

te Maut. Tysk kørsel i Danmark er omvendt mildt beskattet på grund af den lavere danske vejbenyttelsesafgift.

Jeg mener ikke, at man sådan kan sammenligne de to systemer. Som jeg nævnte i indledningen, er det netop meget forskellige strukturer. Samtidig kan man ikke isoleret se på danske og tyske vognmænd. Systemerne overholder EU's krav om ikke at diskriminere på tværs af nationalitet. En vognmand fra Danmark, der kører sydpå, ville skulle betale i både Danmark og Tyskland, og det er helt uafhængigt af, hvilket nationalitetsmærke lastbilen har. Der er derfor ikke nogen begrundelse for at sætte afgiftsniveauerne ens, og som omtalt vil det desuden medføre, at meromkostningerne ved transport pålægges forbrugerne. Det mener jeg ikke ville være en god idé.

Forslagsstillerne fremfører også, at andre lande har eller planlægger at indføre kilometerbaserede vejafgifter. Dertil skal siges, at regeringen følger udgiften nøje.

Ved andre landes indførelse af de nye systemer har det vist sig, at nye problemstillinger rejser sig. En teknisk udfordring vil således være, hvordan man sikrer, at alle køretøjer udstyres med elektroniske enheder, der er nødvendige for, at systemet fungerer. Udenlandske vognmænd, der kun kører en enkelt tur igennem Danmark og derfor ikke har installeret en elektronisk enhed, skal kunne tilbydes en løsning af de danske myndigheder. I f.eks. Tyskland har det været meget omkostningskrævende at løse det problem.

Forslaget nævner også et nyt EU-direktiv, der muliggør indførelsen af vejafgifter og sænker grænsen for, hvilke køretøjer der skal omfattes. Der er det altså vigtigt for mig at understrege, at direktivet giver mulighed for, men ikke noget pålæg om at indføre kørselsbaserede vejafgifter. Hvis man skulle gøre det, stilles der trods alt nogle krav til, hvordan afgiften skal konstrueres, så nationale systemer ikke virker forvridende i forhold til hinanden.

Et argument for en ny vejafgift er tilsyneladende, at den efter forslagsstillerens vurdering vil fremme brug af transport på jernbane, da vejtransport gøres relativt dyrere. Andelen af gods-transport med jernbane er i dag meget lille, og det er næppe klart, at en vejafgift nødvendigvis vil overflytte gods til bane uden at være uforholdsmæssig dyr og omkostningskrævende. Det vil kræve en nærmere forundersøgelse af trafik-

mønstrene, hvis man på et tidspunkt skulle overveje at indføre en sådan vejafgift.

De argumenter, jeg har nævnt her, gør, at jeg ikke ser behov for, at der indføres en ny vejafgift baseret på kørte kilometer, som det foreslås. Regeringen kan ikke støtte forslaget.

Den fg. formand (Birthe Skaarup):

Tak til ministeren. Der er et enkelt spørgsmål fra hr. Klaus Hækkerup, værsgo.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Jeg synes, at ministeren også nåede rundt om nogle af de ting, der var lidt uklare i forslaget, og det er de, fordi vi jo som opposition ikke har det kæmpe administrationsapparat bag os, der gør, at vi kan vende hver en sten i den her sag, selv om vi har været meget omkring. Men det undrer mig alligevel, at ministeren kan stå her og sige, at der skal indføres et helt nyt system i Danmark.

Kl. 17.55

Mit spørgsmål er: Er det ikke ministeren bekendt, at de jo har et system i Tyskland, som man eventuelt kunne overveje at købe sig ind på, at de i Tjekkiet har været i udbud med henblik på at indhente tilbud på et system og åbenbart er ved at vælge et andet system end det tyske? Så der er altså et marked, og der er også en markedspris. Jeg kender den ikke i dag, men det var noget af det, man kunne få undersøgt. Jeg vil bare spørge: Er ministeren slet ikke bekendt med, at der foregår den slags, når han står og siger: Det er et nyt system, det bryder vi os ikke om, det vil vi ikke have?

(Kort bemærkning).

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jo, netop fordi vi har været inde og undersøge det. Og jeg takker i øvrigt for, at hr. Klaus Hækkerup nærmest fremførte det, som om man som minister altid er bedre forberedt og bedre klædt på i forhold til argumenterne, end man er som oppositionspolitiker. Jeg kan give hr. Klaus Hækkerup ret i, at man tit og ofte som minister er bedre forberedt.

Men netop fordi vi har været inde og kigge på det her, er det jo sådan, at vi har undersøgt, hvad konsekvenserne af indførelsen har været. Det har været meget, meget blandede og i nogle tilfælde absolut ikke særlig gode og efterlevelsesværdige systemer – også med store omkostninger – der skulle indføres i de forskellige lan-