

Frank Aaen (EL):

Jamen det gælder jo lige præcis ikke lønmodtagere. Altså: Lønmodtagere bliver beskattet af deres lønindkomst, men de har ikke noget fradrag, hvis de mister deres arbejde. Det er sådan set den logik, som er gældende, og sådan er det jo mange steder. Jeg synes i øvrigt, det bør være sådan, at man beskattes af en indkomst, men at det ikke kommer samfundet ved, om folk ikke har en indkomst på den måde i forhold til skatterne; der skulle være en ligestilling i stedet for. I dag er det sådan, at aktionærerne bare kan spekulere løs, og taber de penge, så trækker de tabet fra.

Til det andet med bureaukrati vil jeg sige: Tja, hvis man bare siger, at de regler, der i dag gælder for og skal opfyldes af selskaber med begrænset ansvar, når de er på børsen, også skal gælde for selskaber med begrænset ansvar, hvis de går væk fra børsen, så er det jo nemt nok. Det er nemt nok at beslutte det, det er der ikke nogen forhindring i.

Kl. 12:59

Aaen ikke har forstået principperne i dansk skatteret.

Kl. 13:01

Anden næstformand (Søren Espersen):
Skatteministeren.

Kl. 13:00

Anden næstformand (Søren Espersen):
Tak til ministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

5) 1. behandling af beslutningsforslag nr. B 50: Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af vejbenyttelsesafgift (roadpricing) for lastbiler.

Af Klaus Hækkerup (S) m.fl.
(Fremsættelse 05.02.2008).

Kl. 13:00

Kl. 13:01

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Altså, hr. Frank Aaen har nærmest en Erasmus Montanus-agtig måde at argumentere på, nemlig at man tager principperne for indkomstbeskatning, flytter dem over til kapitalbeskatning og siger: Når de to ting ikke ligner hinanden, så er det jo ikke noget problem at ændre principperne for kapitalbeskatning.

Nej, de to ting ligner ikke hinanden, de er forskellige.

Med hensyn til indkomstbeskatning er det sådan, at der sker beskatning af den belønning, man får for at have leveret en arbejdsindsats, og hvis man ikke længere leverer en arbejdsindsats, så bliver man heller ikke beskattet af den. Det er meget naturligt.

Så er der kapitalbeskatningen, der siger, at man bliver beskattet i det omfang, man har en gevinst på den investering, man har haft. Og her har vi parallelitetsprincippet, og det vil sige, at når man skal beskattes af gevinsten af sin investering, skal man også have fradrag for tabet.

Så parallelitetsprincippet gælder fuldt ud for kapitalbeskatningen. Der ønsker hr. Frank Aaen så at sige: Når det ikke gælder for indkomstbeskatningen, så kan det hele være lige meget.

Nej, vil jeg sige til hr. Frank Aaen, sådan gælder det ikke, og jeg er bange for, at hr. Frank

Forhandling

Anden næstformand (Søren Espersen):
Skatteministeren.

Kl. 13:02

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Tak. Jeg vil benytte mig af lejligheden til blot at blive stående heroppe. Det håber jeg er i orden.

Socialdemokratiet har fremsat et forslag om at indføre en vejbenyttelsesafgift for lastbiler på over 12 t. Provenuet skal så anvendes til omlægning af bilafgifterne samt til tilskud til anskaffelse af lastbiler, der overholder Euro VI-standarden. Baggrunden for forslaget er ifølge forslagsstillerne, at Tyskland har en kilometerbestemt afgift på tunge køretøjer. Tysk vognmandskørsel i Danmark er derfor mildt beskattet i forhold til dansk vognmandskørsel i Tyskland – mener forslagsstillerne.

Det kan fremføres, at der ved at indføre en tilsvarende dansk afgift kan rettes op på den aktuelle skævhed mellem de to lande, og samtidig vil det styrke brugen af transport på jernbane, mener forslagsstillerne. Forslagsstillerne henviser til, at en omlægning af bilafgifterne er en del af regeringsgrundlaget. Jeg skal så ikke helt kunne sige, om lige præcis den sætning er en reminiscens fra det tidligere regeringsgrundlag.

Lad mig indlede med at definere nogle begreber, som jeg så vil vende tilbage til senere. En afgift baseret på retten til at bruge et vejnet i et bestemt tidspunkt, f.eks. i et år, kaldes ofte for en vejbenyttelsesafgift, og den type afgift har vi for tunge køretøjer i Danmark. I Tyskland eksisterer der en afgift, normalt kaldet for Maut, der baserer sig på det faktisk antal kørte kilometer. Den type afgift kaldes ofte for en vejafgift. Jeg forstår på forslagsstillerne, at det er en sådan vejafgift, der ønskes indført i Danmark. Og lad mig så gentage, at kørsel med tunge køretøjer allerede er beskattet i Danmark. Biler på 12 t eller derover skal købe vejbeviser, de såkaldte eurovignetter, der giver betaleren ret til at bruge det danske vejnet i en specificeret periode. Det gælder både for danske og for udenlandske køretøjer. Da afgiften er etableret i et samarbejde med Benelux-landene og Sverige, giver den samtidig de danske køretøjer ret til at køre i disse lande, og omvendt kører disse landes køretøjer i Danmark, når de har betalt i hjemlandet. Den danske vejbenyttelsesafgift fungerer meget effektivt. I 2005 var provenuet på 478 mio. kr., og omkostningerne til systemet var stærkt begrænsede. Desuden har systemet fungeret i nogle år og er en velfungerende regulering set fra dansk side.

Skal der omvendt indføres en vejafgift, der baserer sig på antallet af kørte kilometer, er man nødt til at overveje, om den nye afgift vil blive lige så velfungerende. Det er Skatteministeriets vurdering, at udgifterne til etablering og drift af systemet muligvis vil kunne blive markant større og også store set i forhold til provenuet. Det er samtidig vigtigt at huske på, at meromkostningerne til systemet skal afholdes af nogle. I første omgang vil afgiften blive pålagt transportørerne, men i sidste ende vil den blive væltet over på forbrugerne.

Forslagsstillerne begrundede vejafgiften med, at der eksisterer en skævhed i afgiftsniveauet mellem Danmark og Tyskland. Det fremføres, at den danske vognmændskørsel i Tyskland beskattes hårdt på grund af den høje tyske vejafgift, Maut, og tysk kørsel i Danmark er omvendt mildt beskattet på grund af den lavere danske vejbenyttelsesafgift.

Jeg mener ikke, at man kan lave en sammenligning af de to systemer. Som jeg nævnte i indledningen, er de netop meget forskellige i strukturen. Samtidig kan man ikke isoleret se på danske og tyske vognmænd. Systemerne overholder EU's krav om ikke at diskriminere på tværs af nationalitet.

Forslagsstillerne fremfører også, at andre lande har eller planlægger at indføre kilometerbaserede vejafgifter. Dertil skal siges, at Danmark følger udviklingen nøje. Vejafgifter eksisterer, som det er forslagsstillerne bekendt, i en række europæiske lande. Flere af disse lande har en særlig stor andel af transittrafik med lastbiler. I Danmark er vi ikke i nær samme grad belastet af transittrafik, men vi ved på den anden side, at de internationale transportmængder har været stigende, og at stigningen formodentlig vil fortsætte.

Vi må naturligvis indtænke, at de teknologiske muligheder for at opkræve og kontrollere vejafgifter for lastbiler til stadighed udvikles. De tekniske systemer, der anvendes i lande som Tyskland, Østrig og Schweiz, er dog karakteriseret ved at være meget forskellige fra land til land. Andre landes indførelse af nye systemer har da også vist, at nye problemstillinger rejser sig. En teknisk udfordring vil således være, hvorledes 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 jo kunne tilbydes en løsning af de danske myndigheder. I f.eks. Tyskland har netop det problem været meget omkostningskrævende at løse.

Forslaget nævner også et nyt EU-direktiv, der muliggør indførelsen af vejafgifter og sænker grænsen for, hvilke køretøjer der kan omfattes. Det er vigtigt at understrege, at der med direktivet stadig ikke er et krav om at indføre kørselsbaserede vejafgifter. Hvis man dog gør det, er der nogle krav til, hvorledes afgiften skal konstrueres, således at nationale systemer ikke virker forvridende over for involverede køretøjer.

Et argument for en ny vejafgift er tilsyneladende, at den vil fremme brugen af transport på jernbane, da vejtransport kan gøres relativt dyrere. Andelen af godstransport med jernbane er imidlertid meget lille i dag, og det er næppe klart, at en vejafgift nødvendigvis vil overføre gods til bane. Det vil kræve en nærmere forundersøgelse af trafikmønstrene, hvis man skulle indføre en vejafgift.

Jeg ser derfor ikke umiddelbart et behov for, at der indføres en vejafgift baseret på kørte kilometer som den foreslåede. Det er min opfattelse, at det kræver en nærmere undersøgelse af afgiftens virkninger og konsekvens for at kunne vurdere, hvorvidt Danmark bør indføre en sådan

type vejafgift. Overvejelserne om eventuelt at indføre en afstandsrelateret vejbenyttelsesafgift bør derfor efter min mening indgå i Skattekommisionens arbejde. Regeringen ser desuden i forbindelse med det igangværende arbejde med en investeringsplan for transportinfrastrukturen og en CO₂-strategi for transportsektoren bredt på de instrumenter, der kan tages i brug i den forbindelse.

Beslutningsforslaget om nu at beslutte indførelsen af en vejafgift afvises derfor af regeringen.
Kl. 13:08

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:09

Klaus Hækkerup (S):

Der er flere ting i det, ministeren var inde på, som kunne kræve en bemærkning. Ministeren nævner, at der skulle laves en meget dyr ordning, forstår jeg, for biler, der kom fra udlandet og skulle køre i Danmark bare en enkelt tur om året. Så vil jeg bare spørge ministeren, hvordan det adskiller sig fra den nuværende ordning og det, vi skal debattere i forbindelse med digitalisering af eurovignetafgiften. Der kommer jo også biler fra udlandet, der kommer biler fra Polen, Tjekkiet og andre lande, der skal ind og køre inden for området. Hele systemet med, hvor de skal købe deres eurovignet, står beskrevet.

Hvorfor kunne man ikke bruge det system til også at betale her, ligesom de i Tyskland har et system, hvor de betaler for biler, der ikke har en elektronisk opkobling til GPS? Hvorfor kan man ikke bruge det system?

Kl. 13:10

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 13:10

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det er et meget godt spørgsmål. For det rammer ned i hele forskellen på en vejbenyttelsesafgift og en vejafgift. En vejbenyttelsesafgift betyder, at du en gang for alle betaler for at benytte vejen i et bestemt tidsrum, og så behøver du ikke registrere, hvor mange kørte kilometer det måtte dreje sig om. En vejafgift, som foreslået af Socialdemokratiet, kræver, at du kan registrere, hvor mange kørte kilometer det drejer sig om. Det kræver altså en anden teknisk enhed, der følger med det køretøj, hvis fører skal betale afgiften. Der kan man bare se fra de erfaringer, som f.eks. Tyskland har gjort sig, at det har været utrolig omkostningskrævende at finde en løsning for

den chauffør og det køretøj, som kun har enkeltstående ture gennem landet. Derfor er det vigtigt at lære af de erfaringer og få dem gennemarbejdet, inden der eventuelt skal træffes en beslutning om indførelse af vejafgift i Danmark.

Kl. 13:11

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:11

Klaus Hækkerup (S):

Den argumentation kan jeg jo sagtens følge ministeren i. Nu er det bare sådan i det tyske system, at hvis en vognmand skal på en enkelttur, kobler han sig op, og han har endda to muligheder for at kunne købe. Han kan sige, at han hopper på et sted, og at han står af et andet sted, og så betaler han for den strækning, han vil køre. Hvorfor kan man ikke lige så godt bruge det ene system som det andet system, når man har bygget det op til at kunne give en elektronisk formidling? Den danske vognmand, der kun skal på en enkelt dagstur gennem Tyskland, har jo det system, at han enten kan betale over internettet, eller at han kan køre ind og trække en billet, som så viser, at han står på i f.eks. Stuttgart og stiger af et andet sted på motorvejen, og så betaler han for det. Hvorfor kan man ikke lige så vel anvende det system, som vi nu skal til at modernisere elektronisk, til også at give den anden kørselsinformationsformidling?

Kl. 13:11

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 13:12

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Se, det, vi skal til at digitalisere, er en ordning, som er lavet i samarbejde med fire andre lande, og som er så tæt knyttet sammen, at vi faktisk overlader det til hollænderne at stå for den administrative del af det. Derfor er det klart, at vi ikke med en fælles løsning pludselig kan sige, at vi nu vil have en særlig dansk model. Derfor kan digitaliseringen af vejbenyttelsesafgiften, som den kører nu, og som er en rigtig god idé og en meget mere effektiv måde at sørge for administrationen og sikkerheden af, at der bliver betalt vejbenyttelsesafgift, ikke rumme det at skulle ændres til at blive en vejafgift med bestemte afstandskriterier. Og jeg må bare igen minde om, at de erfaringer, der er blevet refereret til mig, om den tyske indførelse af Mauten, var, at det var en af de store, omkostningstunge opgaver at få indført den for enkelt dagskørsler.

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er endnu en kort bemærkning fra hr. Per Clausen.

Kl. 13:13

Per Clausen (EL):

Jeg kan forstå, at skatteministeren har en række indvendinger angående det tekniske imod det socialdemokratiske forslag. Det kan vi altid vende tilbage til. Jeg vil gerne spørge, om skatteministeren er enig i, at det er vigtigt, at vi i de kommende år sørger for, at vores afgiftssystem, både når man betaler for at køre på skinner, og når man betaler for at køre på veje, er sådan, at det opmuntrer til, at vi får flyttet også gods over på jernbanenettet.

Kl. 13:13

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ministeren.

Kl. 13:13

Kl. 13:13

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Det, der er vigtigt, er, at vi får lavet et transportinfrastruktursystem sådan, at vi får flyttet den økonomisk og menneskeligt meget vigtige transport- og godsmængde, der er, med mindst mulig miljø- og klimamæssig påvirkning. Det er bare vigtigt at holde fast i, at der allerede i dag er en markant afgiftsmæssig belastning på vejtransportensiden, som der ikke er på godstransportsiden. Når man kan se, at der allerede i dag er en markant afgiftsmæssig forskel, som ikke gør, at man vælger gods via jernbane frem for gods ad vej, så skal man også spørge sig selv: Når afgifter ikke virker i dag, vil flere afgifter så virke markant anderledes? Det er hele det spørgsmål og hele miljøpåvirkningen af vores transportsektor, regeringen har bedt om bliver kulegravet i forbindelse med finansieringsplanerne for infrastrukturen. Så vi er faktisk i gang med at undersøge, hvad der er det bedste.

Kl. 13:14

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Per Clausen for endnu en kort bemærkning.

Kl. 13:14

Per Clausen (EL):

Nu tror jeg, det er en lille smule kompliceret at sammenligne afgifterne på banetrafik og på vejtrafik. Men for at være helt sikker på, at jeg måske alligevel er enig med skatteministeren i konklusionen – det kunne jo være godt nok – vil jeg bare spørge, om jeg skal forstå det, skatteministeren siger, på den måde, at han mener, at vi også skal bruge afgiftssystemet i fremtiden til at sikre, at vi får den miljømæssigt mest fornuftige

transport af gods, og at det også betyder, at vi altså skal bruge afgiftssystemet til at sikre, at man også betaler for den forurening, som en given transportform har, hvis det ikke kommer til udtryk på anden måde end igennem priserne.

Kl. 13:15

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ministeren.

Kl. 13:15

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Hr. Per Clausen og andre skal forstå mig sådan, at jeg ønsker, at vi får indrettet vores transportstruktur i Danmark sådan, at vi får nedbragt de miljø- og klimamæssige påvirkninger af vores transport mest muligt, uden at vi forhindrer, at transporten kan fortsætte. Så jeg synes, vi skal have dem nedbragt. Men jeg tager ikke stilling til, præcis hvilken metode der er mest virksomhedsfuld, og derfor kan hr. Per Clausen ikke på mine vegne konkludere, at jeg nu i dag siger, at flere afgifter er vejen frem.

Jeg synes i øvrigt, det kunne være interessant at få lavet en opgørelse over, hvorledes beskatningsniveauerne er i forhold til de aktuelle klimamæssige omkostninger, taget ud fra den – lad os bare sige – kvotemæssige pris på 1 t CO₂, der er på markedet i dag, og se, hvor stor beskatningen allerede i dag er af forskellige transportformer i forhold til deres miljømæssige påvirkning. Det synes jeg kunne være et godt grundlag at tage den videre diskussion på.

Kl. 13:16

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ministeren. Og så er det fru Gitte Lillelund Bech som ordfører.

Kl. 13:16

(Ordfører)

Gitte Lillelund Bech (V):

Det beslutningsforslag, som er fremsat af Socialdemokraterne, og som vi nu behandler her, pålægger – som skatteministeren også var inde på – regeringen at indføre kørselsafhængige afgifter på tunge køretøjer i lighed med den tyske Maut, der jo er en vejbenyttelsesafgift for tunge køretøjer på de tyske motorveje. Og det skal så ifølge beslutningsforslaget ske – altså at regeringen indfører det her – inden udgangen af 2008.

Fra Venstres side kan vi ikke støtte forslaget. I dag betaler den tunge trafik i Danmark allerede vejbenyttelsesafgift. Det er en tidsafhængig afgift, og vi mener ikke, at tiden er inde til at omlægge lastbilernes vejbenyttelsesafgift til en vejafgift, hvor der betales pr. kørt kilometer. Den nuværende ordning fungerer godt – det medgi-

ver branchen også – og vi mener fra Venstres side, at når vi skal omlægge afgifter, også vejafgifter eller vejbenyttelsesafgifter, skal vi tænke os godt om.

Jeg forstår på forslaget, at Socialdemokraterne mener, at en kilometerbestemt vejafgift kan flytte godstransport fra vej til bane. Det har jeg nu mine meget, meget store tvivl om, for Danmark er et lille land, og vores erfaringer fra transport af gods på bane overalt i Europa er jo rent faktisk, at man skal op på strækninger på 200-300 km, før det kan betale sig at omlaste gods til bane. Og da Danmark jo altså ikke er så stort et land, er det begrænset, hvor mange 300-kilometers-strækninger vi har, hvor der skal transporteres gods, og derfor tror jeg ikke, at en afgift, hvor man omlægger en vejbenyttelsesafgift til en kilometerbaseret vejafgift, vil flytte godset over på bane, medmindre man så hæver afgiften betragteligt.

Det vil sige, at der jo så er tale om en skattestigning. Det fremgår ikke direkte af Socialdemokraternes forslag, men hvis det virkelig skulle batte, at man skulle flytte gods fra vej til bane via det her, vil jeg mene, at man skulle hæve afgiften betragteligt, og det kan vi fra Venstres side heller ikke støtte.

Jeg har en ros til Socialdemokraterne. I forhold til det forslag om roadpricing, som blev fremsat i forrige folketingssamling, kan vi se, at miljøaspektet rent faktisk er inkluderet i det her. Og det synes jeg jo er meget klogt tænkt af Socialdemokraterne, men det gør altså ikke, at det overbeviser Venstre om, at vi skal støtte forslaget.

I Venstre er vi med på, at man godt kan omlægge afgifter; man kan også godt omlægge vejbenyttelsesafgiften, og vi har noteret os, at skatteministeren i hvert fald har nævnt, at man måske kunne lade Skattekommissionen se på det her område. Vi ved også, at regeringen arbejder med en investeringsplan på transportområdet, hvor man er villig til at se på forskellige mulige instrumenter. Det vil vi gerne afvente, og vi kan som sagt ikke støtte beslutningsforslaget.

Kl. 13:19

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er lige en kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:19

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt starte med at takke Venstres ordfører for rosen. Det er ikke så tit, at en sådan deles ud i salen her, så tak for det.

Så vil jeg godt bekræfte, at jeg også bed mærke i, at skatteministeren sagde, at det her kunne tages op af Skattekommissionen, og dermed formoder jeg, at Skattekommissionen i hvert fald også vil se på den beskatningsmulighed.

Fru Gitte Lillelund Bech siger, at tiden ikke er inde til at indføre en sådan afgift. Der vil jeg så spørge Venstres ordfører: Hvornår vil tiden så være inde til det efter Venstres opfattelse?

Er det f.eks., når Holland melder sig ud af eurovignetsamarbejdet? Det må man jo formode de gør senest i 2012, når de har besluttet, at de vil indføre en afgift, der lige præcis svarer til den her – og i øvrigt ikke blot for lastbiler, men også for personbiler. Er det så der, hvor tidspunktet er modent for Venstre? Eller forestiller Venstre sig virkelig, at man skal have sådan en eurovignetafgift, der dækker Sverige og Danmark, og så en, der dækker Belgien og Luxembourg – for hvad så med den transport, der er derimellem? Hvor er det rationelle henne – set fra Venstres synspunkt – i at dele Europa op på den måde?

Kl. 13:20

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 13:20

Gitte Lillelund Bech (V):

Vi vil ikke sætte noget tidspunkt på for, hvornår det skal gøres; vi vil ikke sætte nogen dato eller noget årstal på. Men jeg vil sige med hensyn til den åbning, som skatteministeren rent faktisk har vist ved at sige, at det kunne tænkes, at Skattekommissionen kunne kigge på det her, at det jo også vil betyde, at når Skattekommissionen kommer med sin rapport, kunne der være et afsnit – formoder vi – hvor man også kiggede på den her del, og så ville det være naturligt at tage stilling der.

Som jeg også nævnte, har jeg forstået, at regeringen i forbindelse med den kommende investeringsplan på transportområdet rent faktisk kigger på alle mulige forskellige instrumenter, der kan være med til at bidrage til at skabe mere plads på vejene. Det er jo det argument, man har brugt på den tyske side bl.a. Så derfor vil vi gerne afvente, at der kommer de rapporter, som regeringen har bebudet.

I Venstre synes vi, at det, der er vigtigt, er, at det kommer på rette tid, men vi kan ikke sige, præcis hvornår rette tid er.

Kl. 13:21

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:21

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt om det her sige, at der jo er ganske mange, der peger på, at roadpricing er den rigtige løsning. Vi havde en stor høring i Trafikudvalget oppe i Landstingssalen, hvor alle eksperter, der var indbudt til at sige noget om det her, pegede på, at roadpricing var den rigtige løsning.

Jeg skal bare nævne, at den tidligere direktør ved Danmarks Transportforskning, Niels Buus Kristensen, er en stor tilhænger af roadpricing, og at han vil tage det med i Klimakommissionen – og det er jo netop også det, vores forslag indebærer.

En anden af vores kendte forskere, lektor Harry Lahrmann fra Aalborg Universitet, nævner også, at det vil være helt nødvendigt, og at der både er en tidsfordel ved mindre trængsel, ligesom der vil være en mulighed for at bruge provenuet til at fremme miljørigtige biler.

Jeg mener også, at Danmark snarest bør skride til at indføre roadpricing, så jeg vil godt sige, at jeg synes, at Venstres holdning er meget afvisende og meget afventende.

Kl. 13:22

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er det ordføreren.

Kl. 13:22

Gitte Lillelund Bech (V):

Nu synes jeg lige, vi skal holde fast i det, som det her forslag handler om, nemlig en vejbenyttelsesafgift eller roadpricing for lastbiler. Og der er jo faktisk lavet undersøgelser om det – hvis vi går 2 år tilbage, kan vi se, at der ligger en undersøgelse, som påpeger, at i forvejen er omkostningerne, når man kører gods på lastbiler, med; det, man betaler i øjeblikket, er en vejbenyttelsesafgift, som er en tidsafgift, og så optimerer man jo efter, hvornår man kører. Så kører man ikke, når det er sådan, at man kommer til at sidde fast på Motorring 3 eller kommer til at sidde fast på Køge Bugt-motorvejen; så kører man ikke med de store lastbiler.

Allerede i dag er der en – kan man sige – disciplinerende virkning, så det, der er myldretidstrafik for os andre, er ikke nødvendigvis myldretidstrafik for lastbilerne.

Det, som jeg har forstået at Niels Buus Kristensen og også Harry Lahrmann taler om, er roadpricing generelt, og det er jo ikke det, som det her beslutningsforslag vedrører.

Kl. 13:23

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Mikkel Dencker.

Kl. 13:23

(Ordfører)

Mikkel Dencker (DF):

Beslutningsforslaget her er en genfremsættelse af noget, der er et par år gammelt, og jeg må med det samme skuffe hr. Hækkerup og sige, at Dansk Folkepartis konklusion altså er den samme som sidste gang, vi behandlede beslutningsforslaget her, nemlig at vi må afvise beslutningsforslaget.

Sådan som jeg forstår bemærkningerne til beslutningsforslaget, er den primære bevæggrund for, at forslaget er stillet, at Socialdemokratiet ønsker, at udenlandske lastbiler, som benytter danske veje, også kommer til at betale en afgift, som modsvarer det slid, som der måtte være på grund af deres kørsel på de danske veje. Det er såmænd også et formål, som Dansk Folkeparti anerkender. Jeg synes, det er helt rimeligt, at der betales for at slide på vejene her i landet.

Men vi mener, at hverken metoden, som der lægges op til her, eller tidspunktet er særlig optimalt. Vi synes ikke særlig godt om ideen om roadpricing. Der ligger jo et element af overvågning i det, og hvis man først indfører den her form for GPS-overvågning af lastbiler, er der ikke ret langt til det næste skridt, som er det samme som at indføre overvågning af personbiler og på den måde beskatte dem.

Vi frygter også, at den her form for kørselsafgift kunne bruges som løftestang til at indføre bompenge, som vi ved der er et stort flertal i København's Borgerrepræsentation der ønsker at indføre omkring hovedstaden. Og det er bestemt ikke noget, som vi ønsker at give mulighed for.

Jeg skal også sige, at selv om Socialdemokratiet lægger sig i selen for at overholde skatkestoppet – det er jo noget nyt – skal provenuet fra her den afgift, man påtænker at indføre, reserveres til en kommende omlægning af afgiftssystemet for biler. Så må jeg også sige, at vi ikke mener, der skal komme nogen større omlægning af bilafgiftssystemet lige foreløbig. Det er jo sådan, at det er mindre end et år siden, at der blev gennemført en større omlægning af især afgiftssystemet for personbiler, og der kunne vi godt tænke os, at vi fik indhøstet erfaringer fra den omlægning, før vi begynder at tage hul på en ny omgang. Så for vores vedkommende ligger det

altså et stykke ude i fremtiden at medvirke til en omlægning af bilafgifterne i en skala, som kunne retfærdiggøre indførelse af en ny afgift.

Så på den baggrund skal jeg sige, at vi afviser beslutningsforslaget.

Kl. 13:26

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:26

Klaus Hækkerup (S):

Lad mig først rette den misforståelse hos hr. Mikkel Dencker, at det her skulle være en form for bompenge. Faktisk er det sådan, at hvis man vil indføre en trængselsafgift i byerne, har man principielt i hvert fald to forskellige muligheder, nemlig enten at indføre bompenge, hvor man lægger en ring rundt om byen, som folk betaler for at krydse – det er det, der findes i Sverige – eller også har man den mulighed, at man kan have et GPS-baseret system, hvor folk betaler for, hvor meget de kører, hvilke veje de kører på, og hvilke tidspunkter de kører på.

Det er det, Københavns Kommune har lavet forsøg med med et begrænset antal borgere inden for kommunens grænser for at se, om det var muligt. Så det forslag, der ligger her, har altså ikke noget med bompenge at gøre.

Men jeg vil godt spørge Dansk Folkepartis ordfører, som siger, at Dansk Folkeparti er imod, fordi det betyder GPS-overvågning af lastbiler: Betyder det, at Dansk Folkeparti vil stemme imod det ønske, som fødevarerministeren har om at bruge GPS i kontrollen af dyretransporter?

Kl. 13:27

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 13:27

Mikkel Dencker (DF):

Helt konkret til det sidste spørgsmål kan jeg sige, at det forslag, som jeg forstår er kommet fra fødevarerministeren, er et forslag, der er møntet på nogle helt konkrete dyretransporter, mens Socialdemokratiets forslag går ud på helt generelt at indføre en form for overvågning af lastbiler i almindelighed. Og der synes jeg der er meget stor forskel på at overvåge nogle konkrete køretøjer og så udvide det til at omfatte alle køretøjer i en bestemt kategori. Så jeg synes, der er stor forskel på det.

For at vende tilbage til hr. Hækkerups indledning kender jeg da godt forskel på bompenge og sådan noget roadpricing, som der foreslås her. Det, jeg sagde, var, at jeg frygter, at indførelse af

roadpricing for lastbiler også kunne bruges som løftestang til at indføre bompenge rundt omkring København.

Vi ønsker ikke, at der skal være nogen form for beskatning af den konkrete køretur i et køretøj, så vi afviser ikke bare det her beslutningsforslag, men også Københavns Kommunes idé om bompenge, nemlig ud fra et ønske om fuldstændigt at afvise beskatning af den konkrete køretur.

Kl. 13:28

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:29

Klaus Hækkerup (S):

Javel. Jeg skal altså forstå det sådan, at hvis formålet er godt nok, som f.eks. med dyretransporter, vil Dansk Folkeparti godt stemme for, at der er GPS-overvågning af køretøjer. Sådan forstod jeg svaret fra hr. Mikkel Dencker.

Det andet, jeg godt vil kommentere på, er spørgsmålet om bompenge. Jeg kan ikke rigtig se, hvordan det her skulle lægge op til indførelse af bompenge. Det her lægger op til en afgift, i første omgang for lastbilerne, der giver os mulighed for at sige, at hvis de kører på nogle tidspunkter, hvor der i øvrigt ikke er trængsel, slipper de billigere, men hvis de kører på et tidspunkt, hvor der er trængsel, og kører ad nogle veje, hvor der er god plads, slipper de billigere, end hvis de kører på veje, hvor der er meget lidt plads. Det er bare nogle af de instrumenter, som et GPS-baseret afgiftssystem vil give os. Al erfaring fra udlandet viser – og nu nedgør man jo de tyske erfaringer, det gjorde ministeren også – at det her virker, og at det virker effektivt.

Kl. 13:30

Anden næstformand (Søren Espersen):

Ordføreren.

Kl. 13:30

Mikkel Dencker (DF):

Jeg vil sige, at når formålet er godt nok – nemlig beskyttelse af dyr mod alt for langvarige transporter – så ja. Så er det i orden at bruge den her form for overvågning, også fordi det er konstateret, at der er mange, der desværre ikke har overholdt reglerne. Så der er det godt nok. Men vi vil ikke ud i, at man begynder at overvåge alle mennesker, der sætter sig ind i en bil og kører en tur til bageren eller til supermarkedet, for det er det, der lægges op til. Nu er det bare lastbiler, man starter med, og så tager vi resten hen ad vejen. Jeg er bange for, at det er den salamimetode, Socialdemokratiet bevæger sig ud i. Og jeg er

også bange for, at den her salamimetode, der skal bruges på et senere tidspunkt, hvis det her bliver indført, betyder, at vi så også lige tager bompengene i København med i samme ombæring.

Det er farligt at bevæge sig ind på det her med at beskatte den konkrete køretur, og det er et snævert flertal her i Folketinget, der står i vejen for, at der bliver indført bompengene i Københavns Kommune. Så vi skal ikke ud ad den der glidebane, som fører til bompenge.

Kl. 13:31

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Hanne Agersnap.

Kl. 13:31

(Ordfører)

Hanne Agersnap (SF):

Tak til Socialdemokraterne for at fremsætte forslaget her, som vi kan støtte.

Om det er en del af en salamimetode, ved jeg ikke, men jeg håber, det er et af en række forslag, der gør, at vi kan indføre roadpricing på flere områder end godstransporten. Jeg håber også, det bliver sådan, at det ikke er bompengene, der bliver indført senere, men roadpricing, som er et nyere teknisk system til at beskatte kørsel og forhindre forurening.

En vejafgift er positiv for miljøet, hvis provenuet hentes de steder, hvor der forurenes, frem for fra de steder, hvor der ikke forurenes. Den kan være positiv for fremkommeligheden og modvirke trængselsproblemer, hvis den opkræves de steder, hvor der er mest trængsel. Det bedste ville selvfølgelig være, hvis provenuet blev brugt til at skabe nogle alternativer til at køre med gods på veje, og derfor er jeg ked af, at forslaget lægger op til overholdelse af skattestoppet, fordi provenuet skal anvendes til at sænke andre afgifter. Provenuet skulle snarere gå til at sikre alternativer, altså andre muligheder for at transportere gods, f.eks. ved at opgradere jernbaneterminaler, så der var et reelt alternativ til at betale miljø- og trængselsafgifter for kørsel på veje.

I bemærkningerne til forslaget er der nogle overvejelser om, hvilke veje der skal medtages. Det er vigtigt, at det bliver alle veje, for ellers risikerer vi udsivning, så trafikken ryger over på veje, der ikke er medtaget. Det er teknisk fuldt ud muligt med de GPS-muligheder, der er for at registrere kørsel i dag.

Angående diskussionen om overvågning vil jeg sige, at Trafikudvalget for nylig var på stu-

dietur i Singapore, hvor de har et roadpricingsystem, som er meget veludbygget og meget vel fungerende. Det kan reguleres hver halve time, alt afhængigt af trængslen, og vi spurgte meget om overvågning, som man også har arbejdet meget med i Singapore. De har altså en del tekniske løsninger, som jeg synes vi skal se meget på, når roadpricing bliver indført i Danmark. Det siger jeg, fordi jeg er helt overbevist om, at det er fremtidens løsning. De teknologiske muligheder er der, og princippet om at forurenere og den, der forårsager trængslen, betaler, tror jeg der vil kunne samles flertal for.

EU's rammedirektiv er kommet, og på sigt – fra 2012 – kan vi også gå med til, at det skal omfatte mindre lastbiler helt ned til 3½ t. Det kunne også være rart at få det med i forhandlingerne.

Kl. 13:34

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:34

Klaus Hækkerup (S):

Tak for tilslutningen til beslutningsforslaget.

Jeg vil bare gøre ordføreren opmærksom på, at vores tanker om det merprovenu, der kommer ind, er, at det skal tilbageføres til borgerne. Med et overskud på 76 mia. kr. for finansloven for i år ser vi sådan set ikke noget behov for at komme flere penge i statskassen, og derfor synes vi, at det er fornuftigt at tilbageføre det.

Med de meget, meget store miljøproblemer, vi står over for, synes vi selvfølgelig, at provenuet bør tilbageføres til transportsektoren på en sådan måde, at man fremmer miljørigtige biler, så vi sikrer, at biler, der kan køre rigtig mange kilometer på literen, bliver billigere end biler, der kører få kilometer på literen. Det er det, der ligger i vores forslag, og det er en rigtig god måde at forbedre miljøet på, for vi ved jo, at det er transportsektoren, der leverer den meget store CO₂-forurening.

Kl. 13:35

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup skal huske at overholde taltiden. Det kniber ofte. Ordføreren.

Kl. 13:35

Hanne Agersnap (SF):

Jeg vil give hr. Klaus Hækkerup ret i, at der er penge i statskassen. Men dertil er der jo også et kæmpebehov for investeringer i den kollektive trafik, og at omlægge afgifterne, så mindre forurende biler bliver afgiftsfri, kan være en fordel med hensyn til forureningen, men er det ikke

med hensyn til trængsel på vejene. Så jeg vil stadig væk fastholde, at det ville være en fordel, hvis det eventuelle merprovenu kunne komme godstransport med jernbane til gode.

Kl. 13:36

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 13:36

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Det her er jo et eksempel på, at man kan blive godt inspireret fra udlandet. Det blev man også i Det Radikale Venstre i sidste samling.

I denne samling foreslår Socialdemokraterne så, at vi skal indføre et nyt afgiftssystem, der svarer til det tyske Maut, som jo går ud på, at lastbilerne skal have en brobizz-agtig ting i forruden og registreres, når de kører på vejene, alt efter hvor meget de kører. Der kan jo være meget fornuft i, at man betaler efter, hvor meget man bruger vejene. Men vi Konservative mener, det er en større sag, hvis man skal indføre noget sådant. Det kræver nogle analyser af, hvad det vil betyde for hele erhvervet, og hvad det vil betyde for hele vores afgiftssystem, og vi skal også have undersøgt, hvad det vil medføre af udgifter til administration. Nu er det jo sådan, at Danmark er en del mindre end Tyskland, og det kræver store investeringer, hvis man skal have et sådant system op at stå. Vi ved det fra de bomordninger, man har lavet i Stockholm, hvor halvdelen af indtægterne bliver brugt til administration af hele anlægget, så jeg synes, der er mange udestående ting i forslaget.

Det bliver nævnt i beslutningsforslaget, og det er selvfølgelig også meget interessant, at der alt i alt flyttes 7 pct. mere gods fra vej til bane i Tyskland. Jeg synes dog, det er et tal, vi måske ikke kan bruge til så meget i den danske debat. Det ville være dejligt, hvis det ville være konsekvensen af en sådan omlægning, en sådan indførelse af Maut i Danmark, men igen: Danmark er et mindre land end Tyskland, derfor er der længere strækninger at køre på i Tyskland, og derfor kan det også bedre betale sig. Her i Danmark skal man inden for en rimelig kort afstand omlade fra lastbil til tog og omvendt.

Vi hæfter os ved, at skatteministeren har sagt, at forslaget her vil indgå i regeringens skattekommissions arbejde. Så må vi få nogle vurderinger af, hvordan det vil virke i Danmark, om

der er en farbar vej for det, og så vil vi tage debatten efterfølgende.

Kl. 13:38

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:38

Klaus Hækkerup (S):

Det er angående spørgsmålet om administrationsomkostningerne. Så vidt jeg kunne høre, er de lidt høje i Sverige – jeg erkender, at de er meget store i Sverige.

Jeg har her fået en opgørelse. Den hedder fakta om vejbenyttelsesafgifter i Tyskland og Danmark, og det er ikke en, der er skabt i et socialdemokratisk sekretariat, kan jeg sige. Der står:

En direkte kopi af Mauten overført til danske forhold vil derfor kunne give en bruttoindtægt på 1 mia. kr. De administrative omkostninger i Tyskland var ca. 17 pct., men da Danmark ikke vil have samme produktudvikling og – i gåseøjne – blot skal indføre et kendt system, vil de administrative omkostninger formentlig være mindre i Danmark, men baseret på erfaringerne fra andre lande vil et bud være 10 pct. til administration og afbetaling på etablering af systemet.

Det er jo, hvad vi generelt kender fra etablering af den slags systemer. Og det synes jeg ikke er afskrækkende, og vi kunne jo eventuelt undersøge, hvordan det ser ud i Tjekkiet, og høre, hvilke overvejelser man gør sig i Holland.

Kl. 13:39

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er det ordføreren.

Kl. 13:39

Henriette Kjær (KF):

Jeg fik ikke fat i, hvem der har skrevet notatet, men det lyder jo interessant. Vi ved også, at sådan går det bare ikke altid, for tingene skal tilpasses, og her er min pointe, at Danmark og Tyskland er meget forskellige, hvad det angår. I Tyskland må de også have nogle stordriftsfordele, fordi landet er større, hvorimod vi er et mindre land, der skal købe et mindre system, så der er forskellige ting, der skal tages hensyn til.

Som jeg siger: Vi er pragmatiske og parate til at diskutere det. Men jeg har nævnt nogle ulemper ved systemet, som vi skal være opmærksomme på, og derfor afviser vi forslaget her.

Kl. 13:40

Anden næstformand (Søren Espersen):

Hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:40

Klaus Hækkerup (S):

Jeg helt enig i, at Danmark er et lille land i forhold til Tyskland; at påstå noget andet, ville være at vove sig ud på glatis.

Om det så også betyder noget for godstransporten, kan vi selvfølgelig godt overveje, men jeg synes, der er to observationer, der er værd at gøre.

Den ene er, at de to store godsterminaler, vi har i Danmark, hvor godset omlastes fra lastbil til tog og omvendt, har fungeret meget dårligt, og fra Socialdemokratiets side har vi givet regeringen tilsagn om, at vi gerne være med til at se på strukturen og ændre på den, så tingene kan blive bedre.

Det andet, vi ved, er, at en meget, meget stor del af vores afsætning af gods går over grænsen. Derfor kan man sige, at Danmark hænger sammen med det tyske område forstået på den måde, at vi eksporterer en stor del af vores gods over grænsen. Og det at have nogle effektive godsterminaler og samtidig kunne eksportere gods over grænsen gør altså, at Danmark naturligt kan sammenlignes med Tyskland.

Kl. 13:41

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 13:41

Henriette Kjær (KF):

Jeg er enig i, at der skal være nogle gode omladningsterminaler, og at de skal forbedres, og det er vi også i gang med at undersøge i Transportministeriets regi. Det mener jeg nu ikke hænger så meget sammen med Mauten, for det er jo en øvelse, vi under alle omstændigheder skal have gjort. Men igen må jeg sige, at på nuværende tidspunkt er der for mange udeståender i forslaget til, at vi kan sige ja til det.

Kl. 13:41

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Niels Helveg Petersen.

Kl. 13:42

(Ordfører)

Niels Helveg Petersen (RV):

Jeg lyttede opmærksomt til skatteministerens dygtige og pædagogiske indlæg, hvor han omhyggeligt redegjorde for forskelle mellem forskellige typer af vejafgifter. Jeg kunne jo konstatere en vis uenighed mellem forslagsstillerne og skatteministeren, men det vigtigste af det hele var der jo enighed om, nemlig at dette spørgs-

mål skal viderebehandles i Skattekommissionen.

Den enighed vil jeg gerne tilslutte mig. Jeg synes, det er den fornuftige måde at gå frem på. Men så vil jeg tilføje den betragtning, at vi i Det Radikale Venstre er helt overbevist om, at afgifter på trafik, vejafgifter af den ene eller anden form, f.eks. roadpricing, eller hvordan man teknisk vælger at indrette det, vil vise sig både at være et nødvendigt middel og et effektivt trafikpolitisk og miljøpolitisk instrument. Der er for os radikale ingen tvivl om, at det kommer hos os, som det er kommet eller er på vej i mange andre lande.

Jeg lagde mærke til, at hr. Mikkel Dencker fra Dansk Folkeparti sagde, at det ville Dansk Folkeparti under ingen omstændigheder være med til. Men det er jo det samme som at sige, at man så vil være med til en fortsættelse af det nuværende system, hvor trafikken simpelt hen går i stå. Det er jo en helt given konsekvens af ikke at gribe til nogen af de instrumenter, der står til vores rådighed, at trafikken vil klumpe sig mere og mere sammen til stor skade for trafikanterne, til stor skade for vores økonomi og fleksibilitet. Så en velfungerende trafik vil også forudsætte, at der bliver et system med afgifter. Det er vi helt overbevist om i Det Radikale Venstre.

Kl. 13:44

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak. Der er en enkelt bemærkning fra hr. Mikkel Dencker.

Kl. 13:44

Mikkel Dencker (DF):

Jeg må lige korrigere hr. Helveg Petersen. Jeg har ikke sagt, at Dansk Folkeparti ikke ønsker at deltage i at løse nogle konkrete problemer. Vi har blot sagt, at vi må afvise beslutningsforslaget her, både på grund af den måde, Socialdemokratiet vil løse problemerne på, og på grund af tidspunktet.

Jeg har ikke afvist, at der skal findes en løsning på et tidspunkt, men lige nu skal der ikke indføres nogen nye afgifter på bilkørsel i Danmark. Hvis det skal gøres, skal det i hvert fald ske i forbindelse med en større omlægning af afgiftssystemet, og det ligger altså ikke lige for. Nu er det ganske kort tid siden, vi sidst har omlagt registreringsafgiften, og erfaringerne fra det skal vi gerne lige indhøste først, før vi går videre til næste step. Så det ligger altså ikke lige for med en omlægning af bilafgifterne med Dansk Folkepartis deltagelse.

Anden næstformand (Søren Espersen):
Ordføreren.

Kl. 13:44

Niels Helveg Petersen (RV):

Jeg takker for den præcisering, som jeg da synes var glædelig. Jeg er ked af, hvis jeg har misforstået hr. Dencker.

Kl. 13:45

Men det, der så – forstår jeg – også kan være enighed om, er, at dette spørgsmål behandles videre i Skattekommissionen, og så må vi se, hvad de finder ud af, og så tager vi det derfra.

Kl. 13:45

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører i rækken er hr. Per Clausen.

Kl. 13:45

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Det er sikkert rigtigt, at et forslag som det her vil kunne indgå i Skattekommissionen, ligesom andre forslag, som vedrører transportsektoren, jo indtil videre er blevet udsat, indtil regeringen kommer med en investeringsplan. Man kan vel sige, at som tingene har udviklet sig, er der jo ikke så lang tid til, at der kommer resultater fra disse kommissioner og udvalg, som der har været. Nu er der oven i købet kommet en deadline for det meste af det, så det kan vi selvfølgelig se frem til. Alligevel synes jeg nu, det er ganske udmærket, at Socialdemokraterne fremsætter det her beslutningsforslag, for det kan i hvert fald give anledning til at komme med nogle betragtninger vedrørende hele problemstillingen om transport og miljø, og hvilken rolle afgifter kan spille i den sammenhæng.

Det indgår jo som et centralt element i de her diskussioner, at man kobler væksten til transporten, og heraf følger som oftest, også i de debatindlæg, der kommer – eftersom transport er forudsætningen for vækst og vi vil have rigtig meget vækst i fremtiden – at vi også må acceptere, at der kommer øget transport. Jeg skal bare bemærke én ting, som jeg synes man skal være opmærksom på, og det er, at der er en tendens i disse år til, at vi faktisk får en større stigning i transporten, end vi får i væksten. Det hænger sammen med den måde, vi har indrettet os på, og det hænger sammen med den måde, man har indrettet den globale produktion på. Det stiller os i hvert fald over for en ganske stor udfordring i en situation, hvor vi må konstatere, at vi hverken har styr på udviklingen i trængsel på vejene eller styr på udviklingen i forhold til CO₂-udslip

og anden forurening som følge af den øgede transport. Derudover – i hvert fald indtil vi for alvor får gang i udviklingen af el som drivmiddel også i transportsektoren og udviklingen af vedvarende energi – stiller det os også over for nogle afgørende problemer og udfordringer i forhold til at sikre brændstoffer fremover.

Så spørgsmålet er jo, om man i virkeligheden ikke burde lægge op til en diskussion, som også handlede om, hvordan man kunne sikre udvikling i samfundet – en udvikling, som vi ønsker os – uden at den var afhængig af en støt stigende transportmængde. Det tror jeg sådan set er en diskussion, vi med fordel kunne starte allerede nu, i stedet for at vi altid skal føre disse diskussioner, når det næsten er for sent, så regeringen i de tilfælde så må henvise til kommissioner, hvis resultater også kommer, når det næsten er for sent. Når jeg siger »næsten er for sent«, er det, fordi man som politisk aktiv jo er nødt til hele tiden at have håbet om, at det, man laver, nytter, og derfor kan det jo ikke nytte noget at sige, at det er for sent. Det går jo ikke, selv om man, når man ser på den miljømæssige udvikling og udviklingen inden for transporten, vil se, at vi er meget langt i den retning i forhold til at få løst de udfordringer, der er.

Det handler altså om at sikre, at den transport, vi har, faktisk også bliver belastet økonomisk af den miljøbelastning, den udsætter omgivelserne for. Det får efter vores opfattelse den naturlige konsekvens, at transport i fremtiden må blive dyrere.

Det andet, vi synes er vigtigt i den sammenhæng at sige, er, at det jo også handler om at omlægge transporten sådan, at den kommer derover, hvor den er mindst forurenende og mest miljøvenlig. Det betyder så, at transport, som er mere forurenende og mindre miljøvenlig, jo i udgangspunktet skal være dyrere end de transportformer, som er miljøvenlige. Det bliver altså den næste øvelse.

Derfor er vi i udgangspunktet meget positive over for Socialdemokraternes tankegang om, at man skal betale i forhold til, hvor meget man kører. Det synes vi i grunden er et fornuftigt princip. Jeg må jo erkende, at skatteministeren var i stand til at fremføre mange tekniske vanskeligheder, og hans evne til at beskrive alle de ting, der umuliggør, at man gør noget, har jeg oplevet er en af skatteministerens vigtigste kvaliteter. At være kritisk er sådan set en meget god egenskab at have, selv om man jo godt kunne ønske sig, at

skatteministeren også brugte sine kreative evner til at løse disse problemer. Men lad det nu være.

Efter vores opfattelse er det altså i udgangspunktet en fornuftig tanke. Vi har det lidt ligesom SF, nemlig at vi ikke synes, at det måske er det mest oplagte, at de penge, der så kommer ind, skal føres tilbage til lastbiltrafikken og den trafik, der er på vejene. Vi så lige så vel, at man kunne bruge pengene på at løse andre væsentlige samfundsmæssige problemer. For den sags skyld kunne man lade dem blive inden for transportsektoren, men så sikre, at der faktisk skete en udvikling af de alternativer, som efter vores mening er nødvendige, og hvor der jo er brug for mange investeringer i fremtiden og formentlig også brug for nogle supplerende foranstaltninger på både kort og lang sigt, særlig da, hvis vi vil sikre, at godstransport ved hjælp af jernbane bliver et attraktivt alternativ til vejtransport. Der må man bare sige, at den politik, der bliver ført indtil nu, nærmest går ud på det modsatte.

Så kan jeg se, at min taletid er slut.

Kl. 13:50

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for forslagsstillerne, hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:50

(Ordfører for forslagsstillerne)

Klaus Hækkerup (S):

Jeg vil godt sige tak for modtagelsen af forslaget, også til regeringen. Inden vi gik til debatten her, overvejede jeg, hvad vi kunne få ud af den, om det ville gå ligesom sidst, sådan at regeringen bare ville møde op og pande forslaget ned, eller om der nu ville være en åbning fra regeringens side, en erkendelse af, at det her var noget, man var nødt til at se på. Det sidste var tilfældet, og det synes jeg er glædeligt.

Jeg vil også gerne sige tak til de partier, der umiddelbart har kunnet støtte forslaget, og til fru Hanne Agersnap gøre to bemærkninger: SF's ordfører nævnte, at det rigtige ville være, at alle veje blev omfattet. Når der er den formulering i forslaget, som der er, er det, fordi der for os simpelt hen er en faktisk uklarhed om, hvad EU's beslutninger på området omfatter – om de omfatter, at der må opkræves en afgift på alle veje eller kun på motorvejene. Det er noget af det, vi gerne vil have afklaret i forbindelse med den fortsatte udvalgsbehandling.

Så er jeg også enig i de bemærkninger, fru Hanne Agersnap gjorde om overvågning. Nu var det i Singapore, og jeg var desværre ikke

med på Trafikudvalgets tur dertil, men jeg har tidligere haft lejlighed til at besøge Singapore. Jeg vil også sige, at der i Tyskland er gjort ganske betydelige overvejelser for at sikre sig, at det her ikke blev en almindelig sladrebutik om, hvad der foregik. Man har dér været så restriktiv, at man har måttet lempe reglerne lidt. F.eks. der, hvor lastbiler har været involveret i trafikuheld med dødsfald til følge, har man lempet reglerne, så politiet har kunnet få adgang til at se, hvem der rent faktisk lige var på det sted på det pågældende tidspunkt. Men ellers er der meget, meget strenge regler i Tyskland, og det er også dem, vi som udgangspunkt havde forestillet os skulle indføres i Danmark.

Det har været nævnt, hvad formålet var med det her. Formålet med dette beslutningsforslag er at skabe et moderne vejafgiftssystem, der er effektivt – og nu vil jeg godt imødekomme ministeren ved at bruge ordet vejafgiftssystem, for der kan godt ske en semantisk fornyelse under en behandling her i Folketinget. Pengene bliver altså opkrævet hurtigt, sikkert og retfærdigt. Det medvirker til at sænke forureningen, og det er også derfor, vi har foreslået, at en del af provenuet bruges til indfasningen af Euro V-normerne – og Euro VI-normerne, hvis de på det tidspunkt er kommet – for udledning fra lastbiler.

Det er også et moderne system, der svarer til det, som danskere efterhånden vil møde flere og flere steder i udlandet. Tyskland har indført det. Holland har besluttet at indføre det fra 2012 for både lastbiler og personbiler. Så langt går vi dog ikke. Tjekket er i færd med at implementere det, og i både Sverige og England er man langt inde i overvejelser over og forsøg med, om det ikke er et sådant system, der skal indføres. Der er ingen tvivl om, at det kommer, og der er ingen tvivl om, at Danmark bliver nødt til at være med, hvis ikke vi vil have et system, som falder helt ved siden af det, som vores transportvirksomheder konkurrerer med, når de er i udlandet.

Så jeg vil slutte af med at sige tak. Jeg har mærket mig, at også regeringspartierne ordførere nævnte, at det her var noget, der burde overvejes i forbindelse med Skattekommissionens arbejde. Jeg har sådan set kun ét spørgsmål tilbage til skatteministeren, og det er: Hvordan sikrer vi os, at det her rent faktisk også bliver overvejet i forbindelse med Skattekommissionens arbejde? Når jeg læser kommissoriet igen, står der jo ikke direkte, at det her er noget, man burde runde. Der er en række andre bløde formuleringer, som man godt kan tilslutte sig,

om miljøaspekter, hvordan provenuet skal anvendes osv. osv. Men hvordan sikrer vi os, at vi også via Skattekommisionens arbejde får en belysning af mulighederne for at indføre det her?

Kl. 13:54

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til ordføreren. Så er det skatteministeren.

Kl. 13:54

Skatteministeren (Kristian Jensen):

Jeg vil blot berolige hr. Klaus Hækkerup med, at når skatteministeren tilkendegiver, at det vil være et emne, der bliver taget op under Skattekommisionens arbejde, så bliver det taget op. Jeg vil derudover sige, at det jo ikke bare er i Skattekommisionen, men også i den arbejdsgruppe vedrørende virkemidler til at nedbringe CO₂-udledningen fra transportsektoren, at et emne som det her kunne tages op. Man kunne forestille sig, at der i den arbejdsgruppe ville kunne udarbejdes forslag, som kunne spille sammen med det arbejde, som Skattekommisionen har med at lave det endelige udspil. Så jeg kan forhåbentlig berolige ordføreren ved at sige, at der nok skal blive taget hånd om at få kigget på, hvad der er mest virkningsfuldt for at nå målet. Jeg synes, at det, der må være væsentligt, er, at vi kigger på, hvorledes vi sikrer, at vi når målet, og ikke på, hvilke håndtag der kan skrues på. Jeg synes, vi skal bruge dem, der har størst virkning.

Kl. 13:55

Anden næstformand (Søren Espersen):

Tak til skatteministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Skatteudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 13:56

Meddelelser fra formanden

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 1. april 2008, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsordenen, der er opslået i salen. Jeg skal i øvrigt henviser til den omdelte ugeplan.

Mødet er hævet. (Kl. 13.57).