

retningen. Og hvad giver ministeren dem så? Et løfte om, at den afgiftsforhøjelse, man har planlagt, ikke bliver så stor. Men man kan altså ikke drive forretning ud fra, at man ikke skal betale helt så meget, som ministeren egentlig havde haft ambitioner om.

At der så er en brancheformand, der går ud og erklærer, at det er en sejr, at man ikke skal betale så meget, som skatteministeren oprindeligt havde planlagt, skal jeg ikke blande mig i. Men vi er altså i en situation, hvor de første vognmandsforretninger er lukket, og transportbehovet bliver ikke løst, må jeg sige til hr. Frank Aaen, ved at der skal ankomme godstog eller coastere inde i midtbyen med varer til butikkerne. Nej, i stedet for at blomsterne køres ud med danske vognmænd, bliver det store hollandske biler, der kommer direkte fra producenterne i Holland, for nu kan de gøre det billigere. Det bliver heller ikke danske vognmænd, der fylder butikkerne op med varer, det bliver Aldis lastbiler, der kører direkte fra Tyskland herop og afleverer varerne i butikkerne.

Det eneste, vi får ud af det her, er, at vi mister gode danske arbejdspladser, og at vi får fyldt de danske landeveje med biler, der er i en dårligere stand end de danske biler – biler, der stadig må køre med asbestbremseklodser osv., som rigtig kan være med til at ødelægge miljøet, og biler, som ikke overholder de danske standarder for akseltryk osv., og derfor ødelægger vores veje.

Virkningerne af forslaget her er på lang sigt til stor, stor skade for det danske miljø og den danske samfundsøkonomi, og derfor bør skatteministeren indse, at løsningen ikke er at blive ved med at forhøje de danske afgifter på vognmandserhvervet, men derimod at sætte både dieselaftgiften og de andre afgifter, vi belaster erhvervene med, ned, så det igen bliver danske chauffører og danske vognmænd, der kører med varerne, og omsætningen og produktionen sker i danske virksomheder. Det burde man have som ambition i en regering, der siger, at den er erhvervsvenlig.

Forslaget er til ubodelig skade. Antallet, ikke af virksomheder, der drejer nøglen om, men af lastbiler med danske nummerplader, der kommer til at stå stille, vil komme til at stige. Det er en udvikling, vi beklager, og vi undrer os over, at regeringen vil påtage sig det ansvar at lukke gode danske arbejdspladser.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Også her kan jeg glædeligvis sige tak til et flertal, nemlig ud over til de to regeringsordførere til hr. Frank Aaen, hr. Aage Frandsen og også her hr. Flemming Kofod-Svendsen, som på Kristeligt Folkepartis vegne har givet tilslutning. Det synes jeg er klart tilfredsstillende og en positiv modtagelse af forslaget.

Hr. Knud Enggaard havde nogle bemærkninger og nogle spørgsmål, som jeg bestemt synes er relevante, og som jeg godt vil forsøge at svare på. Hr. Knud Enggaard var inde på vognmandserhvervets konkurrencesituation, og jeg kan sige, at jeg gennem de seneste uger – som jeg også tror, jeg nævnte tidligere – har været i tæt kontakt med vognmandserhvervet. Jeg har glædet mig over, at den imødekommenhed, der kan ses en række steder i den finanslovaftale, vi har indgået som et resultat af en række af de drøftelser, vi har ført med vognmandserhvervet, også er blevet positivt modtaget, selv om jeg selvfølgelig godt ved, at man hellere så, at man helt undgik en ændring som den, vi foreslår her med hensyn til dieselaftgifter.

Det er ikke mindst de drøftelser, der har været med vognmandserhvervet, der har betydet, at vi kan se, at med den udvikling, der har været i dieselpriiserne – der i hvert fald ikke, siden vi justerede sidst for et års tid siden, skyldes afgiftsændringerne, men de stigende oliepriser – har det for en række vognmænd været svært at få den vare, man leverer, slutbeløbet på fakturaen, til rent prismæssigt at følge med brændstofudgifterne. Men det, at vi først lader forslaget få virkning fra den 1. april 2001, er udtryk for, at erhvervet i god tid i forvejen lærer vilkårene at kende, i hvert fald på afgiftssiden, og kan indrette sig efter det og lave aftaler med kunderne.

Når vi kun forhøjer med 18 øre i stedet for 23 øre, som det sker i Tyskland pr. 1. januar, skyldes det, at vi kan konstatere, at merprisen for den meget svovlette diesel, som stort set kun findes i danske tanke, fordi vi giver afgiftsmæssigt incitament til det, er blevet ca. 5 øre højere, end vi havde regnet med, og det er det, vi kompenserer for. Derfor vil vi faktisk opleve, at i hvert fald når vi ser på afgiftssiden, ville afgiften på dansk diesel i første kvartal af 2001 være ca. 40 øre lavere end i Tyskland, og når vi kommer frem til 1. april 2001, vil afgiften i Danmark være ca. 22-23 øre lavere end i Tyskland. Dermed holder vi den linje, som vi har lagt for lang tid siden, og som også hr. Knud Enggaard nævnte: vi følger ikke mindst de tyske forhold, men vi kig-