

[Hagen Hagensen.]

port skal være så billig som overhovedet mulig, og det medvirker forslaget ikke til. Vi vil under udvalgsarbejdet så vidt muligt have gennemarbejdet alle de forhold, der kommer i betragtning her. Vi vil være kritisk indstillet over for disse afgiftsforhøjelser, også over for de sats, der er foreslået, men alt det kan vi tage nærmere stilling til. Vi vil deltage i et arbejde, der i hvert fald kommer til at ende med, at akseltrykket på 10 t kommer igennem, så må vi se, hvordan vi kommer igennem med det.

Bollmann (CD):

Baggrunden for en forhøjelse af vægtafgiften for de tungere køretøjer er ifølge bemærkningerne, at der som følge af et større vejslid også bliver større vedligeholdelsesudgifter for vejene. Det er der selvfølgelig ingen der kan bestride, og hvis de tal, der er anført i bemærkningerne, holder stik, kan man finde, at der måske er en vis rimelighed i en forhøjelse for de store køretøjer. Men det er et spørgsmål, hvor stor en del af eventuelle rimelige forhøjelser der faktisk allerede er pålagt køretøjerne i kraft af afgiftsforhøjelserne i august 1976, for det kan da ikke være rimeligt, at det samme køretøj skal have den samme forhøjelse flere gange.

Hvis det viser sig, at forslagets forhøjelse kun dækker de ekstra udgifter, vil CD se positivt på forslaget.

Ole Olsen (SF):

Jeg er i den situation, at jeg skal argumentere nøjagtig modsat hr. Glensgård, og det fylder mig egentlig ikke med sorg.

Socialistisk folkeparti er skeptisk indstillet over for forhøjelsen af akseltrykket. Dels ser vi selvfølgelig en forbindelse med en harmonisering inden for EF, og det er vi som bekendt skeptiske over for, dels føler vi også, at det kan medvirke til at flytte transport fra DSB over til vognmændene, og det er vi også skeptiske overfor. Nu er det ikke selve akseltrykket, dette lovforslag handler om. Det handler om de konsekvenser, som rent faktisk opstår, hvis det bliver gennemført.

Så vidt jeg kan vjere stemningen, bliver det forhøjede akseltryk simpelt hen gennemført, og så må jeg selvfølgelig også forsøge at tage de konsekvenser, som man med rimelighed kan drage af det.

Det er anslået, at meromkostningerne vil

være 200 mill. kr. ved at sætte akseltrykket op fra 8 t til 10 t, og afgifterne her indbringer 125 mill. kr. Det vil sige, at de, som forårsager de forøgede omkostninger, også skal bære dem.

Der er en række af de partier her i salen, som plejer at kalde sig liberale, der har udtalt sig imod dette lovforslag. Jeg siger udtrykkeligt »kalde sig liberale«. Når man skal til at måle, hvor liberale de er, falder de næsten altid igenem. Enhver liberal bør dog synes efter den almindelige teori, at den, der forårsager omkostningerne, også bør betale dem, ellers skal omkostningerne jo betales af resten af samfundet, og det vil simpelt hen sige et tilskud til de pågældende erhverv. Så under forudsætning af, at vi ikke kan slippe for forhøjelsen af akseltrykket, og det kan vi åbenbart ikke, så tilsiger SF da velvillig behandling. Vi vil også nok medvirke til at få gennemført dette lovforslag.

Der er gjort opmærksom på heroppefra, at fordelingen måske var forkert, og jeg går ud fra, at skatte- og afgiftsministeren godt vil være med til under udvalgsarbejdet at se på, om man nu har fundet frem til nøjagtig den rigtige fordeling. Det vil vi også godt være med til at kigge på, men selve princippet må være rigtigt: at lovforslaget under en eller anden form skal gennemføres sådan, at der som et minimum kommer et provenu på 125 mill. kr., som betales af de vognmænd, som forårsager det forøgede slid.

Knud Jespersen (DKP):

Der ligger vel tre slags ondskabsfuldheder ud over de almindelige i det lovforslag, der her er fremsat. Første ondskabsfuldhed er, at hr. Camre efterhånden er vant til at have alle forudsætnings- eller følgelovgivninger af vores medlemskab af fællesmarkedet, og hr. Camre sagde ikke noget om, at det var en forudsætnings- eller følgelovgivning. Det er jo EF, der dikterer os de nye udgifter på de ca. 200 mill. kr., og det var EF, der burde betale disse penge.

Når man i bemærkningerne til forslaget siger, at man må forhandle med amter og kommuner, så er vi af den opfattelse, at der ikke bør være nogen tvivl om, at hvis man til sin tid gennemfører det foreliggende forslag, så skal amter og kommuner totalt og ubetinget have de 125 mill. kr.

Jeg tror, det er en helt forkert trafikpolitik. Det er ikke en god skattepolitik, og jeg synes, det er en bekræftelse på nogle af de tåbelig-