

Svar (23/1 01)**Erhvervsministeren (Ole Stavad):**

Danmark støtter det foreliggende forslag om konkurrencepræget dialog. Forslaget indebærer, at offentlige IT-indkøb over tærskelværdien vil være omfattet af konkurrencepræget dialog, når der er tale om en særlig kompleks kontrakt. Med hensyn til tilfælde, der kan begrunde konkurrencepræget dialog, henvises til besvarelsen af spørgsmål S 1020.

Jeg finder ikke, at enhver IT-kontrakt over tærskelværdien skal være omfattet af den konkurrenceprægede dialog. En sådan regel vil for det første være en uheldig særregel. For det andet vil reglen kunne give anledning til fortolkningsvanskeligheder, idet man da skal afgrænse begrebet »IT-indkøb«. Endelig er der ikke noget behov for, at indkøb af fx et større antal almindelige Pc'er skal være omfattet af konkurrencepræget dialog.

Jeg kan oplyse, at man fra dansk side under de kommende forhandlinger vil arbejde for, at anvendelsesområdet for den konkurrenceprægede dialog ikke indsnævres i forhold til det foreliggende forslag.

Spm. nr. S 1138

Til skatteministeren (15/1 01) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren oplyse, hvor meget den danske stat går glip af i dieselaftgift ved at danske vognmænd tanker diesel i udlandet?«

Svar (23/1 01)**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Danske vognmænd tanker kun diesel i udlandet, hvis prisen incl. afgifter er mindre der end i Danmark. Brændstof til transporter til lande, hvor afgiften er højere end i Danmark, vil derfor som hovedregel blive tanket i Danmark. Det gælder f.eks. transporter til Tyskland, Sverige og Norge.

Det vurderes med nogen usikkerhed, at danske vognmænd tanker i størrelsesordenen 100 mill. liter diesel i udlandet. En betydelig afgifts-nedsættelse ville imidlertid ikke betyde, at al diesel, der tankes i udlandet af danske vogn-

mænd, ville blive tanket i Danmark. Hvis afstanden ved en transport er så stor, at vognmanden ikke kan nå frem og tilbage på én tank, må vognmanden nødvendigvis tanke uden for Danmark, uanset afgiftsniveau.

Den danske stat går ikke glip af provenu ved at danske vognmænd tanker i udlandet. Den afgifts-nedsættelse, der skal til for at flytte så meget som muligt af de nævnte 100 mill. liter til Danmark, skal også omfatte de ca. 2.000 mill. liter, der i forvejen tankes i Danmark af både lastbilvognmænd, taxavognmænd og andre, herunder private. Det samlede resultat af en afgifts-nedsættelse vil blive et provenutab, uanset afgifts-nedsættelsens størrelse.

Jeg skal gøre opmærksom på, at der er en del usikkerhed ved disse opgørelser samt at Skatteministeriet er ved at foretage en nærmere analyse af spørgsmålet om dieselaftgiftens betydning for omfanget af grænsehandel med diesel.

Spm. nr. S 1139

Til skatteministeren (15/1 01) af:

Gitte Lillelund Bech (V):

»Vil ministeren oplyse de af Skatteministeriet forventede effekter af den seneste forhøjelse af dieselaftgiften?«

Svar (23/1 01)**Skatteministeren (Frode Sørensen):**

Jeg forstår spørgsmålet således, at det er de provenu- og konkurrencemæssige effekter, der ønskes belyst.

Provenuet ved at forhøje dieselaftgiften med 18 øre/liter fra d. 1. april 2001 ventes at blive 360 mill. kr. på årsbasis. Som en konsekvens af forhøjelsen af dieselaftgiften reduceres samtidig udligningsafgiften på dieselmotortøjer, hvilket giver et provenutab på 45 mill. kr. Nettoprovenuet er således 315 mill. kr. på årsbasis.

I 2001 bliver nettoprovenuet kun 265 mill. kr. Det skyldes, at forhøjelsen først træder i kraft pr. 1. april 2001.

Med hensyn til de konkurrencemæssige effekter, så er en ændring i dieselaftgiften som udgangspunkt konkurrenceneutral. Vognmændene uanset nationalitet tanker der, hvor diesellojen er billigst, og afgiften betales der hvor der