

jelser, hvis man er optaget af miljømæssige hensyn.

De nye afgifter, som rammer vognmændene, skal ligeledes ses i en større sammenhæng, idet disse afgifter også får betydning for de danske transportkøbere og dermed det danske eksporthverv gennem yderligere forværret konkurrenceevne.

### Svar (19/1 2000)

#### Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Med hensyn til konsekvensen for vognmændenes konkurrenceevne i forbindelse med dieselafgiftsstigningen må jeg henvide til bemærkningerne til L89.

Af bemærkningerne til L89 fremgår følgende vedrørende dieselafgiften og vognmændenes konkurrenceevne i forhold til udenlandske vognmænd:

»Når vognmænd tanker dieselolie, afhænger afgiften på diesel ikke af vognmandens nationalitet, men af det land, hvor vognmanden tanker. En tysk eller polsk vognmand betaler således samme afgift ved tankning i Danmark som en dansk vognmand osv.

Vognmænd, der er beskæftiget med udenlandske transporter, vil normalt indrette tankningerne efter, hvor dieselolien er billigst. Som udgangspunkt vil en forhøjelse af f.eks. den danske afgift derfor ikke ændre ved konkurrenceforholdet mellem danske og udenlandske vognmænd.

Hvis den danske dieselolie er billigst såvel før som efter en dansk forhøjelse af dieselafgiften, vil omkostningerne stige lige meget for alle vognmænd uanset nationalitet.

Ændringer i dieselafgiften er derfor som udgangspunkt konkurrenceevne-neutral for vognmændene. Da vognmændene på de internationale transporter er i konkurrence, vil en ensartet omkostningsstigning blive væltet over i højere fragtrater.

Med hensyn til om afgiftsstigningen er begrundet i miljømæssige hensyn, må jeg igen henvide til bemærkningerne til L89, hvoraf det fremgår:

»I forbindelse med indførelse af EURO-vignetordningen blev den danske dieselafgiftspolitik fastlagt. Dieselafgiften i Danmark skulle af hensyn til miljø- og trafikpolitiske mål være så høj som mulig, uden at hensynet til danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehan-

delen blev sat over styr. Dette ville kunne opnås, hvis den danske afgift blev holdt 10-20 øre/l under den tyske afgift. Hvis den danske afgift er 10-20 øre/l under den tyske afgift, vil den danske afgift i øvrigt samtidig være endnu mere under den svenske afgift.

Før dieselafgiftsændringerne i foråret 1999, jf. lov nr. 325 af 28. maj 1999, var afgiftsforskellen i forhold til Tyskland på 11 øre/l, altså tæt ved i underkanten af det ønskede mål, jf. at den danske krone var steget lidt i værdi i forhold til DM.

Efter afgiftsændringerne i såvel Danmark som Tyskland i foråret 1999 er den effektive dieselforskel øget til ca. 17 øre/l, når man tager hensyn til kvalitetsforskelle og de dertil knyttede prisforskelle. Forskellen er altså i dag i overensstemmelse med det tilstræbte balanceniveau.

Den tyske regering har som nævnt planlagt, at den tyske afgift på dieselolie skal forhøjes med 6 pf/l, d.v.s. 23 øre/l uden moms, pr. 1. januar 2000. Hvis Tyskland forhøjer dieselafgiften med 23 øre/l, vil Danmark kunne forhøje afgiften tilsvarende og fortsat fastholde den tilstræbte afgiftsbalance i forhold til Tyskland.«

Dieselafgiftsstigningen følger således målsætningen i den danske dieselafgiftspolitik om, at dieselafgiften af hensyn til miljø- og trafikpolitiske mål skal være så høj som mulig, uden at hensynet til danske vognmænds konkurrenceevne og grænsehandelen bliver sat over styr.

Jeg kan afslutningsvist anføre, at det er korrekt, når der i begrundelsen til spørgsmålet henvises til, at indførelse af EURO-normer for lastbiler har bidraget til at reducere vognmandserhvervets miljøgener. Jeg kan samtidig oplyse, at med indførelsen af den svovlfattige diesel har dansk tanket diesel mindre negativ miljøvirkning, end hvis tanken fyldes de fleste andre steder i EU. Med positiv grænsehandel, eksporteres således den mindre miljøbelastende svovlfattige diesel. Transporter med lastbil udgør dog fortsat en betydelig andel af de samlede miljøgener, som transportsektoren bidrager med. Herunder bl.a. CO<sub>2</sub>-udslip.

#### Spm. nr. S 1083

Til indenrigsministeren (14/1 2000) af:  
Peter Skaarup (DF):

»Vil ministeren utvetydigt og klart bekræfte, at den lovgivning på flygtningeområdet, der var