

som skulle have været registreret til en højere afgift, til i givet fald at køre et helt år på en lavere afgift. Det var bestemt ikke hensigten, da vi i slutningen af 1994 vedtog loven om vejbenyttelsesafgift.

Så med baggrund i denne erfaring kan Socialdemokratiet helt klart støtte lovforslaget.

Erik Jacobsen (V):

Lovforslaget skal ses i lyset af det misbrug, som de nuværende regler giver mulighed for. Samtidig med indførelsen af vejbenyttelsesafgiften den 1. januar 1995, dvs. aftalen mellem Danmark, Benelux og Tyskland, blev vægtafgiftsloven ændret således, at der sker fælles opkrævning af vægt- og vejbenyttelsesafgift for danske motorkøretøjer. Afgifterne opkræves forud og for en periode på ét år.

Hvis en lastvogn eller et lastvognstog i løbet af en afgiftsperiode gennemgår ændringer, så der skal betales en anden vægtafgiftssats, men stadig den samme vejbenyttelsesafgift, registreres ændringen af vægtafgift først med virkning fra næste afgiftsperiode. Hvis en ændring i begyndelsen af en afgiftsperiode fører til en højere sats, så kan vognmanden således køre næsten ét år til den lavere sats. Ændringen af loven vil betyde, at enhver ændring af status i relation til vægtafgift automatisk fører til afbrydelse af perioden for vejbenyttelse.

Brian Mikkelsen (KF):

Det Konservative Folkeparti er principielt imod, at vi lægger specielle afgifter på særlig tunge køretøjer, fordi det så hindrer den frie vareudveksling og også er en bremse for økonomisk vækst. Vi vil ikke acceptere, at erhvervslivet skal være en evig kilde til nye og stadig større afgifter, som skal finansiere en lang række projekter på andre områder. Vi skal sikre et erhvervsliv, som har evnen til at producere og til at konkurrere.

Derfor var Det Konservative Folkeparti også med til at stemme for de lovforslag, som i 1984 gennemførte en aftale mellem Danmark, Belgien, Holland, Luxembourg og Tyskland, og vi sikrede dermed, at danske vognmænd ikke blev belastet uforholdsmæssigt i forhold til deres europæiske konkurrenter i form af højere afgifter på vejbenyttelse, som jo især Tyskland lancerede.

Da man indførte vejbenyttelsesafgiften, indførte man en kompensation i form af en nedsættelse af vægtafgiften. Det er derfor forståeligt, at

vi nu specificerer, at man ikke kan komme uden om vejbenyttelsesafgiften ved at spekulere på den måde, som er beskrevet i bemærkningerne til lovforslaget. Det Konservative Folkeparti anlægger nemlig en ansvarlig holdning og betragter den samlede model som meget rimelig også ud fra en miljømæssig betragtning.

Vi er ikke blinde for, at tunge køretøjer udgør en stor belastning af miljøet, og at en afgift dermed er med til at skabe en effektiv fordeling af trafikken mellem de forskellige transportformer. Derfor stiller Det Konservative Folkeparti sig positivt over for forslaget her, da det sikrer en fornuftig ordning for vognmandsbranchen og ensartede afgiftsniveauer på tværs af landegrænser, og det er jo en forudsætning for en god og sund konkurrence.

Vi skal naturligvis sikre, at den foreslåede ordning ikke indebærer en bureaukratisk procedure til gene for erhvervslivet, der i forvejen har en lang række andre administrationsopgaver at påse.

Det Konservative Folkeparti vil fastholde den proces, vi har igangsat, nemlig at arbejde for en lettelse af de administrative byrder for alle former for virksomheder.

Med disse bemærkninger kan vi anbefale forslaget.

Jes Lunde (SF):

I SF mener vi sådan lidt omvendt, at den lov, der oprindeligt blev lavet på dette område, ikke var miljømæssigt stærk nok. Men det her er jo kun nogle små tekniske ændringer af lovgivningen, og jeg kan så ræsonnere på samme måde som den konservative ordfører. Så vi kan såmænd også støtte forslaget.

Elisabeth Arnold (RV):

Det Radikale Venstre støttede i sin tid ordningen om vejbenyttelsesafgift og var med til at gennemføre den lovgivning, som her har vist sig at have nogle muligheder for misbrug, og derfor er vi selvfølgelig også interesseret i, at disse misbrugsmuligheder hindres. Vi tilslutter os forslaget.

Frank Aaen (EL):

Vi synes også, at afgifterne på det her område burde være meget stærkere af hensyn til miljøet. Vi er selvfølgelig indstillet på at stoppe muligheder for at snyde. Det eneste, der undrer os, men det håber jeg, vi kan få et svar på, er: Hvorfor skal vi forære erhvervet 5 mio. kr. for at for-