

ske kommer i bagtroppen. Det synes jeg ikke vil være rigtigt.

Der er projekter i Norge, hvor de har satset mange flere penge, end vi snakker om her. De har satset over 200 mio. kr. i en enkelt by i Norge, i Trondheim. Der er en region i Belgien på størrelse med Danmark og med 6 millioner indbyggere, hvor de, og jeg var ved at falde ned af stolen, da jeg hørte det, over en 3-årig periode bruger 600 mio. kr. alene til fremme af cyklisme. Så der er altså i landene omkring os nogle, der har fået øje på, at der er et potentiale i det her.

Igen, ud fra Odensemодellen og ud fra de beregningsmodeller, som Transport- og Energiministeriet har til at lave cost-benefit-analyser, kan det betale sig for samfundet at gøre denne her øvelse. Der er lavet nogle beregninger. Jeg kom under et spørgsmål til sige et forkert tal, men hvis vi her i landet satses 150 mio. kr. over 12 år, så får vi en cost-benefit på 23 mia. kr. Det gøres ikke bedre. Jeg vil godt vædde en flaske vin af den gode slags med transportministeren på, at han ikke kan finde en bedre forretning. Og det er vel ikke borgerlig politik at sige nej til gode forretninger, når de også har et sigte, som gavner den almindelige befolkning!

Derfor kan jeg ikke forstå, at afvisningerne er så massive. Der siges pæne ord fra ministeren, fra Venstres ordfører, fra De Konservative, fra Dansk Folkeparti, meget positive ord, men der er ingen vilje til at gøre noget for at få det her fremmet. Det synes jeg er skidt.

Jeg takker for de meget positive ord fra Socialdemokratiet, De Radikale og Enhedslisten. Det er jo måske sådan, at vi skal indstille os på et andet flertal, før vi får det her, som er en samfundsopgave, igennem. Det må vi så håbe på.

Jeg gentager lige til allersidst: Odenseforsøget, 20 pct. flere cyklister, 33 mio. kr. sparet i sundhedsudgifter på de gode områder som hjerte-kar-sygdomme, diabetes 2, knogleskørhed osv.

Kl. 12.00

Vi kommer nok ikke længere. Jeg takker for, at partierne har forholdt sig til det, og så kommer vi nok igen med det her også.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 59:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af kørselsafgifter på tunge køretøjer.

Af Martin Lidegaard (RV) m.fl.
(FremSAT 5/4 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

I Danmark har vi en tidsafhængig kørselsafgift, som hedder eurovignetten. I Danmark kan vognmænd betale kørselsafgiften på dag-, uge-, måneds- eller på årsbasis. Det er et enkelt system, som også benyttes i Beneluxlandene og i Sverige.

I beslutningsforslag nr. B 59 foreslås, at man ændrer afgiften til en kilometerafhængig afgift, ligesom man kender det fra den tyske Maut.

Jeg synes ikke, det vil være hensigtsmæssigt at ændre kørselsafgifterne på nuværende tidspunkt.

For det første er det for tidligt at drage konkrete erfaringer fra Tyskland, hvor Maut'en kun har været gældende fra den 1. januar 2005. Det er altså meget nyt.

For det andet er EU-direktivet om kørselsafgifter lige ændret, og det vil være nødvendigt at forholde sig til, hvad det konkret betyder for de danske forhold, herunder for transportsektoren og erhvervslivet som helhed. Det er vedtaget i Rådet, men det har ikke været igennem Europa-Parlamentet endnu.

I beslutningsforslaget foreslås endvidere, at vægtafgiften afskaffes for tunge køretøjer. Jeg må gøre opmærksom på, at det ikke vil være muligt at nedsætte eller afskaffe vægtafgiften

uden ændring i EU-direktivet, da Danmark har implementeret minimumssatserne.

Vi kan på den baggrund ikke følge beslutningsforslaget. Men jeg kan love forslagsstilleren, at vi meget nøje vil følge udviklingen på området og konsekvenserne heraf for transportbranchen.

Jeg vil sige til hr. Martin Lidegaard og i øvrigt til alle, der interesserer sig for det her, hvad jo alle ordførerne gør, at jeg har registreret, at ganske mange, også i min egen folketingsgruppe, spørger mig, hvordan det nu er med den danske eurovignetordning, og hvordan den fungerer.

Det har jeg så sat mig ind i. Jeg har bilagene her, og jeg vil sørge for, at de bliver oversendt til Folketingets Trafikudvalg, så man får en fuldstændig klar beskrivelse af, hvordan det danske system er. Det har der i hvert fald i min folketingsgruppe været noget usikkerhed om. Det er ikke rimeligt, at jeg ikke har oplyst om det, så det sørger jeg for bliver sendt over til Trafikudvalget.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Tak for besvarelsen. Jeg hører ministeren sådan, at han gerne lige vil se lidt mere på, hvordan det går med Tyskland, og han vil gerne afvente slutbehandlingen i Europa-Parlamentet, inden han lægger sig fast på, om vi skal starte en proces i Danmark.

Men hører jeg så også ministeren rigtigt, altså at han principielt er enig i, at det er en bedre måde at regulere den tunge trafik på, at man ligesom betaler for, hvor meget man bruger vejene, og for, hvor meget man belaster miljøet, i stedet for at man betaler en engangsafgift, og så må man køre alt det, man vil?

Helt principielt kan man diskutere timing, man kan diskutere provenuet og alle de her ting, men ligger der en erkendelse hos ministeren af, at det kunne være en idé på et eller andet tidspunkt at arbejde i den retning og måske endda inden for en overskuelig tid?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Der ligger ikke nogen principiel tilkendegivelse om det. Men der ligger en åbenhed over for, at der tilsyneladende er en bevægelse på vej i europæiske lande. Sverige har ikke indført det, som nogle har påstået. Sverige har nogle overvejelser omkring det, og derfor synes jeg selvfølgelig, at

vi skal være åbne over for udviklingen i Europa, så Danmark ikke fjerner sig fra gennemsnittet af Europa, fordi transport jo er så internationalt, som det er. Jeg har ikke gjort mig overvejelser om at ændre det, men jeg understreger, at jeg følger udviklingen meget nøje.

Om et år eller to vil vi have meget sikrere erfaringer fra andre lande, og det kan være, at vi så kan få en fornyet debat om, hvorvidt vi skal ændre vores situation. Det vil jeg se på til den tid.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu er vi nogle, der mener, at vi ikke behøver at være det sidste land, der følger trenden, som er helt klar. Det er rigtigt, at Sverige ikke har indført det endnu, men de har jo besluttet, at de vil gøre det pr. 1. januar 2007. Det er sådan en beslutning, jeg tror, at der måske skal til.

Jeg er helt enig med ministeren i, at det jo ikke er noget, man bare kan indføre fra den ene dag til den anden. Men den principielle beslutning om, at man ønsker at gå over til sådan et system – og derefter kan gå i gang med at undersøge systemerne og erfaringerne fra andre lande – er jo en proces, der i sig selv sandsynligvis tager 2, 3 eller 4 år.

Kl. 12.05

Grunden til, at vi fremsætter det nu, er, at det er på vej. Hvorfor skal Danmark så ikke være med i hele den bevægelse og være med til at påvirke beslutningerne, f.eks. blive enig med svenskerne om at indføre det samme system osv. osv.? Man kan også komme for sent.

Derfor kunne jeg godt tænke mig at spørge ministeren, om ikke han kunne forestille sig i det mindste et forsøg og måske en undersøgelse, som jo ikke forpligter, altså at han dog prøver at skitsere landkortet i Europa i øjeblikket?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Undersøgelser synes jeg ikke er det rigtige. Jeg synes, at vi skal følge udviklingen, og det kan jeg garantere hr. Martin Lidegaard for at jeg gør.

Jeg har besøgt Mautsystemet, jeg har været dernede, men det var i den periode, hvor det gik galt – ikke fordi jeg var der. Men jeg har altså fulgt det meget nøje. Jeg følger meget med, men det er ikke det samme som at give et tilsagn om at ville ændre det nuværende ganske godt fungerende danske system.

Men jeg lover hr. Martin Lidegaard, at jeg følger det grundigt.

(Kort bemærkning).

Klaus Hækkerup (S):

Det var ministeren, der sagde, at det er for tidligt endnu at drage konklusioner vedrørende erfaringerne med Maut'en i Tyskland. Jeg er også bekendt med, som ministeren sagde, at der var en endog overordentlig vanskelig indkøringsperiode for Maut'en. Men nu fungerer den efter det oplyste.

Jeg vil godt spørge ministeren: Hvornår mener ministeren, at vi kan drage nogle konklusioner på baggrund af de erfaringer, tyskerne har med Maut'en?

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det er svært at sætte en tidsskala på. Jeg må svare, som jeg sagde til hr. Martin Lidegaard: Jeg følger det meget nøje. Jeg har flere gange om året møde med specielt min tyske kollega, og når svenskerne begynder at indføre det, vil jeg selvfølgelig også spørge meget til, hvordan det går i Sverige. Men lægge mig fast på en tidsplan mener jeg vil være forkert.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ministeren. Den næste ordfører er fru Gitte Lillelund Bech.

Gitte Lillelund Bech (V):

Beslutningsforslaget fra De Radikale pålægger regeringen at skulle indføre kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer i lighed med den tyske Maut, som er en vejbenyttelsesafgift for tunge køretøjer på de tyske motorveje, der trådte i kraft den 1. januar 2005. Jeg kan sige med det samme: Vi kan ikke støtte forslaget fra Venstres side.

I dag betaler den tunge trafik i Danmark allerede afgift via eurovignetordningen, der er tidsafhængig. Det vil sige, at man betaler pr. dag, pr. måned eller pr. år. De Radikale har godt nok i beslutningsforslaget skrevet, at eurovignetordningen ikke giver incitament til effektiv kørsel, men det er jeg faktisk ikke enig i.

Vognmandsbranchen i dag er udsat for stor konkurrence, og de professionelle vognmænd optimerer rent faktisk deres kørsel i både Danmark og i udlandet. Jeg mener derfor, at de professionelle vognmænd i Danmark allerede un-

der det eksisterende afgiftssystem – det her eurovignetsystem er i øvrigt et fælles system for Danmark, Sverige, Belgien, Holland og Luxembourg – faktisk sikres en effektiv kørsel. Så indførelse af en kørselsafgift som den tyske Maut vil ikke ændre på effektiviteten i vognmandsbranchen set med mine briller.

Af beslutningsforslaget fremgår det også, at De Radikale regner med, at der vil være et yderligere provenu på kørselsafgifterne i forhold til den eksisterende ordning. Set med Venstres øjne er det en ekstra skat, og det ønsker vi ikke fra Venstres side. Det ville også være i strid med regeringens skattestop.

Endelig vil jeg sige, at der i forudsætningerne for forslaget, hvis man vælger at lave en Maut eller en kørselsafgift fuldstændig magen til den tyske, indgår, at vægtafgiften for tunge køretøjer skal fjernes, hvilket skulle være med til, at man omlægger det provenu til en Mautløsning. Det kan altså ikke lade sig gøre rent EU-mæssigt, som jeg er orienteret, fordi vi via EU-reglerne faktisk har regler for minimumssats på vægtafgifter. Vi har implementeret minimumssatsen i Danmark, så vi kan altså ikke gå længere ned.

Samlet set kan vi ikke støtte det radikale beslutningsforslag om indkørsel af kørselsafgifter for tunge køretøjer i Danmark.

Kl. 12.10

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det ene spørgsmål handler om, hvorvidt det virker, altså om kørslen bliver mere effektiv. Det er ikke noget, vi har grebet ud af den blå luft, for vognmandsbranchen selv har jo lavet store beregninger. Der kører mange halvfylde og kvartfyldte lastbiler rundt i Danmark.

Der er vel ikke nogen tvivl om – vil fru Gitte Lillelund Bech ikke give mig ret i det? – at princippet om, at forurenere betaler, og at jo mere man slider på vejene, jo mere man forurenere, desto mere betaler man, som princip er mere sundt end det andet, hvor man betaler en engangsafgift, og så kan man køre alt det, man vil. Det er vel trods alt et bedre incitament i hvert fald, det kan vi godt blive enige om, så skal vi så se, hvor meget det virker. Er vi ikke enige om det?

Så er der diskussionen om provenuet og sådan noget. Nu diskuterede vi jo tidligere på dagen det der med skattestoppet. Jeg havde forstået fru Gitte Lillelund Bech sådan, at hvis der er en miljømæssig begrundelse, hvis det er prove-

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?

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Hvis det er provenuneutralt, og det i øvrigt er den samme gruppe mennesker, man så pålægger den nye afgift, som man så letter fra en anden afgift, så er det ikke i strid med skattestoppet.

Men jeg vil bare påpege igen, at sådan som forslaget er formuleret, og det er jo det konkrete forslag, vi diskuterer her, er det formuleret, som at vi laver en Maut eller en kørselsafgift af samme størrelse som den, tyskerne har, hvilket er på 89 øre pr. kørt kilometer. Det giver samlet set et provenu på ca. 900 mio. kr. Når man så skal fra-regne for det første eurovignetdelen, som er ca. 340 mio. kr., og derudover vægtafgiften, som man så i øvrigt ikke kan fra-regne, giver det samlet set stadig væk et provenu.

Hvis forslaget fra Socialdemokraterne derfor er at sige, at det, man kunne gøre, var, at man i stedet for at tage det tyske niveau, der hedder 89 øre pr. kørt kilometer, så sætte beløbet ned, så det så i øvrigt matcher med, hvad man betaler for eurovignetordningen, nej, så er det ikke i strid med skattestoppet.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg vil give ordet til den næste ordfører. ... Undskyld, jeg overså hr. Poul Henrik Hedeboe for en kort bemærkning, værsgo.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Skal jeg forstå fru Gitte Lillelund Bech sådan, at hvis vi under udvalgsbehandlingen tilrettelægger forslaget og arbejder sammen, sådan at vi får en model, som jo altså ikke er imod skattestoppet, så har vi faktisk flertal for at gøre det her, og at ordføreren så går ind for det?

Det lyder flot og positivt. Jeg vil være parat til lade SF gå med i sådan noget. Det lyder rigtig godt.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Så må jeg sige, at hr. Hedeboe måske ikke har hørt helt efter, hvad jeg har sagt, eller også har jeg ikke sagt det tydeligt nok. Jeg har her fra talerstolen tidligere sagt, og jeg har også så sent som for 3-4 minutter siden svaret hr. Martin Lidegaard, at vi er interesseret i, at man går ind og følger tæt, hvad der sker i Tyskland. Men vi mener ikke, at man på de – hvad? – 4 måneder, hvor det tyske Mautsystem har fungeret, har er-

faringer nok til, at vi kan sige: Jamen fint nok, så køber vi bare den tyske model. Og det er den tyske model, der lægges op til her.

Så selv om man under udvalgsbehandlingen skulle blive enige om, at man kunne lave noget, der var provenuneutralt, stemmer vi ikke ja til forslaget, for vi mener ikke, at de problemstillinger, man har i Tyskland, er analyseret nok. Jeg nævnte problematikken med sivetrafikken, som kører på parallelvejene, som bestemt ikke er bygget til den tunge lastbiltrafik, og det er et problem, som man ikke bare kender nu fra Tyskland i forbindelse med Maut'en, men som man også meget tydeligt så, da man lavede betalingsmotorveje i Frankrig for mange år siden.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Nu er det omsider hr. Klaus Hækkerup som ordfører, værsgo.

Klaus Hækkerup (S):

Ja, ja efter denne udholdelige ventetid (*Munterhed*). Nå, B 59: Socialdemokratiet er holdningsmæssigt enig i, at der skal indføres kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer, så vi kan i princippet tilslutte os det forslag, der ligger her.

Det, der gør, at vi ikke kan stemme for forslaget, som det ligger nu, er præcis det, som fru Gitte Lillelund Bech havde fat i, da hun svarede på mit sidste spørgsmål. Vi ønsker nemlig, at det skal være provenuneutralt for staten, og som sagt er det derfor, vi ikke vil kunne stemme for forslaget.

Når vi støtter kørselsafhængige afgifter, er det i øvrigt af præcis de fire grunde, som forslagsstillerne har anført i bemærkningerne til forslaget, og dem er der jo ingen grund til at jeg står og læser op for Folketinget på nuværende tidspunkt.

Vi vil godt give tilsagn om en positiv behandling af det her forslag i Trafikudvalget. Og ministeren skal ikke blive overrasket, hvis der kommer spørgsmål, hvor vi beder om yderligere oplysninger om, hvordan det tyske system fungerer. Hvordan kontrollerer man snyd? Hvad har det kostet at implementere systemet? Det er selvfølgelig også en oplysning, der er central.

Vi er da også nødt til at spørge til det af fru Gitte Lillelund Bech fremførte, at vi ikke må afskaffe vægtafgiften på tunge lastbiler, fordi vi er på minimumssatsen. Jeg tænker bare ved mig selv: Hvad har de gjort i Tyskland? Betaler de både Maut og vægtafgift? Det er selvfølgelig også noget, vi må have afklaret. Vi må også have

afklaret, hvad resultatet af EU's holdning bliver, og endelig må vi også spørge til, hvad der er af erfaringer med trafik på parallelveje både i Tyskland og i Frankrig.

Kl. 12.20

Det er alt sammen ting, der må indgå. Der kan også være andre spørgsmål. Dem er vi selvfølgelig interesserede i at få belyst, for vi tror, at det her er en ordning, der kommer i EU, og som også på et eller andet tidspunkt kommer i Danmark. Så vi kan lige så godt forberede os på den så grundigt og omhyggeligt som muligt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Den næste ordfører, som jeg giver ordet, er hr. Walter Christophersen.

Walter Christophersen (DF):

Dansk Folkeparti konstaterer, at beslutningsforslaget indebærer kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer over 12 t i lighed med den tyske Maut. Danmark, Sverige, Luxembourg, Holland og Belgien er dags dato tilsluttet eurovignetsystemet, som indebærer betaling af fælles brugsafgifter for benyttelse af deres motorveje, dvs. pr. dag, uge, måned eller år og differentieret efter køretøjernes forureningskategorier, hvilket gælder for tunge lastbiler over 12 t.

Vejbenyttelsesafgiften afhænger således af lastbilens motor, affjedring – luft eller fjeder – samt antal aksler. Den mest anvendte lastbil med Euro 3-miljønormmotor samt tre aksler betaler således 9.318 kr. pro anno til eurovignetten.

Endvidere har EU for at undgå afgiftsmæssig dumping mellem medlemsstaterne indført en harmonisering af de årlige vægtafgifter på tunge køretøjer over 12 t, således at der fastsættes minimumssatser, der gælder for hele EU. Vægtafgiften for lastbiler varierer efter størrelse fra 882 kr. til 6.905 kr. pro anno. Derudover har vejtransportvirksomhederne en betragtelig udgift, ca. 15-20 pct. af deres driftsudgifter, i form af brændstofafgifterne. Og punktafgifterne, der kan udgøre op til 60 pct. af prisen for dieselolie, afviger kraftigt fra det ene land til det andet.

Siden den 1. januar 2004 har der i princippet været en minimumssats på 302 euro pr. 1.000 l dieselolie, men der er stadig store forskelle, som medfører ulige konkurrencevilkår, der er til stor skade for sektoren.

Eurovignetten kræver i særdeleshed, at den kontrolmæssige funktion til alle tider er optimal, således at medlemslandene bliver behandlet ensartet med hensyn til fordeling af provenu.

Administration og udvikling af eurovignetten udgør ca. 20 pct. af indtægterne.

Dansk Folkeparti kan konstatere, at vejbenyttelsesafgiften, som de danske vognmænd betaler dags dato, stadig væk er det samme beløb som før Tysklands udtræden af eurovignetten qua den tyske Maut. Vejbenyttelsesafgiften bør sænkes som konsekvens heraf.

Danmark betalte endvidere ca. 20 mio. kr. til Tyskland under den tidligere ordning, grundet at flere danske lastbiler kørte i Tyskland end tyske lastbiler i Danmark. Disse ca. 20 mio. kr. skal vel tilbageføres til vognmandserhvervet.

Da flere og flere udenlandske vognmænd kører over den danske grænse, må man vel formode, at indtægten fra vejbenyttelsesafgiften er steget mærkbart. Dansk Folkeparti savner i den forbindelse en redegørelse for eurovignettægtene for året 2004. Endvidere savner Dansk Folkeparti en redegørelse for antallet af udenlandske vognmænd, der har krydset vor grænse i år 2004, gerne opdelt på nationalitet.

Dansk Folkeparti erfarer, at kontrollen med udenlandske biler næsten ikke finder sted, hvilket er ganske uacceptabelt. Med det ulykkelige Schengensamarbejde er Danmarks grænser åbne som ladeporte. Dansk Folkeparti ønsker en tilbunds gående undersøgelse af dette problem. I Tyskland er det reglen at kontrollere danske vognmænd. Dette skal også være tilfældet med udenlandske vognmænd i Danmark.

Dansk Folkeparti mener, at der skal arbejdes hen imod et mere retfærdigt afgiftssystem som et væsentligt element i en generel langsigtet politik inden for transportsektoren i EU. Der skal være en gennemskuellighed og ikke forskelsbehandling.

Dansk Folkeparti har noteret sig transport- og energiministerens udtalelser efter hans hjemkomst fra rådsmødet om eurovignetdirektivet i Luxembourg den 21. april:

»Jeg er meget tilfreds med, at der nu kommer klarere regler for opkrævning af vejbenyttelsesafgifter, der kan sikre, at de danske vognmænd ikke skal betale unødvendigt høje afgifter på de europæiske veje.«

Til trods for Dansk Folkepartis alvorlige kritiske bemærkninger om eurovignetten kan Dansk Folkeparti ikke stemme for Det Radikale Venstres forslag af følgende grunde:

Den tekniske implementering af et system i lighed med den tyske Maut i Danmark frygter vi i Dansk Folkeparti vil blive meget kostbar. Såfremt man indfører et distancebaseret afgifts-

stem, skal danske vognmænd under ingen omstændigheder stilles ringere end i dag.

Ud over afskaffelsen af den nuværende vignetordning samt vægtafgiften for tunge køretøjer skal dieselolieafgiften sænkes mærkbart. Det er næppe tænkeligt, at beslutningsforslaget imødekommer dette. Beslutningsforslaget vil være en glidebane til at indføre roadpricing i hele landet, også for personbiler.

Under afsnittet økonomiske konsekvenser i forslaget anføres, at man forventer et nettoprovenu på omkring 350 mio. kr. Dette mener vi i Dansk Folkeparti ikke er foreneligt med det nuværende skattestop.

Dansk Folkeparti kan ikke støtte dette forslag til folketingsbeslutning.

Kl. 12.25

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg vil give ordet til næste ordfører, fru Henriette Kjær.

Henriette Kjær (KF):

Det er så et eksempel på, at man kan blive rigtig godt inspireret af udlandet, og det er man så blevet i Det Radikale Venstre, der foreslår, at vi laver et nyt afgiftssystem, der svarer til den tyske Maut. Det går ud på, at lastbiler i betalingsanlæg eller på anden måde betaler en afgift for at køre på de danske motorveje, europaveje og visse parallelveje.

Vi Konservative mener dog, at det er en større sag, hvis vi skal til at omlægge afgiftssystemet fuldstændig. Og som ministeren også har redegjort for, skal vi også have ændret EU-direktivet, hvis det i givet fald skal kunne lade sig gøre. Vi mener desuden, at vi har alt for lille viden om de erfaringer, de har gjort sig i Tyskland. Det er sådan set kun i ca. 5 måneder, at det har været en realitet i Tyskland.

Så ud over at vi måske har en fornemmelse af, at der vælter en masse penge ned i statskassen, kender vi ikke effekten af en sådan ordning endnu, og vi vil meget gerne have et større overblik, inden vi kaster os ud i en så omfattende ændring. Vi kan derfor ikke støtte forslaget.

(Kort bemærkning):

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne takke fru Henriette Kjær for den blideste afvisning, jeg har oplevet i mine folketingsdage. Det skyldes jo måske, at fru Henriette Kjær i flere andre sammenhænge har været ude at udtale sig principielt positivt over for tanken

om ikke længere at køre den der skyttegravskrig med, at fordi nogen ønsker at regulere biltrafikken på en anden måde, så er de modstandere af biler eller modstandere af togtrafik eller modstandere af hvad som helst, men at der måske er andre intelligente måder at gøre det på. Jeg tænker her på fru Henriette Kjærs udtalelser om betalingsringe omkring København og roadpricing som princip.

Har jeg forstået det rigtigt her – og så skal jeg nok lade være med at fange fru Henriette Kjær i nogle konkrete løfter – at hun er enig i, at hvis erfaringerne i Tyskland taler for, at det rent teknisk kan fungere, og man kan gøre det provenuneutralt og konkurrencemæssigt forsvarligt, så er det bedre at regulere trafikken alt efter, hvor meget den sviner, og hvor langt den kører, end efter, hvor mange der tilfældigvis når at køre i løbet af en uge?

(Kort bemærkning):

Henriette Kjær (KF):

Som princip lyder det meget fornuftigt og rigtigt, det er noget, jeg godt kan tilslutte mig. Og jeg har da også den indstilling, at man hele tiden skal kigge sig om efter nye og bedre måder at gøre tingene på. Derfor synes jeg da også, det er spændende at se, hvad der sker i Tyskland.

Altså det, der hele tiden er vigtigt og er meget afgørende for os Konservative, er jo, at man samlet set ikke skal af med flere afgifter. Der er mange ting, der skal analyseres, men overordnet set er det et meget fornuftigt princip, hr. Martin Lidegaard skitserer.

(Kort bemærkning):

Martin Lidegaard (RV):

Tak, det nærmer sig jo en forbrødring eller -søstring, jeg ved ikke, hvad det hedder. Hvor lang tid synes fru Henriette Kjær, vi skal vente, før vi ligesom tager stilling i Danmark?

Man kunne jo få det indtryk fra nogle af de andre ærede talere, at Danmark bør være det allersidste land i Europa for en sikkerheds skyld. Vi skulle nødig misforstås. Det skulle nødig hedde sig, at vi ønskede at genere nogen, så hvis vi er det allersidste land, er vi helt sikre på, at vi i hvert fald ikke kommer galt af sted.

Men mit indtryk er, at fru Henriette Kjær måske gerne, altså inden for en eller anden overskuelig tidsramme, kunne forestille sig at tage ved lære af de tyske erfaringer, som svenskerne allerede har gjort, og som flere andre lande i

Europa er på vej til. Kan vi komme det lidt nærmere, om vi snakker et halvt, et helt, 2 år, 10 år?

(Kort bemærkning).

Henriette Kjær (KF):

Selv om hr. Martin Lidegaard lovede mig ikke at hænge mig op på noget, så har jeg den erfaring, at hvis man rækker hr. Martin Lidegaard en lillefinger, så tager han hele hånden. Så jeg vil bare sige, at for os er det her forslag ikke aktuelt nu. Så kan vi vende tilbage og drøfte det på et senere tidspunkt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg vil give ordet til næste ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Sidste gang var jeg heroppe efter hr. Rune Lund, nu er det efter fru Henriette Kjær.

Jeg takker på SF's vegne De Radikale for at have fremsat det her forslag. Det er vi meget glade for. I lighed med de to forslag, vi har behandlet tidligere i dag om mulighed for roadpricing i de større byer og om en satsning på cykeltrafik, indeholder det her forslag noget, som vi alle sammen godt ved kommer på et eller andet tidspunkt. Vi oplever altså en stædig modstand fra de borgerlige partiers side, og vi ved, at det er et spørgsmål om tid.

Kl. 12.30

Det er godt, at det her er kommet, og det er godt, at vi har en intention om ikke at være sidste led i kæden, men at være forud. Hvis vi følger den tyske model og får omlagt afgifterne på transport sådan, at det er brugen frem for en fast afgift, der er afgørende, får vi nogle miljøfordele. Det er fremtiden. Når vi så også ser, at landene omkring os gør det, er det klart, at det er vejen at gå.

Jeg kan have en lille bekymring med hensyn til forslaget, men det er jo også en bekymring, der er med hensyn til det tyske forslag, og den går på: Hvor meget vil vi eventuelt komme til at flytte trafik fra de store veje – for det her omfatter de store veje – ud på små veje, som i virkeligheden vil blive belastet?

Jeg kunne forestille mig, at den danske model af forslaget f.eks. omfattede alle veje, hvis det kunne lade sig gøre. Men hvordan det vil se ud, er jo en ting, vi kan komme ind på under udvalgsbehandlingen. Jeg ved ikke, om det kan lade sig gøre, men jeg vil i hvert fald stille spørgsmålet og prøve at komme tættere på, om

vi kan lukke de huller. For man kunne forestille sig noget sivetrafik, hvor folk lige ville spare nogle penge og så kørte ud på de små veje, og det skal vi prøve at få et eller andet styr på.

Men vi er meget positive over for forslaget og er klar over, at det er et spørgsmål om tid, at det kommer, og vi vil medvirke til at få det behandlet positivt.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til hr. Rune Lund som den næste ordfører.

Rune Lund (EL):

Det er jo grundlæggende fornuftigt, at folk betaler i forhold til, hvor langt de kører, og ikke kun et engangsbetøb, sådan at de bilister, der kører meget langt, belaster vejene meget og forurenar meget, betaler mere end dem, som kun kører en lillebitte smule. Så der ligger mange fornuftige ting i, at den her tyske Maut, som forslaget her foreslår, også bliver indført her i landet, og det er vi positive over for. Det skal bestemt siges.

Vi vil meget gerne gå positivt ind i diskussionen, men vi vil gerne have en nærmere diskussion af, hvordan miljøbelastningen kommer til at være, hvis man indfører sådan en Maut her. For der står i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at de her 89 øre pr. kilometer kan afhænge af lastbilens miljøbelastning. Der vil vi sige, at det faktisk er vigtigt, at den skal afhænge af lastbilens miljøbelastning. Der vil vi gerne gå lidt længere ned i, hvordan man kan kigge nærmere på det.

Der er et provenu fra det her på anslået 350 mio. kr. Det har vi ingen problemer med. Vi har heller ingen problemer med, at man ligesom i Tyskland både har en Maut og en vægtafgift. Det kan vi også sagtens leve med at man indfører i Danmark.

De penge, der kommer fra det her, kan bruges til mange forskellige ting. Der er f.eks. foreslået den kollektive trafik i bemærkningerne til forslaget. Det synes vi ville være en utrolig god idé. Men vi har også nogle andre forslag til, hvad pengene kunne bruges til, f.eks. til at fremme transport af gods på skinner, sådan at man kunne få mere væk fra de store svinende lastbiler, som kører rundt i hele landet, og som giver en overordentlig belastning af vejnettet i Danmark.

Vi plejer at sige, at en lastbil, som ikke har overvægt, svarer til minimum 20.000 almindelige personbiler. Personbiler nærmest svæver over asfalten, mens det er lastbilerne, der virke-

lig slider på vores vejnet, og er der nogen, der skal betale for det, bør det selvfølgelig også være lastbilerne. Men hvis man kan få godstrafikken væk fra lastbilerne og over på skinner, opnår man mange ting: bedre miljø, mindre CO₂, og at færre af skatteborgernes penge bruges til at reparere veje rundt omkring i hele landet. Det er jo også fornuftigt.

Kl. 12.35

Vi kunne også forestille os, at man brugte de her penge til f.eks. at styrke de små havne, og det vil selvfølgelig ikke komme lastbilerhvervet til gode direkte, men det vil i hvert fald komme kunderne til gode, ved at andre godstransportformer styrkes, og det er jo de kunder, som i sidste ende også skal betale for godstransporten. Men som sagt er vi positivt indstillet over for det her.

Vi vil gerne have undersøgt de miljømæssige konsekvenser lidt nærmere af den afgiftsomlægning, som bliver foreslået, og så synes vi altså ikke, man behøver at vente 1-2 år. Der er gjort rigelige erfaringer på det her område. Lad os dog komme i gang med det samme, lad os dog være de første, lad os dog lade være med at være de sidste.

Der har lidt været en tendens til hos nogle af partierne i dag, at de meget gerne altid vil være de sidste, både når det gælder trafikbetalingsystemer og meget andet. Det er åbenbart også det, som er den dominerende holdning hos visse partier her i dag. Det er ærgerligt. Lad os dog komme i arbejdstøjet, lad os komme i gang med at undersøge det her.

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):
Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til ordføreren for forslagsstillerne, hr. Martin Lidegaard.

Martin Lidegaard (RV):

Der er rigtig, rigtig mange gode grunde til at indføre en ny reguleringsform af de danske tunge køretøjer, der er meget, meget få grunde til ikke at gøre det.

Grundene til at gøre det er, at det er et mere rimeligt system, at det giver en mere effektiv og økonomisk rentabel trafik, at det er en mere miljøvenlig reguleringsform, at det er en mere trafikikkerhedsmæssig reguleringsform, og at det er en reguleringsform, som giver de danske vognmænd en bedre konkurrenceevne. For det, som ministeren og regeringspartierne i øjeblikket er ved at sikre med statsgaranti, er, at de danske vognmænd skal betale på de tyske og de

svenske veje, hvorimod de andre kan nøjes med en billetordning og i øvrigt køre alt, hvad de vil. Det er lige før, det kan betale sig at køre en omvej omkring København, fordi man har betalt billetten, når de nye betalingsystemer går i drift ude i Europa.

Derfor, hvilket jeg i øvrigt er meget enig med Dansk Folkepartis ordfører i, er det, det gælder om, at skabe ens vilkår for vognmændene i de forskellige lande, og så gælder det derudover om at skabe den bedste reguleringsform. I øjeblikket bevæger hele Europa sig mod en ny reguleringsform, og i Danmark ønsker vi ikke at tage fat om det. Jeg frygter, at vi kommer for sent, og at det vil skade danske vognmænd ud over at skade miljøet og trafikikkerheden.

De undskyldninger, man har for ikke at gå i gang med det her projekt nu og undersøge det, er de sædvanlige. For det tager tid, det er jeg helt enig i, det er ikke noget, man sådan lige gør.

Der er EU-undskyldningen: Skulle vi ikke have fælles regler i EU? Der har vi så fået det problem, at de nu faktisk er blevet enige i Ministerrådet om, hvordan det her kan gøres. Så den undskyldning duer ikke rigtig længere. Heldigvis er det ikke gået igennem i Parlamentet, så det kan vi ligesom henholde os til, men det holder jo kun lige sommeren over. Så ligger der fælles EU-regler.

Den næste undskyldning, man plejer at henholde sig til, er: Lad os nu kigge på de tyske erfaringer. Det er fint nok, men når der gået et år, tør man vel godt tage en evaluering af, hvad der er sket i Tyskland, og hvordan det fungerer, og før når vi heller ikke, om jeg så må sige, at tage nogen beslutning om at indføre noget som helst.

Og så kommer den sidste undskyldning, som jeg synes er den mest interessante: Det er skattestoppet. Når jeg har tilladt mig at spørge lidt ind til det her, har det ikke været, fordi jeg har forsøgt at overbevise Venstre og Konservative om, at det her ikke er en omgåelse af skattestoppet. Det er, fordi jeg vil vise, hvad skattestoppet gør ved dansk politik, hvordan skattestoppet på mange områder inklusive det, vi diskuterer i dag, forhindrer en dynamisk udvikling af Danmark som samfund, af Danmarks erhvervsliv osv. For vi har udtrykkeligt nævnt her, at vi ikke ønsker at bruge det her som skatteskrue.

Faktisk er vi fuldstændig parat til at følge et hvilket som helst forslag, regeringspartierne måtte komme med. Nej, nu skal jeg passe på, hvad jeg siger, det kunne jo være helt urimeligt, at man ville give lidt flere penge til landmændene

ne, eller hvad ved jeg, men for at gøre det proveneutralt vil vi i øvrigt gerne diskutere en hvilken som helst ordning. Her vil jeg gerne medgive, at vi har en problemstilling.

Så vidt jeg har forstået – men jeg kan have taget fejl, og det vil jeg selvfølgelig gå hjem og undersøge – har Tyskland fået en dispensationsordning for sin vægtafgift, da de indførte Maut'en, for at man ikke skulle betale begge dele, men det er muligt, at jeg har misforstået det, og at det er sådan, vi har tænkt det. Det er klart, at vi, hvis vi ikke kan kompensere med hensyn til vægtafgiften, må have en diskussion om, hvordan vi så gør.

Men det er bare lidt mærkeligt at stå i den situation, at hvis alle andre, lad os forestille os, hvad der er meget sandsynligt, i løbet af 5-6 år har indført det her, så kan vi altså ikke indføre det i Danmark, og det kan vi ikke, fordi vi har et skattestop, der gør, at det må vi ikke, selv om jeg tør vædde på, at når vi når dertil, vil alle danske vognmænd ønske sig at have de samme konkurrencebetingelser som resten af Europa. Det siger bare noget om, hvad det der skattestop rent faktisk betyder i praksis.

Kl. 12.40

Derfor vil jeg også sige, at noget af det, som vi vil forsøge på at lægge op til under udvalgsbehandlingen – for jeg er godt klar over, at det bliver svært at få et flertal for det her – er, om vi kunne blive enige om måske i fællesskab at undersøge forskellige modeller, hvis udgangspunkt er, at danske vognmænd ikke må stilles konkurrencemæssigt dårligere end deres kolleger i udlandet, og at vi ønsker at kigge på reguleringsformer, der er mere miljøvenlige og går mere efter effektivitet. Hvad kunne man så forestille sig af modeller?

For hvis det er rigtigt, at man ikke kan lempe vægtafgiften, og at det ligesom er en låst sag og noget, som der ikke i EU er præcedens for at gøre, vil jeg medgive, at det kræver en diskussion af, hvordan vi kan skrue det her sammen, så det bliver rimeligt rent økonomisk. Den debat vil jeg gerne tage meget åbent med alle partierne, og det kunne være, vi kunne blive enige om at gøre det uden dermed at forpligte os på, hvornår vi skal indføre det.

For det, jeg så vil takke for til sidst, er, at alle partier, der har udtalt sig i dag, i undertonen har tilkendegivet, at det her er et spørgsmål om tid. Det er ikke et spørgsmål om, hvorvidt det vil ske. Det, diskussionen i dag har handlet om, er, om Danmark skal være foran udviklingen, præ-

ve at være med til at sætte sit præg, eller vi skal vente, til andre har indført det. Men i det mindste hører jeg ikke længere en grundlæggende diskussion af, hvorvidt vi på et tidspunkt kommer til at indføre det. Det tror jeg er helt realistisk.

Tak selvfølgelig særlig til Socialdemokratiet, til SF og til Enhedslisten, der har støttet forslaget. Til Socialdemokraterne vil jeg bare sige, at vi er opmærksomme på det med provenuet og vil gerne tage en debat med Socialdemokratiet om det. Til SF, der foreslår alle veje, vil jeg sige, at der jo altså er indført nogle fælles regler i EU nu for, hvordan man kan gøre de her ting, og så dan som jeg lige erindrer det på stående fod, tror jeg ikke, de giver mulighed for at lave en generel roadpricing på alle veje.

Det er selvfølgelig også en mere omfattende manøvre, fordi vi skal helt ud på de små landeveje. Det tror jeg ikke var det, som SF's ordfører forestillede sig. Men jeg tror, at det, man kan diskutere – det er selvfølgelig en meget vigtig diskussion – er, hvor mange af parallelvejene man skal have med, og den diskussion vil jeg også meget gerne indgå i.

Til hr. Rune Lund vil jeg bare sige, at det selvfølgelig skal være så miljøvenligt som overhovedet muligt, og vi går også ind for at miljøgraduere det, hvilket man i øvrigt også gør i Tyskland.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Jeg er lige nødt til at anholde det med skattestoppet, for et provenu – jeg håber, hr. Lidegaard vil medgive det – er en ekstra indtægt, man vil få i statskassen. Så når hr. Lidegaard siger, at skattestoppet er noget rigtig, rigtig skidt, og at vognmændene, hvis man nu laver Mautordning i alle andre europæiske lande, vil komme og tigge og bede om at få Mautordningen i Danmark, så svarer det jo til, at hr. Lidegaard siger, at vognmændene kommer og tigger og beder om, at de kommer til at betale mere i skat.

Nu er det her et meget konkurrenceudsat erhverv, så jeg har min store tvivl om, hvorvidt vognmændene vil komme og tigge og bede om at betale mere i skat. Så jeg vil bare sige, at skattestoppet lige præcis er til for, at vores konkurrenceevne rent faktisk forbliver god på det her område, og at vi ikke pålægger ekstra afgifter, som forringer vores konkurrenceevne. Derfor vil jeg godt anholde det, der hedder, at skattestoppet rent faktisk vil betyde, at vognmændene vil komme og bede om at få højere

skat. Det tror jeg simpelt hen ikke på. Det var bare en enkelt kort kommentar til hr. Lidegaard om det.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Når vi tillader os at tale om provenu, er det, fordi der, selv om vi krone til krone kompenserer de danske vognmænd for det her, stadig væk ville være et provenu, nemlig de små 200 mio. kr., som de udenlandske vognmænd ville lægge i Danmark. Dem kan vi også godt, hvis det er det, fru Lillelund Bech gerne vil, sende tilbage til de tyske vognmænd – hvis hun insisterer. Men vi kunne da også vælge at bruge dem til at gøre de danske veje mere trafik sikre, til at afhjælpe støjgenerne for danskerne, der bor op ad de her veje osv. osv.

Så et provenu bliver der jo, om jeg så må sige. Vi foreslår så, at vi bruger det provenu til noget, som også vognmændene får gavn af. Derfor tror jeg, at vognmændene gerne vil have det.

Men det er rigtigt, som fru Gitte Lillelund Bech siger, at det kan blive meget vanskeligt at lave en øre til øre-tilbagebetaling. Det medgiver jeg. For hvis vi ikke må for EU – vi må ikke sende en julegave til dem, som vi spøjte lidt om før – er det da netop også rigtigt, at vi er fuldstændig fastlåste i Danmark, hvis vi beholder skattestoppet. Så kan vi jo overhovedet ikke ...

Kl. 12.45

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak!

Martin Lidegaard (RV):

... forandre nogen ting.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den røde knap betyder, at tiden er udløbet.

Anden korte bemærkning til fru Gitte Lillelund Bech.

(Kort bemærkning).

Gitte Lillelund Bech (V):

Vi har diskuteret skattestop længe i dag, og jeg tror, hr. Lidegaard er klar over, at skattestoppet betyder, at man godt kan omlægge afgifterne for den samme gruppe.

Jeg vil bare sige til hr. Lidegaard, at jeg synes, det er lidt letkøbt at sige, at provenuet så bare er det, vi får fra de udenlandske vognmænd. Det er jo ikke det, der fremgår af det beslutningsfor-

slag, som hr. Lidegaard selv har skrevet. Af det beslutningsforslag, som hr. Lidegaard selv har skrevet, fremgår, at man taler om 350 mio. kr. i provenu plus, hvis man ikke må kompensere for vægtafgiften, yderligere 200 mio. kr., det er 550 mio. kr. Af dem, fremgår af det, hr. Lidegaard selv har skrevet, er det kun de 175 mio. kr., der vil komme fra de udenlandske vognmænd, resten er provenu, der kommer ind ved en ekstra skat på de danske vognmænd, og det vil Venstre ikke være med til.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Så må jeg jo også forstå Venstres ordfører sådan, at uanset hvad der sker i resten af Europa osv., kan vi ikke lave det om, for vi må jo ikke tilbageføre det øre til øre. Det vil sige, at hvis vi, og det er vi med på, gerne vil kompensere de danske vognmænd, så skal vi måske ud i noget andet: beskatning på selskaber, erhvervsbeskatning eller andre ting, som vi har mulighed for at regulere på, og det vil jo ikke blive helt præcist øre til øre, for der er vi inde i nogle andre skatteformer, og det vil sige, at vi er låst fast.

Men i øvrigt kan man selvfølgelig lægge afgiften præcis, hvor man vil. Vi har foreslået på tysk niveau for netop at stille de danske vognmænd lige konkurrencemæssigt, men der er jo mange knapper, man kan skrue på.

Jeg synes, det lugter af en dårlig undskyldning, for selvfølgelig kan man finde en model, der tilgodeser både vognmænd, vores veje og miljøet, og vi er jo enige om det overordnede. Det her er ikke et forsøg på at lave en skatte-skrue. Jeg har sagt det mange gange, og jeg vil gerne sige det igen: Vi vil gerne medvirke til, at der ikke bliver taget penge fra de danske vognmænd, men vi får åbenbart bare svært ved, som det også er fremgået her, at gøre det sådan krone til krone med vægtafgift osv., medmindre vi kan få dispensation, hvad jeg håber på.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Vil hr. Martin Lidegaard ikke medgive mig, at en optimal grænsekontrol af udenlandske vognmænd, der passerer den danske grænse, ville være noget nær det optimale, således at vi forbliver i eurovignetsystemet, når man tager de ganske alvorlige investeringer, der skal ske, i betragtning, såfremt vi skal have en ordening i lighed med den tyske Maut?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg er faktisk ikke klar over, og det er et helt ærligt svar, hvordan det står til med den dansk-ty-ske grænsekontrol på det her område, om der er behov for en yderligere indsats. Så det tør jeg ikke udtale mig om, for at sige det som det er.

Til gengæld tør jeg udtale mig om, at hele eurovignetordningen vil jeg gerne indgå et væd-demål med hr. Walter Christophersen om er af-skaffet om 5 år. Sverige har tilkendegivet, at de vil ud af den, i Beneluxlandene er der en stor diskussion, i Holland har man stort set besluttet sig for at afskaffe den. Så kan Danmark jo godt beholde sin vignetordning, og det er selvfølgelig dejligt, at Danmark har en smuk vignetordning, min pointe er bare, at jeg sådan set tror, at de danske vognmænd vil være bedre stillet ved at have en fællesordning i Europa, frem for at Dan-mark går enegang på det her område.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Walter Christophersen for en anden og sid-ste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Walter Christophersen (DF):

Hvorfor jeg spørger hr. Martin Lidegaard er på grund af de overskrifter i Børsen onsdag den 11. maj, der hedder: Tyske lastbiler har lagt sig i front. Og: De tyske vognmænd presses østfra.

Det vil sige, at de får et incitament til at påbe-råbe sig det lukrative marked i Danmark, og at der bliver yderligere skævvridninger inden for eurovignetten. Jeg tror, hr. Martin Lidegaard for-står problematikken. Mener hr. Martin Lide-gaard ikke, at det vil være befordrende for det nuværende system?

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg tror i hvert fald, at den problematik, som hr. Walter Christophersen rejser her, kan vi langt bedre håndtere med et system, hvor vognmæn-dene skal betale pr. kørt kilometer, end ved en såkaldt fripladsordning, hvor man for forholds-vis beskedne penge kan købe sig til at køre alt det, man vil, på danske veje.

Jeg tror, at de problemer, som hr. Walter Chri-stophersen har, og som jeg godt kan dele, vil være langt nemmere at undgå, også svindel osv., hvis man fik en reguleringsform a la Maut'en.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør ind-sigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 62:

Forslag til folketingsbeslutning om en styrkel-se af børns retsstilling.

Af Lissa Mathiasen (S) m.fl.

(Fremsat 6/4 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Kl. 12.50

Forhandling

Familie- og forbrugerministeren (Lars Bar-foed):

Dette beslutningsforslag er jo et led i rækken af beslutningsforslag om børns retsstilling og om Børnerådets beføjelser.

Formålet med forslaget er ifølge bemærknin-gerne at skabe en bedre retsstilling for børn i samfundet, men jo også at styrke børns klagead-gang og muligheden for rådgivning og hjælp i konkrete sager, og derfor ønskes der også en styrkelse af børns partsrettigheder.

Som udgangspunkt for debatten synes jeg, det er vigtigt, at vi ser på de helt grundlæggende forhold mellem børn og voksne. Der er jo en grund til, at voksne har forældremyndigheden over børn og dermed også ansvaret. Børn skal jo ikke være part i sager og dermed som udgangs-punkt have ansvaret for beslutninger, det skal forældrene have. Børnene skal have lov til også at være børn, og vi voksne må så tage ansvaret for beslutningerne på os.

Det er selvfølgelig vigtigt at kende børnenes holdninger, og at deres tilkendegivelser også kommer til at indgå som et eller flere elementer i