

ikke indfører ordningen, så vil afgiften, som det også fremgår, ubeskåret gå i den tyske statskasse.

Hvis vi tiltræder forslaget, vil danske eksportvognmænd, der betaler afgift i Danmark, ikke skulle yderligere afgiftsbelægges i eksempelvis Tyskland, og derfor virker det for os at se rationelt, at vi tiltræder ordningen. Det var angående L 4.

Så skal vi jo også tage stilling til L 5. Og her skal det med det samme siges, at vi ser nogle større vanskeligheder. Vi lægger vægt på i Fremskridtspartiet, at vognmandserhvervets samlede udgifter til det offentlige ikke forøges. Vi finder, at omkostningerne for erhvervet er store nok, som de er nu. Og derfor er det selvfølgelig afgørende for os, at erhvervet kompenseres for afgiften på vejbenyttelse på ca. 270 mio. kr.

Som vi læser forslaget, er der lagt op til på en række områder at kompensere erhvervet for nogle omkostninger. Det fremgår af forslaget, at vægtafgiftssatserne for lastkøretøjer på 12 t eller derover sænkes til EU's minimumssatser, og det kan Fremskridtspartiet støtte. Endvidere kan vi støtte en ophævelse af afgiften på ansvarsforsikringer. Og vi kan også støtte, at for at kompensere for den likviditetsbelastning, som vil komme, når man ændrer på betalingsfristerne og samler betalingsfristerne, nedsættes vægtafgiften med virkning for 1994.

Der, hvor vi ser et større problem, er med hensyn til forslaget om dieselaflagift. Det foreslås, at forhøjelsen af dieselaflagiften fra 1. januar 1996 på 23 øre pr. l reduceres til en stigning på 2 øre pr. l. Og det er jo et led i skattereformen fra 1993, at dieselaflagiften skulle følge udviklingen i Tyskland. Den tyske afgiftsstigning er blevet mindre end tidligere forudsat, og ifølge skattereformen skal dieselaflagiften derfor stige mindre i Danmark end tidligere fastsat.

Vi finder derimod ikke, at det er rigtigt at inddrage den mindre afgiftsstigning i en beregning, som skal påvise, at vognmandserhvervet efter indførelsen af vejbenyttelsesafgiften holdes skadeløse gennem sådan en form for kompensation. Vi stemte jo også imod skattereformen, bl.a. fordi den indebærer et forøget afgiftstryk, og det finder vi ikke er rimeligt, tværtimod. Derfor siger det også sig selv, at vi ikke kan støtte den del af forslaget, som handler om, at man reducerer dieselaflagiftsforhøjelsen for på den måde at påstå, at man har neutraliseret ekstraomkostningerne for vognmandserhvervet. Vi

mener, den kompensation, man finder, helst skal være reel over for erhvervet.

Der er andre ting, som vi også har betænkeligheder ved. Der er andre steder i forslaget, hvor man forhøjer afgifter, og derfor skal jeg afslutningsvis konkludere, at vi vil kunne støtte en stor del af L 5, men vi har nogle ændringer, som vi vil foreslå, specielt hvad angår visse afgiftsforhøjelser, samt specielt vedrørende dieselaflagiften.

**Elisabeth Arnold (RV):**

Hvis jeg hørte den forrige ordfører ret, så kunne det lyde, som om Fremskridtspartiet ville gå imod en afgiftsnedsættelse. Det synes jeg ville være interessant at se i praksis. Men det vil vise sig, når vi kommer til udvalgsarbejdet, hvad der egentlig var budskabet.

Fra Det Radikale Venstres side hilser vi dette forslag velkommen. Vi mener, at det er et rigtigt miljøpolitisk instrument at skifte til en vejbenyttelsesafgift i stedet for en vægtafgift. Der er ikke noget mærkeligt i, at Tyskland, som har den kolossalt store transittrafik, ønsker at få pålagt denne transittrafik en ekstra afgift. Set fra et miljøpolitisk synspunkt er det også den rigtige vej at gå.

Om målene nås med dette, kan vi have vores tvivl om. Det er jo et kompromis med de forskellige takster, som vejes op mod hinanden, og det er fem forskellige lande, der skal indgå en fælles aftale.

Vi er sådan set enige med SF's ordfører i, at ambitionsniveauet nok har været sat for lavt; men der er ingen tvivl om, at instrumentskiftet er rigtigt, og at det er den vej, vi skal gå i fremtiden, og der er ingen tvivl om, at man senere kan overveje at ændre på både afgiftsstørrelserne og på kompensationsinstrumenterne.

Nettovirkningen for erhvervet som helhed er neutral, når man ser på L 4 og L 5 i sammenhæng. Men det er jo unægtelig et meget kompliceret forslag, og vi må sige, at vi bliver nødt til at have en del tid i udvalget, hvor vi gennemgår nogle af detaljerne for at se, om der er nogen virkninger, som ikke er ønskværdige.

Men positivt tilsagn fra Det Radikale Venstre til disse to forslag.

**Frank Aaen (EL):**

Vi støtter, at der indføres en vejafgift, men vi ønsker den højere end det, der er foreslået. Vi synes i øvrigt, at det er uantageligt, at der laves en aftale, der sætter maksimum på afgiftens