

nuneutralt for dem, det går ud over, så er skattestoppet ikke til hinder for at indføre roadpricing i Danmark.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Debatten om, hvilken incitamentsstruktur man skal have, og om man skal betale en vægtafgift eller en registreringsafgift eller en kørselsafgift a la eurovignetten, eller om man skal betale for, hvor meget man kører på vejen, havde vi også tidligere i dag. Det er to forskellige måder at anskue afgifterne på.

Vi har altså valgt sammen med Sverige, Holland, Belgien, og Luxembourg at have eurovignet, hvor man betaler tidsafhængigt, altså ikke afhængigt af, hvor mange kilometer man hører på vejen, men hvor mange dage man kører på vejen.

Med hensyn til provenuet fremgår det jo af hr. Martin Lidegaards beslutningsforslag, at der vil være et nettoprovenu på 350 mio. kr. Det står på 3. linje, side 3. Man siger, at hvis vi laver en afgift på samme niveau som i Tyskland, hvilket er ca. 89 øre pr. kilometer, og man afskaffer den nuværende vignetordning og vægtafgiften, så vil man samlet set få et provenu på 350 mio. kr. Når jeg samtidig siger, at vi ikke kan afskaffe vægtafgiften, for der ligger vi på minimumsreglerne, og vægtafgiften har hr. Lidegaard selv angivet til at være 200 mio., så er det altså et netto-provenu på 550 mio. kr. Det er i strid med skattestoppet.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu kommer det ikke helt bag på mig, at fru Gitte Lillelund Bech leder febrilsk efter en begrundelse for at afvise et forslag, som alle eksperter og alle trafikale forskere i stort set alle andre lande i Europa inklusive Sverige nu bevæger sig i retning af. Det her er et meget, meget moderat forslag, der går ud på at begynde at overveje en indførelse, og som vi skriver, er vi fuldstændig fleksible over for anvendelsen af provenuet.

Man må gøre med provenuet præcis, hvad man vil. De må give det til vognmændene i julegave, de må bruge det til hvad som helst. Vores forslag er en ny reguleringsform, for alle er enige om, at det er en bedre reguleringsform for miljøet osv.

Men nuvel, jeg forstår, og det skal vi ikke skændes mere om, at regeringen ikke er parat til at bide til bolle nu. Men jeg synes godt, at man så måske kunne overveje noget lidt blødere.

Man kunne måske overveje at sige, at hvis nu ministeren siger, at han har en tidshorisont på 1-2 år, kunne man så ikke bruge den mellemliggende periode til at blive lidt klogere på det og kigge lidt på, hvad de andre lande har gjort og på deres erfaringer med det?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg har også tidligere fra talerstolen, når vi har diskuteret kørselsudgifter, sagt, at vi vil følge den tyske Maut meget, meget tæt, og at vi vil følge erfaringerne med den. En af de erfaringer, man gør sig lige i øjeblikket, er bl.a., at der er en sivetrafik, for i henhold til det EU-direktiv, der blev vedtaget for knap 3 uger siden, er det kun på motorvejsnettet, at der må opkræves kørselsafgift som den tyske Maut. Der er altså lastbiler, som nu siver ud og kører på parallelvejene, hvilket er et problem, man i øvrigt også har set i Frankrig, da man lavede betalingsmotorveje dernede. Så jo, vi vil følge det tæt. Det vil jeg medgive.

Men jeg vil også lige påpege, at det her forslag jo ikke er et spørgsmål om, at man skal overveje, om man vil gøre det her. Forslaget hedder, at »Folketinget opfordrer regeringen til at indføre kørselsafgifter«, ikke til at overveje at indføre kørselsudgifter. Så hr. Lidegaard har skrevet i sit eget forslag, at det her er et ønske om at indføre kørselsafgifterne.

Og hvad skal man bruge provenuet til? Nej, man må ikke give vognmændene det i julegave. Det fremgår jo også meget, meget klart af det EU-direktiv, som Ministerrådet godkendte den 21. april.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Nu sagde Venstres ordfører, at forslaget om at indføre Maut'en ville være i strid med skattestoppet, fordi provenuet ville blive større end det, man skulle bruge til at nedsætte vægtafgiften med, fordi man ikke må afskaffe vægtafgiften, da vi ligger på minimumssatsen i EU.

Så mit hypotetiske spørgsmål er: Hvis nu det her var provenuneutralt, at man altså satte kørselsafgiften sådan, at det provenutab, man havde, hvis man afskaffede vægtafgiften og eurovignetordningen, blev dækket ind via en dansk Maut, ville det så være i strid med skattestoppet, eller ville det ikke være i strid med skattestoppet?