

Hvis vi under udvalgsarbejdet støder på andre konkurrenceforvridende afgifter eller forhold, bør vi også se på dem ved den lejlighed. Jeg vil derfor opfordre skatteministeren til at udarbejde en oversigt til Skatteudvalget over afgifterne på vognmandserhvervet i de lande, som nu indfører fælles vejafgift. Med en sådan oversigt at gå frem efter vil vi arbejde hurtigt og konstruktivt i udvalget til gavn for både vognmandserhvervet og beskæftigelsen.

**Jes Lunde (SF):**

SF er positiv over for at indføre vejbenyttelsesafgifter. Men vi er nu alligevel noget kritiske over for den samlede pakke, for hvis vi kigger på, hvad der egentlig er brug for, så er der jo brug for nogle kraftige initiativer til at begrænse lastbiltrafikken.

Vi ved, at trafikken slet ikke lever op til de handlingsplaner, vi har på miljøområdet. Vi har problemer med CO<sub>2</sub>-forureningen, og dér er der så lavet en handlingsplan, som er vedtaget herinde i Folketinget, og som betyder, at CO<sub>2</sub>-forureningen skal nedbringes år for år. Vi ved samtidig, at det går præcis modsat på trafikens område; forureningen stiger og stiger år for år, og derfor er der altså brug for en kraftig indsats for at få nedbragt lastbiltrafikken og for at få en meget større del af godset over på skinner.

Og det sker desværre ikke med den her pakke.

Miljøstyrelsen er blevet bedt om at foretage en miljøvurdering af lovforslaget, og de skriver, at de ting, man lægger frem her, har nogle modgående tendenser. På den ene side er vejafgiften positiv, på den anden side lempes man så meget i dieselaftgifter på andre dele, at man ophæver virkningen. Den miljømæssige virkning, der kunne have været i den her politik, forsvinder altså mellem fingrene på regeringen. Miljøstyrelsen bruger ordene, at miljøvirkningen er marginal. Det betyder, den ikke er til at få øje på, og den kan såmænd lige så godt være negativ, som den kan være positiv.

Det synes vi er helt galt i en situation, hvor vi ved, at vi ikke lever op til de handlingsplaner, Folketinget selv har vedtaget på miljøområdet. Der bør altså foretages en kraftig indsats for at løse miljøproblemerne på trafikområdet. Vi synes, det er ret katastrofalt, at man så kommer med en pakke, som samlet set ikke hjælper på problemerne.

SF er altså positiv over for princippet med at lave en vejbenyttelsesafgift, men det er alt for

lavt et niveau, man satser på. Den vejbenyttelsesafgift, man laver, bliver på dagsbasis 45 kr. for at køre et vogntog ned igennem Jylland, og hvis en norsk speditør skal overveje, om godset skal på skinner eller det skal køre på lastbil, så tvivler jeg på, at en omkostning på 45 kr. pr. vogntog pr. dag er det, der gør, at godset bliver flyttet over på skinner.

Så det her er alt for lidt til at løse de miljøproblemer, vi har. Og når man så oven i købet med den anden hånd sænker priserne på diesel, fjerner afgiften på ansvarsforsikring osv. og billiggør lastbiltrafik, ja, så forsvinder sigtet fuldstændig.

Vi kan altså se et lille positivt bidrag i L 4 og et desværre nok større negativt bidrag i L 5, så vi er meget kritisk indstillet over for den samlede pakke, regeringen her er kommet med.

**Kristian Thulesen Dahl (FP):**

Tillad mig indledningsvis at sige, at i modsætning til SF kan jeg ikke se, hvor man nedsætter afgiften på diesel; man mindsker en planlagt stigning i dieselaftgiften, og det er for mig at se noget andet.

Vi er gået med på princippet om vejbenyttelsesafgift, da det stod klart, at der ellers ville blive tale om en tysk enegang på det her område. Derfor kan vi også nu støtte princippet og tanken om, at der indføres en brugerbetaling på benyttelse af vejnettet. For os er det fornuftigt, at de, som slider hårdt på vejnettet, også betaler for det, og særlig når vejbenyttelsesafgiften etableres i fællesskab mellem Tyskland, Beneluxlandene og Danmark, finder vi, at afgiften vil kunne fungere hensigtsmæssigt.

Da afgiften bygger på et rådsdirektiv, må det vel antages, at der er flere lande, der kommer med i ordningen senere, og derfor skal mit spørgsmål til ministeren herom være, hvornår det forventes, at Beneluxlandene vil være at finde i ordningen. Det fremgår af den skriftlige fremsættelse af forslaget, at Tyskland har vedtaget at indføre afgiften pr. 1. januar 1995, men at de øvrige lande endnu ikke har truffet endelig beslutning om, hvornår de ønsker at være med i ordningen. Derfor vil det være interessant at vide, hvornår regeringen forventer at de pågældende lande kommer med – samt selvfølgelig også andre EU-lande.

Tyskland indfører altså afgiften pr. 1. januar 1995, og det betyder, at de danske eksportvognmænd, der kører sydpå, i alle tilfælde skal betale denne afgift. Det vil sige, at hvis vi i Danmark