

En del af provenuet er tilbageført til erhvervene i form af lempelser andre steder i skatte- og afgiftssystemet. Således blev udligningsafgiften i 1991 ophævet for ikke-benzindrevne lastvogne med tilladt totalvægt på over 3.000 kg, samt for visse andre køretøjer. Med virkning fra 1. oktober 1992 blev vægtafgiften nedsat og afgiften på ansvarsforsikring samtidig lempet. Med virkning fra 1. januar 1995 blev vægtafgiften reduceret til EU's minimumssatser, samtidig med at Danmark indgik en aftale med en række andre vesteuropæiske lande om vejbenyttelsesafgift. Ved samme lejlighed blev den lovpligtige ansvarsforsikring for vognmænd afskaffet. Der til kommer, at der gennem de senere år til gunst for transportbranchen er ændret i reglerne for skattefri godtgørelse til chauffører.

Provenuet fra afgiftsforhøjelserne i skattereformen i 1993 blev anvendt til at reducere indkomstbeskatningen, specielt marginalsatserne. Selv om provenuet således ikke blev ført direkte tilbage til erhvervet, har den reducerede skat på arbejdsindkomst utvivlsomt haft aflede positive virkninger for erhvervene.

Der skal gøres opmærksom på, at indtægterne fra brændstofafgifterne er uafhængige af udviklingen på verdensmarkedet for olie og ikke kan betegnes som ekstraordinære. Afgifterne er punktafgifter, der er fastsat i kroner og øre, og givet afgiftssatsen afhænger statsindtægterne kun af de forbrugte mængder. Der er således ikke tale om ekstraordinært store indtægter.

En eventuel tilbageførsel af indtægter, f.eks. en form for godtgørelse, skal ske i overensstemmelse med EU's regler om statsstøtte, der ikke tillader en konkurrenceforvridende ordning. En godtgørelsesordning vil således ikke kunne forbedre erhvervenes konkurrenceevne og regeringen har ikke planer om en sådan ordning.

Udflagning.

Den danske dieselaftgift fører ikke til udflagning af danske transportvirksomheder. Dieselaftgiften betales i det land, hvor dieselolien tankes, og danske og udenlandske vognmænd, der kører de samme strækninger, vil tanke de samme steder, nemlig der, hvor dieselolien er billigst. Dieselaftgiften er dermed ens for alle vognmænd uanset nationalitet. Da det således ikke er muligt for en dansk vognmand at slippe for den danske dieselaftgift blot ved at bosætte sig i et andet land, fører den danske dieselaftgift ikke til, at danske virksomheder udflagner.

Der foreligger ikke præcise statistiske oplysninger om omfanget af danske transportvirksomheders etablering i udlandet, men i størrelsesordenen 10 danske transportvirksomheder er etableret i Luxembourg, der ofte fremstilles som et land, der tiltrækker mange danske transportvirksomheder. I en undersøgelse foretaget af DTL i efteråret 1999 konstateres, at 3 pct. af danske transportvirksomheder påtænker at etablere sig helt i udlandet, mens 25 pct. påtænker en delvis etablering i udlandet. Dermed tyder det snarere på, at mange virksomheder ønsker at sprede aktiviteterne over flere lande som led i en internationalisering af erhvervet, end at de ønsker at lukke al aktivitet i Danmark.

Det er min opfattelse, at den skarpe konkurrence i transportbranchen kan give problemer med at få overvæltet omkostningsstigninger i prisen på transportydelse. Det kan ikke afhjælpes ved en nedsættelse af dieselaftgiften. En dansk afgifts-nedsættelse vil komme ikke alene danske, men også udenlandske vognmænd til gode, hvorved konkurrencesituationen vil være uændret. En afgifts-nedsættelse vil højst medføre en midlertidig udskydelse af vognmændenes problemer med her og nu at få overvæltet omkostningsstigninger, men konkurrencesituationen mellem danske og udenlandske vognmænd vil forblive uændret.

Skatte- og afgiftssystemet skal sikre de danske vognmænd det bedst mulige grundlag for en god konkurrenceevne. Af samme grund følger vægt- og udligningsafgiften EU's minimumssatser, mens afgiften på ansvarsforsikringer er nedsat og reglerne for skattefri godtgørelse til chauffører er lempet betydeligt. En nedsættelse af dieselaftgiften vil imidlertid ikke forbedre de danske vognmænds konkurrenceevne, idet den vil komme både danske og udenlandske vognmænd til gode. Endvidere vil en sænkning af afgiftsniveauet blot medføre, at der bliver plads til højere afregningspriser på olieprodukter, således at det bliver de olieproducerende lande og benzinselskaberne, som vil få gavn af en sådan sænkning.

Jeg kan således ikke gå ind for en sænkning af det danske afgiftsniveau. Det skal her bemærkes, at hverken V, K eller SF i deres respektive forslag til finanslov har foreslået en nedsættelse af dieselaftgiften.

Jeg kan endvidere henvise til den officielle pressemeddelelse fra ECOFIN-mødet den 8.-10. september 2000, hvori det bl.a. blev anført: