danmark, skal de betale den danske afgift, uanset om vognmanden er fra Danmark eller Luxembourg. Afgiften betales dér, hvor dieselen tankes, ikke dér, hvor lastbilen er indregistreret. Det er altså ikke på grund af den danske afgift, at der er sket en udflagning. Det kan der være andre grunde til, men det er ikke de danske afgifter.

Påstand nummer to er, at dieselafgiften forringer vognmændenes konkurrenceevne.

Dieselafgiften påvirker uden diskussion vognmændenes konkurrenceevne, og derfor er de danske dieselafgifter lavere end i de lande, der omgiver os. Det giver de danske vognmænd en konkurrencefordel. Det har også hele tiden været målet, at de danske dieselpriser før moms skal ligge ca. 15 øre pr. liter under de tyske. For et års tid siden var forskellen nede på ca. 10 øre, men nu er den oppe på ca. 20 øre i prisforskel i dansk favør i forhold til afgiften.

Samtidig har det været tilstræbt at holde vægtafgift og vejafgift på det lavest mulige niveau efter EU's regler.

I løbet af det sidste års tid har Tyskland forøget dieselafgiften med 46 øre pr. liter; i Danmark er den forøget med 28 øre pr. liter. En del af forskellen på de 18 øre, nemlig 8 øre, er dog brugt til at gøre den danske diesellole mere svovlfattig og dermed tilgodese et miljømæssigt hensyn. Svovlfattig diesellole er dyrere end almindelig diesellole.