

[Stavad]

Hvis vi kan lave en afløftning i engrosledet i stedet for at skulle have en administrativt meget besværlig differentieret moms, vil jeg godt høre hr. Kofod-Svendsen, om han ikke er enig i, at hvis vi kan nå vort fælles mål, ville det være hensigtsmæssigt at tænke i de baner og ad den vej skaffe almindelige indkomster sikkerhed for, at de med en lav indkomstudvikling kan holde en uændret disponibel realløn efter skat og afgifter.

Hugo Holm (UP):

Samtlige de forslag, som er til behandling nu, vil jeg ikke sige så meget om, men derimod vil jeg gå i dybden med en enkelt ting, nemlig dieselolieafgiften, som er et af de punkter, som skal holde mest for ved finansieringen af den skattelettelse, som regeringen taler om.

I en undersøgelse, der er foretaget fra den 1. januar 1987 til den 31. december 1988 af et hollandsk institut for den hollandske regering med henblik på den harmonisering, som skulle til behandling vedrørende det indre marked, har man lavet nogle sammenligninger med de lande, som danske eksportvognmænd i særdeleshed kører på. Det drejer sig om Tyskland og om Holland. I den nævnte periode steg omkostningsniveauet for Danmarks vedkommende med 11 pct., for Tysklands vedkommende med 6 pct. og for Hollands vedkommende med 4 pct., og resultatet er, at forskellen mellem Danmarks og Hollands totalomkostninger, der den 1. januar 1987 var ca. 8.000 kr., i dag er 60.000 kr. i Hollands favør.

Tænker man på den harmonisering, som også EF har diskuteret meget, opererer man med en afgift på 1,36 kr. pr. l og ikke, som regeringen foreslår, 1,75 kr.

Hvis denne harmonisering blev indført, hvad der for øvrigt var ligegyldigt, fordi de vognmænd, som kører på Danmark, også får den dieselolie, som de køber her, refunderet, når de kommer hjem igen, ville der ske en forøgelse af totalomkostningerne for Danmarks vedkommende på 3-5 pct., for Hollands vedkommende 1,5-2 pct. og for Tysklands vedkommende minus 0,5-1 pct. Det er de forslag, der rent faktisk ligger.

Nu kommer man så med yderligere en merudgift til danske vognmænd, og eksporterhvervene fik i år pålagt en vejafgift, når man kørte igennem Tyskland, som betød en merudgift for danske vognmænd på 80-100 mio. kr.

Der er foretaget en beregning, der viser, at når et dansk vogntog bliver gjort arbejdsløst, mister den danske stat direkte indtægter på knap 0,5 mio. kr., og heri er indregnet skatteprovenuet, mistede indtægter af vægtafgift m.v. Hertil kommer også den mistede omsætning på en bil på ca. 1 mio. kr., og det vil medføre valutatab, der er anslået til ca. 700.000 kr. for én bil.

Vender man ansigtet mod Padborg, så vil man se, at det er dér, nogle af de rigtig store vognmænd befinder sig, og at der allerede er nogle, som har taget flugten over til den anden side af grænsen, fordi de kan se, at det ikke kommer til at fungere her. I det øjeblik bare 100 vogntog går over på den anden side grænsen, mister den danske stat indtægter på ca. 50 mio. kr., ligesom man valutamæssigt mister i en størrelsesorden på ca. 70 mio. kr.

Går man til det nationale marked med de priser, der køres med i dag, vil en forhøjelse – eller en reducere af refusionen på dieselolieafgiften i dag – medføre, at der på et almindeligt entreprenørkøretøj, typebetegnelse, som man siger, en 3-akslet forvogn, vil ske en stigning på 3,2 pct. i 1991 og 3,8 pct. i 1992. Hvis den så får smidt en anhænger bagefter sig, stiger det til 3,8 pct. i 1991 og 4,5 pct. i 1992.

Nogle af de tal viser, hvor alvorligt det står til i det øjeblik, man begynder at pille ved den afgift, som danske vognmænd får refunderet. I tidligere indlæg var jeg oppe med en meget kort bemærkning til hr. Aagaard, hvor jeg spurgte De Konservatives ordfører, om de ville gå så hårdt ind for afgiften, og jeg nævnte ordet likvidering. Da sagde hr. Aagaard, at det var nok lidt hårde ord at tage i sin mund. Jeg skal gøre hr. Aagaard opmærksom på, at det rent faktisk er den holdning, som er blandt danske vognmænd og deres organisationer, og at det ligner noget hen ad en likvidering af et enkelt erhverv. Til yderligere konkurrenceforvriddning skal DSB som sagt fritages for at betale afgiften på de 80 øre i 1991 og de 95 øre i 1992.

I dag kører DSB Gods med store underskud på deres transporter. Det er klart, at hvis et firma ikke kan finde ud af at øge sine transporter og køre med de rigtige priser, ja, så må de lukke. Det må man i det private erhvervsliv, men det gælder åbenbart ikke DSB Gods. Hvis DSB Gods ikke kørte til de meget lave priser, som de gør, ville de kunne drive en sund forretning, og de private vognmænd ville kunne være med i konkurrencen. Det kan de ikke i dag.