

Hvis vi på indeværende tidspunkt skal tale om miljømæssige afgifter for vognmændene, så skal det være udgiftsneutrale afgifter og ikke forhøjelser, som indeværende forslag lægger op til.

Vi kan ikke forstå, at hver eneste gang den nuværende socialdemokratiske skatteminister laver et forslag, er der altid et godt dækningsbidrag til staten.

Det vil vi for øvrigt sørge for bliver ændret, når vi forhåbentlig snart kommer i regering. Så vil der sidde en borgerlig skatteminister, så vil det være den omvendte verden, og så skal embedsmændene lege med nogle andre tal.

Det kan ikke være sådan, at hver eneste gang vi får forslag fra Skatteministeriet, så skal der være øgede indtægter til statskassen. Her er der jo et nettoprovenu til statskassen. Og hvem kommer til at betale det nettoprovenu? Det vil være vognmandserhvervet, som så kommer til at sidde med nogle yderligere belastninger.

Intentionen er vi dog enige i: at vi skal have en foryngelse af vognparken, at der skal være et ryk, så vi beskatter de tungere, ældre biler noget mere. Men det må være muligt at lave en afgiftsstruktur, som ikke i sidste ende koster vognmandserhvervet flere penge.

Aage Frandsen (SF):

SF kan støtte grundtanken i forslaget, som har til formål at tilskynde erhvervene til at benytte brændstof, som er mindre skadeligt. Det er en intention, som er rigtig, og vi støtter den.

Det betyder så i det her tilfælde, at det på kort sigt giver nogle flere penge i statskassen; på kort sigt, for hvis det skulle være provenuneutralt, ja, så er det så et spørgsmål, om det er på længere sigt, som den konservative ordfører sagde, eller om det er på kort sigt. Hvis man sagde, at det skal være provenuneutralt nu, ja, så ved vi, at over en række år ville der være tale om et tab. Så hvis man har den tanke, at det skal være neutralt, ja, så er det et spørgsmål om, hvilken situation det skal være i.

En anden overvejelse, jeg også har villet gøre mig, er, at de penge, som vi, når vi støtter lovforslaget, er med til at sikre skatteministeren i første omgang, finansministeren i anden omgang, vil være penge, som skal bruges til at finansiere en hel del ting, som kan være fornuftige. Vi går jo ud fra, at risikoen for, at det er nogle andre, der kommer til at bruge pengene, ikke er til stede i år. Så i det, at vi i den her forbindelse skaffer et beløb på en begrænset størrelse,

er der formentlig ikke nogen risiko for, at nogle andre laver ulykker med dem.

I den forbindelse vil jeg også godt nævne for de to foregående ordførere, at der er et forslag, som vi skal behandle senere i dag, hvor skatteministeren rent faktisk deler penge ud – det synes vi i øvrigt er en dårlig idé ved den lejlighed – så til dette med at fremstille skatteministeren som en, der hele tiden skal skrabe flere penge ind, er der at sige, at en gang imellem sker det også, at skatteministeren giver penge ud. Og i det tilfælde, som vi kommer til senere, synes vi, at det er en dårlig idé.

Vi kan altså støtte forslaget. Vi har en forventning om, at det beløb, som det her forslag indbringer, er et, som indgår i en samlet pulje, som vi i fællesskab – de partier, der stemmer for det – også kommer til at fordele; ikke fordi det her lovforslag skal ses isoleret, men vi regner med, at helheden i sidste ende bliver fornuftig.

Klaus Kjær (DF):

Forslaget er en følge af den ændring, der er sket i aftalen mellem seks lande, nemlig Danmark, Sverige, Tyskland og Beneluxlandene, som anvender fælles vejbenyttelsesafgift.

På baggrund af den nye aftale har regeringen foreslået, at der betales uændret vejbenyttelsesafgift for de mest miljøvenlige lastbiler, mens der for mellemgruppen sker en forhøjelse med op til 11 pct., og for de mest forurenende lastbiler foreslås der en stigning på 23 pct. Når henses til inflationen, er det alene den sidstnævnte gruppe, som får en reel stigning på 8 pct.

Ud af de ca. 27.000 lastbiler med en totalvægt over 12 t og de ca. 11.000 sættevognstrækkere skønnes der at ville ske en stigning i afgifterne for 21.000 køretøjers vedkommende, mens der vil være uændrede takster for ca. 17.000 køretøjers vedkommende. Det samlede provenu af afgiftsforhøjelsen skønnes at blive ca. 30 mio. kr. på årsbasis.

Afgiftsforhøjelsen vil især gå ud over ejere af ældre lastbiler, som samtidig vil få vanskeligheder ved at overvælde afgiftsforhøjelserne på højere fragtrater, da fragtraterne stort set vil blive fastsat af de vognmænd, som har de nyeste og mest effektive lastbiler, og som ikke får nogen afgiftsforhøjelse. Således kan forslaget siges at vende den tunge ende nedad, idet den lille vognmand, som typisk ikke har råd til at udskifte sin lidt ældre lastbil, bliver ramt økonomisk hårdt.