

[Indenrigsministeren]

på oprettelse af asylcenter, valgte man i den givne situation at foretage »nødindkvartering« af et antal asylansøgere for en kortere periode på Ebeltoft Maritime Ferieby.

Direktoratet for Udlændinge har endvidere oplyst, at underdirektør Nina Koch samme dag, den 24. februar 1993, orienterede borgmester Chr. Rose om den foreliggende situation.

Indenrigsministeriet kan henholde sig til det af Direktoratet for Udlændinge anførte.

Spm. nr. S 579

Til *ministeren for erhvervspolitisk samordning* (12/3 93) af:

Kim Behnke (FP):

»Hvilke planer har regeringen for at afhjælpe den tiltagende krise i den danske lastbilvognmandssektoer?«

Begrundelse

Flere og flere vognmandsforretninger må i disse måneder dreje nøglen om. Senest har f.eks. CJ Transport og Spedition med 68 eksportlastbiler måttet fyre 78 medarbejdere.

Virksomheden har måttet lide under, at de ændrede fradragsregler for diesellafgift alene har påført denne virksomhed ekstra udgifter på 8,3 mio. kr.

Den nævnte virksomhed er blot et enkelt eksempel på den krise, der hersker i vores vigtige transporterhverv.

Spørgeren skal derfor anmode ministeren om grundigt at redegøre for, hvilke initiativer regeringen påtænker for at få standset den drastiske udvikling i transporterhvervet.

Svar (22/3 93):

Ministeren for erhvervspolitisk samordning (Mimi Jakobsen):

Skatteministeriet har oplyst mig om følgende:

Eksportvognmandserhvervets vanskeligheder skyldes blandt andet, at de danske eksportvognmænd i modsætning til andre erhverv har haft svært ved at fastholde markedsandelene i forhold til udenlandske konkurrenter.

Meget tyder på, at dette skyldes højere omkostninger i Danmark især i form af højere omkostninger til chaufførlønninger.

Hertil kommer, at den almindelige afmatning i den økonomiske aktivitet her og i udlandet har reduceret efterspørgslen efter transportydelser.

Regeringen har som et af sine væsentligste mål at styrke konkurrenceevnen. Denne politik vil også komme vognmandserhvervet til gode. Ligeledes ønsker regeringen at føre en generel vækstfremmende politik, herunder fremskynde investeringer. Den større økonomiske aktivitet vil også øge afsætningen af vognmandsydelser.

I øvrigt vil vognmandsbranchen som andre erhverv nyde godt af de mere specifikke vækst- og beskæftigelsesfremmende initiativer, regeringen planlægger.

De danske skatte- og afgiftsregler for vognmandserhvervet er ikke dårligere end forholdene i udlandet.

Folketinget vedtog i 1992 de afgiftsregler, der skulle gælde i det indre marked. Diesellafgiften blev forhøjet, jf. EF-minimumsafgift, og samtidig bortfaldt mulighederne for vognmænd for at få godtgjort afgiften.

Diesellafgiften øgede danske vognmænds omkostninger, men omkostningerne steg i samme udstrækning for udenlandske vognmænd ved kørsel på samme strækninger. Både danske og udenlandske vognmænd tanker økonomisk optimalt, altså hvor det er billigst. Danske vognmænds konkurrenceevne blev derfor ikke forringet ved dieseltilpasningen i forhold til udenlandske vognmænd.

Ved dieseltilpasningen i såvel 1991 som 1992 blev der samtidig gennemført først en fjernelse af lastbilernes og turistbussernes ud-ligningsafgift og senere en reduktion af vægtafgiften og afgiften af ansvarsforsikringer. Disse afgiftsnedsettelse kom alene danske vognmænd til gode, hvorved disses konkurrenceevne i forhold til udenlandske blev forbedret. Den danske vægtafgift er nu klart under niveauet i de vigtigste konkurrencelande Holland og Tyskland.

Endelig indebar den ændring af momsloven til det indre marked, der blev vedtaget i foråret 1992, at vognmandserhvervets fordele ved den forbedrede eksportmomsordning blev reduceret fra 1. januar 1993.

Samlet set har der dog ikke været tale om, at vognmandserhvervets nuværende vanskeligheder er blevet forstærket af, at skatte- og afgifts-