

Tilbage står, at den danske dieselolie er blevet 10 øre billigere i forhold til den tyske gennem det sidste år, så spændet nu som sagt er 20 øre, og jeg kan ikke se, hvordan det skal kunne have forringet de danske vognmænds konkurrenceevne.

Prisen på dieselolie er steget det sidste år, men ikke så meget på grund af afgifter. I løbet af 1999 steg priserne med i underkanten af 1,40 kr. Heraf udgjorde stigningen i afgifterne ca. 30 øre pr. liter, og resten, ca. 1,10 kr., skyldes internationale prisstigninger, men da de internationale prisstigninger i sagens natur gælder for både danske og udenlandske vognmænd, ja, så kan det ikke have svækket danske vognmænds konkurrenceevne.

Dermed ikke sagt, at vognmandserhvervet ikke har vanskeligheder, det er blot ikke dieselafgiftens skyld. Jeg vil i den forbindelse godt gøre opmærksom på, at der er nedsat et udvalg med repræsentanter for bl.a. Dansk Transport og Logistik, der skal undersøge transporterhvervets konkurrencevilkår, og jeg ser ingen grund til her at foregribe udvalgets konklusioner.

Påstand nummer tre er, afgiftnedsættelsen giver 1,1 mia. kr. ekstra. Det er den påstand, at man opnår en provenugevinst ved at nedsætte dieselafgiften, og argumentet er, at en lavere afgift vil få flere til at tanke i Danmark og dermed få flere til at betale den danske afgift. En provenugevinst på ca. 1,1 mia. kr. er nævnt.

Også de tal er diskuteret før. En provenugevinst på 1,1 mia. kr. bygger på nogle forudsætninger, der mildest talt er urealistiske. Det samlede grænsesalg ved en afgiftnedsættelse skal forøges med 480 mio. l. Det er næsten en tredobling af grænsesalget. Alene de udenlandske vognmænd skal syvdoble deres grænsehandel i Danmark, og det tror jeg ikke har nogen form for realisme i sig.

Det er min vurdering, at en afgiftnedsættelse på 23 øre pr. liter ikke vil forøge salget med mere end ca. 100 mio. l dieselolie, svarende til et provenu på omkring 235 mio. kr. Samtidig vil der komme et umiddelbart provenutab på 460 mio. kr. som følge af afgiftnedsættelsen, altså et samlet provenutab på over 200 mio. kr. Nedsættelsen vil aldrig kunne give et merprovenu på 1,1 mia. kr.

Så er der påstand nummer fire, der siger, at en afgiftsstigning giver et provenutab.

Det har jeg været inde på. Afgiftsforhøjelsen i december på 23 øre giver stadig væk efter vores

opfattelse et merprovenu i forhold til den situation, vi tog udgangspunkt i, 450 mio. kr., og afgiftsforhøjelsen fører altså ikke til et provenutab for staten, men til det modsatte af det, der påstås.

Der er ikke hold i påstanden om, at de danske afgifter fører til udflagning af danske vognmænd, til forringet konkurrenceevne eller til provenutab. Det er i sagens natur heller ikke i regeringens interesse at føre en politik, der har sådanne konsekvenser. Regeringen søger at give vognmændene så gode konkurrencemæssige vilkår som muligt, men som sagt er der også andre hensyn at tage: til miljøet og til vore nabolande.

Regeringen har ikke ændret opfattelse i forhold til debatten, vi havde i december. Derfor kan jeg ikke støtte beslutningsforslaget, og derfor skal jeg så også opfordre Folketinget til at stemme imod, hvis forslaget når frem til anden behandling.

#### **Bjarne Laustsen (S):**

Hvis man kunne være enig i de påstande, der ligger i bemærkningerne til beslutningsforslaget, kunne man måske være enig i forslaget, men det kan Socialdemokratiet ikke.

Det siger sig selv, at det ikke er vores mål at skade danske vognmænd, men politik er nu en gang at afbalancere forskellige interesser, og Socialdemokratiet finder, at balancen i den lov, der blev vedtaget i december sidste år om forhøjelse af dieselafgiften med 23 øre, er i orden.

Skatteministeren fik bemyndigelse til at hæve energifgifterne på diesel i overensstemmelse med den ændring af afgifterne, som tyskerne allerede havde vedtaget, og for at bevare balancen mellem benzin- og dieslbiler og holde justeringen udgiftsneutral for de typiske dieslbiler blev udligningsafgiften for ikkebenzindrevne biler nedsat.

Socialdemokratiet støttede dengang og støtter stadig til fulde de miljø-, transport- og sundhedspolitiske aspekter, der lå i forhøjelsen af energifgiften på diesel. Det er vores opfattelse, at forbrug af goder, der er til skade for miljøet, skal beskattes, men ikke så hårdt, at dansk erhvervsliv mister muligheden for at konkurrere inden for eksportmarkederne. Der er ordningen, hvor Danmark konsekvent lægger sig 10-20 øre under de tyske dieselafgifter, også den mest hensigtsmæssige.

Ligesom skatteministeren undrer jeg mig også noget over den påstand, at de seneste af-