

Til lovforslag nr. L 208. Tillægsbetænkning afgivet af Skatteudvalget den 29. maj 1991

Tillægsbetænkning

over

Forslag til lov om ændring af lov om afgift af visse olieprodukter, lov om afgift af gas og lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v.

(Nedsættelse af afgiftsgodtgørelse for dieselolie og autogas samt ophævelse af udligningsafgift for busser og store lastvogne)

Udvalget har, efter at lovforslaget ved 2. behandling blev henvist til fornyet udvalgsbehandling, behandlet dette i et møde og har herunder stillet et spørgsmål til skatteministeren, som denne har besvaret skriftligt. Endvidere har udvalget modtaget en skriftlig og mundtlig henvendelse fra Danske Vognmænd.

Nogle af udvalgets spørgsmål og ministerens svar herpå optrykkes som bilag til denne tillægsbetænkning.

Herefter indstiller et *flertal* (udvalget med undtagelse af Fremskridtspartiets medlem) lovforslaget til *vedtagelse* i den affattelse, hvori det foreligger efter 2. behandling.

Flertallet har med tilfredshed noteret sig skatteministerens svar på spørgsmål 6, hvoraf fremgår: »Det er derfor regeringens mål blandt andet gennem afgiftspolitikken at sikre en fortsat nedbringelse af miljøbelastningen fra rutebiler uden herved at øge omkostningerne ved rutebilsdrift«.

Flertallet konstaterer, at der hermed er skabt sikkerhed for, at de ændringer, der kan ske ved lovrevisionen med virkning fra 1. juli 1992, ikke vil belaste trafikselskabernes økonomi, så det kan være årsag til højere billetpriser.

Et *mindretal* (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *forkastelse*.

Pia Gjellerup (S) fmd. Klaus Hækkerup (S) Anne-Marie Meldgaard (S) Trøjborg (S)

Stavad (S) Ove Fich (S) Jes Lunde (SF) Jens Thoft (SF) Bente Juncker (CD)

Aagaard (KF) Pernille Sams (KF) Peter Brixtofte (V) nfm. Svend Heiselberg (V)

Svend Aage Jensby (V) Ole Donner (FP) Elisabeth Arnold (RV) Kofod-Svendsen (KRF)

Nogle af udvalgets spørgsmål til skatteministeren og dennes besvarelse heraf

Spørgsmål 5:

Kan ministeren oplyse, om der skal betales fuld dieselaftgift i Tyskland af dansk afgiftsbelagt diesel, som indføres i Tyskland, eller vil den danske dieselaftgift blive modregnet?

Svar:

Ved indkørsel til Tyskland kan der i lastbilers brændstoftanke medbringes indtil 200 l dieselolie, uden at der skal betales tysk afgift. Brændstof ud over 200 l skal der svares afgift af i Tyskland.

Denne begrænsning har hidtil ikke givet anledning til problemer med dobbeltbeskatning, fordi den danske dieselloieafgift er blevet godtgjort fuldt ud efter den gældende godtgørelsesordning i olieafgiftsloven.

For at undgå dobbeltbeskatning i forbindelse med den foreslåede nedsættelse af afgiftsgodtgørelsen for dieselolie vil der blive ydet tilbagebetaling af den danske afgift på den olie, der udføres og beskattes i Tyskland, mod dokumentation for betaling af tysk afgift.

Spørgsmål 6:

Hvad kan ministeren oplyse om regeringens planer for at fastholde omkostningsniveauet – og undgå stigende billetpriser – i den kollektive trafik efter den 1. juli 1992?

Svar:

Ved dieselaftalen er det sikret, at omkostningerne ved rutebilkørsel i en overgangsperiode indtil 30. juni 1992 ikke påvirkes af dieselaftgiften samtidig med, at miljøbelastningen fra rutebiltrafik begrænses. Forudsat rutebilerne anvender let diesel, får de fortsat godtgjort hele afgiften samt et tillæg på 20 øre pr. liter.

Fra 1. juli 1992 vil der blive indført en generel afgiftsdifferentiering mellem let og tung diesel, der også vil omfatte rutebiler. Det er af miljømæssige grunde hensigtsmæssigt også at belaste dieselloie til rutebiler med afgift, men således at omkostningerne ved rutebiltrafik fast-

holdes ved en form for kompensation, der stimulerer til miljørigtig busdrift.

Det er derfor regeringens mål blandt andet gennem afgiftspolitikken at sikre en fortsat nedbringelse af miljøbelastningen fra rutebiler uden herved at øge omkostningerne ved rutebiltrafik.

Den nærmere udformning af reglerne fremover specielt for rutebiler vil blive fastlagt under forhandlingerne med aftaleparterne.

Erhvervenes Transportudvalg (ETU) har i en henvendelse til Folketingets Skatteudvalg af 27. maj 1991 advaret mod virkningerne af dieselaftgiftsforslaget.

ETU finder det betænkeligt, at virkningerne af dieselforslaget i følge ETU ikke er blevet nærmere analyseret. Som eksempel på en sådan virkning anfører ETU, at omkostningerne ved distribution af øl vil stige.

ETU vurderer også, at danske vognmænds internationale konkurrenceevne vil blive forringet.

For den nationale transport forudser ETU større omkostninger, for så vidt afgiftsbelastningen væltes over i højere priser. Dette tror ETU dog ikke vil ske i større omfang, hvorfor indtjeningen hos vognmændene anføres at ville falde. Flere vil herved ophøre med at drive vognmandsvirksomhed, hvorefter udbudet vil falde og transportpriserne stige.

ETU mener, at de højere transportpriser vil forringe danske virksomheders konkurrenceevne på eksportmarkedet og øge inflationen.

For at afbøde noget på konsekvenserne foreslås den tilladte totalvægt for vogntog forøget fra 48 ton til 57,5 ton.

Hertil bemærkes, at virkningerne af dieselaftgiften og fjernelsen af udligningsafgiften er blevet grundigt undersøgt af regeringen. Regeringen har tidligere foreslået en dieselaftgift på vejtransport, og der burde således for alle have været tid til at undersøge de nærmere virkninger.

Det er slået fast, at dieselaftgiften virker konkurrenceevneneutral mellem danske og uden-

landske vognmænd, jf. bemærkningerne til henvendelserne fra Turistvognmændene, Foreningen af Danske Eksportvognmænd, Danske Vognmænd og Vognmændenes Arbejdsgiverforening (henholdsvis L 208, 2. samling, bilag 1, 3, 4 og 7).

Derimod vil afskaffelsen af udligningsafgiften forbedre konkurrenceevnen i forhold til udenlandske vognmænd.

Dieselafgiften vil slå fuldt ud igennem i højere priser på transportydelser til og fra udlandet og i højere priser på transport i indlandet. Den hårde konkurrence på transportmarkedet er netop en vigtig forudsætning for, at priserne vil stige, når omkostningerne stiger.

Udligningsafgiftens fjernelse vil i et vist omfang modvirke prisstigningstendenserne for danske vognmænd, men ikke for udenlandske vognmænd. Til en vis grad vil fjernelsen af udligningsafgiften øge vognmændenes indkomst, hvis de er i udenlandsk konkurrence.

For lastbilerne medfører ophævelsen af udligningsafgiften en lettelse på omkring 550 mio. kr., mens dieselafgiften fra lastbilerne vil indbringe omkring 750 mio. kr.

Der vil således være en række tilfælde, hvor lettelsen af udligningsafgiften har større betydning end forhøjelsen af dieselafgiften. Dette vil gælde, hvis lastvognen har en forholdsvis lille kørsel, f.eks. begrundet i, at en stor del af tiden bruges til på- og aflæsning. Dette vil f.eks. ofte gælde ved distribution af øl især i byområder.

Provenuet af dieselafgiften anvendes til nedsættelse af de danske afgifter på øl og vin. Selvom dieselforslaget netto vil bevirke et højere prisniveau, vil nedsættelserne af øl- og vinpriserne trække i den anden retning. Inflationen vil således ikke stige.

Forslaget om at øge den tilladte totalvægt for vogntog må undersøges nærmere. I denne forbindelse må man bl.a. også se på virkningerne for slitagen på det danske vejnet, der stiger kraftigt ved større totalvægt.

Foreningen af
Danske Eksportvognmænd

29. maj 1991

PRESSEMEDDELELSE

Uændrede konkurrenceforhold.

Beslutningen om, at dieselolie ikke vil blive dobbeltbeskattet, betyder, at danske eksportvognmænd ikke stilles dårligere i konkurrencen med deres udenlandske kolleger, end de allerede er.

– Foreningen af Danske Eksportvognmænd havde beregnet, at et typisk dansk eksportvogntog ville blive næsten 20.000 kr. dårligere stillet i konkurrencen med hollandske og tyske vognmænd. Nu ligger det klart, at den nye danske afgift på 1,10 kr. pr. liter dieselolie vil blive tilbagebetalt, når eksportvognmanden udfører olien og betaler afgift til den tyske stat, siger foreningens formand, K. E. Christensen (rpt. Christensen).

Sammen med udligningsafgiftens bortfald betyder det, at konkurrenceforholdet mellem danske og udenlandske eksportvognmænd ikke ændres.

Af den dieselolie, som eksportvogntogene anvender i Danmark, og på de første 200 liter, som kan indføres afgiftsfrit ved hver tur til Tyskland, skal betales afgift til den danske stat. Denne afgift skal også betales af udenlandske vognmænd. Alle påføres en ekstra omkostning på ca. 28.000 kr. pr. vogntog pr. år, siger K. E. Christensen.

I sammenligning med udenlandske vogntog er driften af et dansk vogntog fortsat godt 60.000 kr. dyrere pr. år.