

[Knud Jespersen.]

heder, man kommer ud for i fællesmarkedet, at vi har fundet ud af, at nu skal vi have højere akseltryk. Det kunne vi have gjort selv, nu har fællesmarkedet fundet ud af det, og vi har fundet ud af, at al fragt skal foregå på landevejene. Det kunne jo foregå mere miljøvenligt, mere trafiksikkert, hvis det gik på skinner som ganske almindelig togtransport.

Vi er altså ikke alene skeptiske, men vi er imod de forudsætnings- eller følgelovgivninger, der fremkommer ved vores medlemskab af fællesmarkedet, og vi vil kigge mere end kritisk på det til sin tid i skatte- og afgiftsudvalget.

Bernhard Baunsgaard (RV):

Det er jo et ganske overordentlig teknisk lovforslag med opregning af en række afgifter, der hviler på de forskellige vogne gradueret efter deres egenvægt og deres aksler og meget andet. Jeg kan kun sige her, at vi er parate til at tage en drøftelse af det i udvalget og er på forhånd velvilligt indstillet til, at man kommer til at indføre nye afgifter, når vi forøger akseltrykket til de 10 t. Om det så lige kan blive den tabel, som ministeren har opstillet, vil jeg gerne have drøftet igennem i udvalget.

Der er en ting, vi lige så godt kan få klaret her med det samme. Der er jo et af medlemmerne af folketinget, der har stillet det spørgsmål, om det er korrekt, at ministeren har sagt, at han vil have sit lovforslag med nøjagtig 125 mill. kr. og – for nu ikke at gøre det indviklet – ikke én mill. kr. mindre. Hvis ministeren stiller det så hårdt op, bliver det jo vanskeligt at forhandle, og så ved jeg ikke, hvordan det går med at få det igennem, men jeg går ud fra, at ministeren er forhandlingsvenlig.

Arne Bjerregaard (KrF):

Jeg skal såmænd blot meddele ministeren, at vi er positivt indstillet over for den ene side af forslaget, nemlig forhøjelsen af akseltrykket, mens vi er særdeles betænkelige med hensyn til at forhøje afgiften.

Ib Christensen (DR):

Forslaget er en EF-følgelovgivning, hvilket ikke på forhånd gør retsforbundet positivt indstillet, for at sige det mildt. Dertil kommer, at både færdselssikkerhedsmæssige og miljømæssige grunde heller ikke efter vores opfattelse

taler til fordel for en forøgelse af akseltrykket. Endelig er vi skeptiske over for, om forhøjelsen dækker de faktiske merudgifter, som vil komme, og som vil belaste vejnettet på grund af det forøgede akseltryk. Da vi er tilhængere af, at den, der forvolder disse udgifter, skal betale, stiller vi os skeptisk over for, om forhøjelsen, hvis man gennemfører dette lovforslag, vil være tilstrækkelig til at dække omkostningerne. Det fremgår jo klart af bemærkningerne til forslaget, at beregningerne hviler på et højst usikkert grundlag.

(Kort bemærkning).

Bernhard Baunsgaard (RV):

Kun for at der ikke skal opstå myter om dette. Det er de danske vognmænd, der ønsker, at vi skal have et forøget akseltryk, det er ikke EF, der pålægger os det.

Ministeren for skatter og afgifter (Kampmann):

Må jeg lige tage den sidste tråd op indledningsvis: det har ikke det mindste med EF-lovgivning at gøre, det vi beskæftiger os med her. Ikke det mindste.

Der er en række standpunkter, som er gået igennem behandlingen af dette lovforslag, og jeg må sige, at jeg kan forstå synspunktet om, at man ikke vil have forøget akseltryk og dermed ikke forøgede afgifter. Jeg kan også forstå det standpunkt, at man gerne vil have forøget akseltryk og dermed forøgede afgifter, således som forslaget går ud på. Men jeg kan under ingen omstændigheder forstå, at man vil være bekendt at springe så lavt over gærdet, at man på den ene side gerne vil have forøget akseltryk, men ikke på den anden side kompensere de dermed forbundne merudgifter.

Det er jo også rigtigt, som det er blevet fremført, at det er et liberalt standpunkt i realiteten, at de omkostninger, der forårsages ved, at man sætter akseltrykket i vejret, naturligvis skal kompenseres af dem, der får fordel af at sætte akseltrykket i vejret.

Det er med en vis omskrivning det samme princip, vi finder i miljøloven og en lang række andre steder, og det plejer i øvrigt at være et synspunkt, som godt kan få støtte i det konservative folkeparti, i venstre og andre såkaldt liberale partier. Dermed har jeg også karakteriseret indlægget fra hr. Glensgård, som på den ene side vil have akseltrykket forhøjet, men på