

[Margrete Auken]

derfor vigtigt, at EF ikke baserer sin afgiftspolitik på rene årsafgifter. Det rigtigste for at opnå regeringens målsætninger er variable kørselsafgifter, så det får indvirkning på valget af transportmiddel og man derved får den bedst mulige kapacitetsudnyttelse af køretøjerne.

Margrete Auken (SF):

Der er vistnok enighed i regeringen om, at man er nødt til også at bruge afgiftspolitikken for at opnå de mål, der er sat i regeringens miljø- og handlingsplan. På den baggrund er det overraskende, at man ikke har set noget udspil fra den danske regering hverken i forhold til EF eller for så vidt også, hvad vi selv ville gøre for at få en afgiftspolitik, der var i overensstemmelse med målsætningen.

På den baggrund spørger jeg, om den danske regering er i gang med at forberede dels en dansk afgiftspolitik, som er i overensstemmelse med målsætningen, og det vil sige en afgiftspolitik med variable afgifter, og derudover om man arbejder på en tilsvarende strategi i forhold til EF, således at de regler, der kommer til at gælde i EF, bliver i overensstemmelse med de danske mål. Jeg kunne forstå det, hvis det, at man ikke har støttet Vesttyskland, er baggrunden for den manglende danske støtte.

Trafikministeren (Torben Rechendorff, fg.):

Jeg kan forstå, at udgangspunktet for fru Margrete Aukens spørgsmål er de tiltag, der i øjeblikket foregår i den vesttyske regering, og derfor kan jeg kort oplyse, at man fra dansk side ikke har tilsluttet sig indførelsen af en vejbenyttelsesafgift som den, man nu arbejder med i forbundsregeringen, og som man foreslår indført 1. maj. Vi har tværtimod kritiseret indførelsen af denne afgift.

Det betyder også, at spørgsmålet om den tyske afgifts forenelighed med EF-retten i øjeblikket overvejes af Kommissionen.

Med hensyn til det fremtidige afgiftssystem på vejgodsområdet i EF kan jeg oplyse, at der i øjeblikket foregår drøftelser om overgang til en ordning, hvor køretøjerne skal betale i det land, hvor de udfører transporter. En gruppe af lande har i princippet tilsluttet sig dette nye afgiftssystem, mens en anden gruppe lande, herunder Danmark, finder, at spørgsmålet kræver en grundig behandling, sådan så der ikke opstår nye problemer ved grænseovergange og lign.,

og Kommissionens forslag forventes i løbet af kortere tid.

Det er således ikke muligt på nuværende tidspunkt at sige, hvad resultatet af drøftelserne bliver. Fra dansk side vil der blive lagt vægt på de miljømæssige virkninger af afgiftsordningen.

Margrete Auken (SF):

Den sidste oplysning var glædelig, her var der endelig noget at takke for.

Så jeg takker for, at der vil blive lagt vægt på det miljømæssige, og jeg vil henvise til regeringens handlingsplan og især til siderne 91, 99-101, 112 og 118-120, hvor ministeren kan se, hvordan man gør.

Så vil jeg sige, at jeg er enig i, at det vesttyske forslag ikke er godt nok, fordi det ikke har nogen særlig miljøeffekt, fordi det kun begrænser transittrafikken, men ikke regulerer transporten internt i Vesttyskland.

Men jeg synes nok, det lyder foruroligende, at der ikke er dansk støtte til at indføre det territoriale princip med hensyn til afgifterne, så man fortsætter den lidt piratagtige strategi, Danmark har haft på dette område, hvor man har kørt gratis i de andre lande og slidt på deres veje, fordi hele vores betalingsystem har ligget sådan til, at det er det, der er foregået.

Jeg vil egentlig gerne her henlede regeringens opmærksomhed på et spørgsmål, der behandles i Markedsudvalget i morgen, hvor man har bedt om at få undersøgt, om det kan være rigtigt, at Trafikministeriet har truet Østrig med, at det kunne gå ud over deres medlemsansøgning, at de havde forsøgt at gøre noget ved transittrafikken eller vejtrafikken i Østrig.

De meldinger, vi har fået fra den danske regering, var stort set, når det kom til stykket, nemlig de stik modsatte af dem, der spilles ud med i handlingsplanen for miljø og udvikling.

Jeg vil gerne have svar på spørgsmålet om Østrig. Det kunne være meget interessant allerede her at høre, om det kan bekræftes, eller om regeringen selvfølgelig ikke kunne drømme om at true Østrig, når de endelig fører en fornuftig politik, der er i overensstemmelse med regeringens egen strategi.

Derudover vil jeg gerne have svar på, om man har set på det svenske system eller et andet tilsvarende variabelt system, som ser på både strækningkørsel og vægt, altså variable afgif-