

besvaret, og nu kan jeg da have lov til at håbe, at den socialdemokratiske ordfører vil besvare det. Og det er: Synes man, det er rimeligt, at et privat erhverv skal være med til at betale en konkurrerende offentlig institutions under-skud?

(Kort bemærkning).

**Bjarne Laustsen (S):**

Det, der er rimeligt, er, at når et erhverv er med til at belaste miljøet, forurene og en lang række andre ting, ja, så er det også rimeligt, at der er lagt en afgift derpå, og at den afgift kan give et provenu, som kan være med til at sikre, jeg havde nær sagt almenvellet, men i hvert fald nogle rimelige transportformer. Det synes vi i Socialdemokratiet er rimeligt.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Efter debatten vil jeg godt skære det ud med så stor klarhed, som jeg kan: Når jeg på regeringens vegne afviste det her forslag, så er det ikke, fordi jeg ikke synes, at problemstillingen, som i øvrigt rejses i beslutningsforslaget, er væsentlig.

Vi er faktisk i regeringen sammen med branchen, sammen med Dansk Transport og Logistik, optaget af at finde ud af, hvad vi kan gøre for at understøtte erhvervet. Hvor er der urimeligheder? Hvor er man eksempelvis også på det internationale marked udsat for en konkurrenceforvridning? Her skal vi undersøge, hvad vi enten selv kan gøre, eller hvad der skal tages op internationalt med hensyn til at få skabt mere lige vilkår.

Derfor er forslaget i og for sig også velkomment, og jeg glæder mig over, at det er hr. Erik Jacobsen, der er hovedtovholder på forslaget, for hr. Erik Jacobsen har to kvaliteter – mindst – og den ene er, at han ved noget om det her område, og den anden er, at hr. Erik Jacobsen ikke hører til gruppen af argumentresistente.

Derfor synes jeg, at debatten under alle omstændigheder er nødvendig. Og jeg synes også, at det udvalgsarbejde, der kommer her, kan være nyttigt i den videre belysning.

Jeg vil gerne understrege, at det udvalgsarbejde, som vi har i gang, hvor vi i Skatteministeriet er koblet på – det er Justitsministeriet, der sidder som omdrejningspunkt – og hvor erhvervet er med inde, er noget, som vi bestemt prioriterer. Og vi vil meget gerne fortsætte den meget gode dialog, som jeg i øvrigt synes vi har med erhvervet.

Men jeg mener, at forslaget svar på problemet, måden at løse eller afhjælpe problemet på i en eller anden udstrækning, er forkert. Og jeg vil godt spørge hr. Erik Jacobsen, om han ikke er enig i, at den måde, vi har indrettet os på her, er, at vi har gjort os umage med – hvis vi tager de generelle afgifter i forhold til vognmandserhvervet og ikke mindst den del af vognmandserhvervet, der opererer grænseoverskridende – at følge minimumsafgifterne.

Vi var hurtige til at gå ind i et samarbejde med Tyskland og Beneluxlandene, og nu er også Sverige kommet med, for at sikre, at danske vognmænd ikke kom i en urimelig konkurrencesituation, og derfor hæftede vi os på den ordning, hvor vi, for så vidt angår dieselaflgiften, holder os i underkanten af de lande, der ligger tættest på os. Det er i sagens natur Tyskland og først og fremmest Sverige, og dér ligger vi under, når det gælder dieselaflgiften.

At vi så i øvrigt i de seneste år også har foretaget en række forbedringer i chaufførernes diætregler, som, når vi summer det op, ligger i størrelsesordenen 100 mio. kr., mener jeg også er en understøtning af erhvervet som sådan. Det er i hvert fald noget, som jeg husker fra tidligere at erhvervet var meget, meget optaget af, og som også de ansatte i erhvervet var meget optaget af. Det er derfor, at vi så når frem til at spørge om, hvad det så er, vi kan give som svar for at være med til at give gode vilkår her.

Det, at vi nedsætter den danske dieselaflgift, er jo isoleret betragtet ikke noget, der for de vognmænd, der opererer grænseoverskridende, er nogen hjælp, for den tyske vognmand eller den franske vognmand eller den polske vognmand eller den luxembourgske vognmand, der kommer på den danske side af grænsen, kan i sagens natur tanke til den samme billige pris, og som sådan giver det ingen konkurrenceevneforbedring for danske vognmænd.

På samme måde er det, at man eksempelvis i Frankrig og Holland har lavet nogle refusionsordninger, jo ikke kun refusionsordninger for dieselaflgiften, når det er en fransk vognmand, der tanker, eller en hollandsk vognmand, der tanker, men også når en dansk vognmand tanker i Frankrig. Så får man den samme refusion. Og hvis det ikke havde været tilfældet, hvis man kun gav den til sine egne nationale vognmænd, så havde det været i strid med de aftaler, vi har på tværs af landegrænserne inden for EU.