

forsøger at sælge dette her som et miljøforslag. Det har vi jo prøvet før med bilskrottingsafgiften, som blev solgt som et miljøforslag, selv om det overhovedet ikke var det; så det er da en vis formildende omstændighed.

Men jeg må alligevel spørge skatteministeren som repræsentant for regeringen: Hvornår får vi så egentlig nogle forslag fra regeringen til at løse miljøproblemerne på dette område? For det går jo ikke, at hver gang vi har et lovforslag til behandling, så kommer man med 117 gode argumenter for, at her kan vi altså ikke gøre noget for miljøet.

Skatteministeren kom ganske vist i sin replik alligevel til at sige, at han tror, at de miljømæssige virkninger er positive; men det er de jo ikke. Vi har jo miljøministerens styrelse, der har udtalt sig i lovforslaget, og de siger, at der ikke er nogen miljøvirkning, der er til at få øje på i dette lovforslag. Men hvornår kommer der en plan for, hvordan man får løst problemerne, hvornår kommer der en plan for at nedbringe miljøbelastningen fra trafikken?

Folketinget har vedtaget nogle handlingsplaner om, at CO<sub>2</sub>-forureningen skal nedbringes. Vi kan se, at det ikke er det, der sker – tværtimod. Så det må være en forpligtelse for den siddende regering at komme med et forslag til, hvordan det så kan lade sig gøre, hvis ikke den synes, oppositionens ideer til at nedstemme L 5 i denne omgang går an. Så regeringen må selv komme med et andet udspil, hvis den da går op i at få løst disse miljøproblemer.

(Kort bemærkning).

**Frank Aaen (EL):**

Jeg er selvfølgelig enig i, at det ikke er en god ting at flytte transporten fra ét lands lastbiler over på et andet lands lastbiler. Derfor vil jeg spørge skatteministeren: Hvordan er muligheden for, at vi kan få denne vejafgift – i det mindste i Danmark – sat højere op, end den er nu, så den virkelig bliver et incitament til, at når der kommer gods til den danske grænse, så flyttes det fra lastbil over på tog eller skib?

For det andet vil jeg sige, at vi helst vil have, at transporten kommer væk fra lastbilerne, og i den forbindelse er det sådan set ligeegyldigt, om det er en dansk eller tysk lastbil. Vi går i hvert fald ikke med til at øge den indenlandske lastbiltrafik for at undgå, at nogle enkelte varer bliver flyttet fra en dansk lastbil til en tysk.

Vi ønsker højere afgifter, for det vil i hvert fald få den indenlandske lastbiltrafik til at blive mindre.

**Skatteministeren (Ole Stavad):**

Jeg vil gøre en enkelt bemærkning til hr. Frank Aaens spørgsmål, om vi ikke bare kan forhøje vejafgiften.

Nej, det kan vi ikke, for vi har faktisk indgået aftaler med andre lande, og det er i klar dansk interesse, at vi har det. Vores problem har faktisk været, at tyskerne havde planlagt meget høje vejafgifter, som ville blive en meget stor belastning for danske vognmænd, hvorimod de ikke på nogen tilsvarende måde har de samme problemer i forhold til vejafgifter i Danmark. Så derfor er problemet stadig væk det, at man bevæger sig meget over landegrænserne; og når hr. Frank Aaen så siger, at vi med dette ikke må bidrage til, at vi øger den indenlandske transport med lastbiler, så må man sige, at dér, hvor der ikke gives fuld kompensation, det er vel i forhold til den indenlandske transport, i og med at man ikke opnår den besparelse, der ligger i, at man ellers skulle have betalt en vejafgift i Tyskland. Jeg mener ikke, at man med nogen rimelighed kan sige, at dette giver nogen incitamenter til at øge transporten med lastbiler i forhold til med bane – snarere tværtimod.

Hr. Jes Lunde spørger om store planer. Det handler jo altså om at finde en balance, så vi også får de faktiske virkninger. Der er jo ikke megen idé i, at vi på dette felt, på områder, hvor vi er ude i direkte konkurrence med andre lande, går enegang med den konsekvens, at vi bare flytter transporten over på andre lastbiler. Der ligger i hvert fald nogle generelle tiltag i den forhøjelse af dieselafgift m.v., der er sket i forbindelse med skattereformen. Det kan man så tvivle på er nok i forhold til den målsætning, vi i fællesskab har, og derfor drøfter vi jo også i anden sammenhæng, hvordan vi kan komme videre med adfærdsregulerende afgifter for at sikre, at vi når de mål, som vi i fællesskab har stillet op og er enige om. Men det skal også gennemføres i en form, så vi får virkningen på miljøet også i Danmark, ikke bare ved, at man flytter over på nogle andre landes lastbiler.

(Kort bemærkning).

**Erik Jacobsen (V):**

Jeg vil meget kort sige til hr. Frank Aaen, som ønsker transporter flyttet fra lastbiler over på jernbanen: Det tror jeg såmænd også nok at mange vognmænd ønsker. Nu er det sådan, at jernbanens kapacitet næsten er ved at være fuldt udnyttet. Og så skal hr. Frank Aaen lige huske på, at lastbilerne er langt det bedste, det mest effektive og det hurtigste transportmiddel, vi har.