

### [Ministeren for skatter og afgifter.]

den anden side ikke vil betale afgiftsforøgelsen derved. Det er et for mig uforståeligt synspunkt. Jeg vil godt sige ganske klart, at for regeringens hængende disse to ting ganske nøje sammen. Dermed har jeg egentlig også besvaret det skriftlige spørgsmål, hr. Glensgård har stillet mig. Jeg ved ikke, om det er tilstrækkeligt besvaret på denne måde, eller om vi yderligere skal bruge lidt papirusseri på at besvare det.

Hr. Glensgård brugte også udtrykket, at jeg skulle have fået Landsforeningen Danske Vognmænd til at makke ret, og han sagde endda, at jeg skulle have truet Landsforeningen Danske Vognmænd. Jeg har overhovedet ikke truet Landsforeningen Danske Vognmænd eller Turistvognmændenes Landsorganisation eller tilsvarende organisationer til noget som helst. Jeg har en ganske bestemt opfattelse af, at det er de pågældende vognmænds, både lastvognmænds, de ansattes og turistvognmænds, ønske, at akсельtrykket skal forøges, og at man erkender, at der er forbundet visse omkostninger hermed. Det kan ikke være ukendt for hr. Glensgård eller andre, at det provenu, der er lagt til grund for forslaget her, i det store og hele svarer til den meromkostning, som vognmændene selv anslår at det forhøjede akсельtryk giver anledning til. Der er altså i og for sig ikke nogen grund til at forsøge at skabe uklarhed om dette punkt, og som hr. Glensgård var inde på, har jeg jo i min tid beskæftiget mig en del både med trafikpolitik og skattepolitik, så hr. Glensgård kan komme, fra hvilken af siderne hr. Glensgård vil.

Må jeg sige til hr. Aksel Pedersen, som måske heller ikke var alt for velbevandret i det trafikpolitiske, at der ved denne forøgelse af akсельtrykket opnås en fordel for vognmændene, og dermed for de ansatte og dermed for samfundet, på mellem 300 og 400 mill. kr., og at der ved dette forslag inddrages omkring 125 mill. kr. heraf.

Jeg kan ikke forstå, hvorfor man fremstiller det, som om dette forslag skulle medføre en stigning i omkostningerne både for vognmandserhvervet og for andre erhverv, som man vil forsøge at kaste omkostningerne over på. Det er ikke tilfældet. Der er tværtimod tale om en rationaliseringsgevinst for vognmandserhvervet, som vil komme erhvervet, de ansatte og dermed samfundet til gode. Det synes jeg måske nok man skulle have været opmærksom

på i sit indlæg her ved førstebehandlingen af dette lovforslag.

### Glensgård (FP):

Ikke kun faktisk samtlige ordførere, men også ministeren tager udgangspunkt i noget forkert. Vægtafgift har aldrig været og vil aldrig blive en betaling for noget, som det pågældende erhverv får fra samfundet. Vægtafgift er ikke en betaling for at få lov til at køre på danske landeveje. Hr. Ole Olsen har fuldstændig misforstået det.

Vi havde engang noget, der hed vejmillionerne. Det var sådan noget med, at man havde en idé om, at den afgift, der kom ind på en bil, også skulle bruges på veje. Vægtafgift er en ganske bestemt afgiftssats, som lige så godt kan bruges til sociale pensioner, om det skulle være. Derfor er det mærkværdigt at høre ministeren og delvis også venstres ordfører sige her, at vi nok er indstillet på at øge omkostningerne med det, som meromkostningerne ved de 10 t akсельtryk måtte være. Vægtafgiftlovgivningen er en ganske almindelig skattelovgivning, og vi har set den ændret, jeg tror 12 gange inden for de sidste 6-7 år. Den har normalt heddet noget med forhøjelse af samtlige vægtafgiftssatser med 50 og 40 pct., ekstraordinær opkrævning af vægtafgift og fordobling af vægtafgift osv. Der er altså her tale om en ganske almindelig beskatning ligesom på chokolade, ligesom inden for momsområdet osv. Der er ikke noget i dette lovforslag, som taler om trafikpolitik, bortset fra ministeren.

Så siger ministeren, at her kommer erhvervslivet og vil tjene en 300-400 mill. kr. ved de 10 t akсельtryk. For det første har vi haft 10 t akсельtryk ved al import og eksport. Det er sikkert heller ikke ministeren ukendt, at dansk erhvervsliv har overtrådt denne lovgivning i noget, der ligner 80 pct. af de tilfælde, vi har målt. Det kan ministeren i hvert tilfælde få bekræftet ved vejteknisk laboratorium, idet vi bogstavelig talt har set de 10 t legaliseret, ved at man ikke har skredet kraftigt ind over for de mennesker, der har kørt med 10 t. Så der er ikke tale om, at man nu her får en mægtig fordel ud af lovforslaget.

Jeg er som sagt meget ked af, ikke så meget hr. Ole Olsen, det er til at komme over, men at venstres ordfører ligesom siger: her ligger der en fordel for erhvervslivet, der ligger også en udgift for samfundet, det vil vi gerne se på, og