

De afgifter, der er tale om, er jo maksimumsatsen omregnet fra euro til danske kroner. Det kunne derfor overvejes, om ikke afgiften på de mest forurenende biler bør sættes lidt ned, idet en stigning på 23 pct. på én gang synes at være voldsom.

Dansk Folkeparti er dog enige i intentionerne i lovforslaget om afgiftsmæssigt at favorisere de miljøvenlige køretøjer, og som udgangspunkt er vi derfor positive over for lovforslaget.

Sonja Albrink (CD):

Regeringen ønsker jo at skabe et incitament til at fremskynde udskiftningen af ældre og forældede lastbiler med nogle mere miljøvenlige biler. Jeg tror, at vi alle sammen kan medvirke til, at det sker, og det er også det, som vi har meget højt oppe på ønskelisten, når vi snakker om disse tiltag.

Men der er også det i det, at jeg ikke tror, at branchen er enig i, at nye afgifter er det, den har brug for lige for tiden. Jeg tror, at der er brug for, at vi eventuelt får kigget på en anden afgiftsstruktur, hvor nye, miljøvenlige lastbiler bliver billigere og nemmere at anskaffe.

Derfor kan mine ord til skatteministeren i dag da også kun være, at vi godt vil være med til at kigge på det. Vi er enige i intentionerne, men vi mener ikke, at det er lige netop på den her måde, at vi skal prøve at få enderne til at nå sammen.

Anders Samuelson (RV):

Det Radikale Venstre er positiv over for lovforslaget, som sigter mod, at vejgods på lastbiler fremover bliver transporteret på så miljørigtige lastbiler som muligt.

Forslaget indebærer en uændret afgift på tunge køretøjer, som overholder de skrappeste udstødningsnormer samt kommende skrappe udstødningsnormer. Samtidig indebærer forslaget en øget afgift på tunge køretøjer, som ikke overholder disse skrappe udstødningsnormer. Det skulle medføre en omlægning af lastbilparken i retning mod nye og mindre forurenende lastbiler.

Forslaget er en ratifikation af en aftale mellem Danmark, Sverige, Tyskland og Beneluxlandene om en fælles vejbenyttelsesafgift, den såkaldte EURO-vignet. Denne mellemstatslige aftale indebærer, at de involverede landes lastbiler betaler samme afgift for 1 dags kørsel, uanset i hvilket af landene der køres.

Det vil ikke være i Danmarks interesse at stå uden for dette samarbejde. Jeg skal derfor på denne baggrund meddele, at Det Radikale Venstre støtter forslaget.

Flemming Kofod-Svendsen (KRF):

Kristeligt Folkeparti synes, at det her er et rigtigt forslag. Det er jo, som flere også har været inde på, en opfølgning af en aftale, hvor en række EU-lande er med. Men også miljøsignalet og miljøvinklen er rigtig med denne afgiftsdifferentiering.

Så kan man, og det er klart i de her dage, hvor der forhandles indtægter og udgifter, jo altid have mange drøftelser af, at nu får vi lidt penge ind her, men det er da udmærket. Vi har mange gode tanker om, hvad de penge nyttigt kunne bruges til, og det får vi vel også afklaret i den kommende tid. Så jeg synes da godt, at vi kan holde det lidt flydende, hvordan vi lægger plusser og minusser sammen. Men det ændrer ikke ved, at vi synes, det er et godt lovforslag.

Kim Behnke (FRI):

I det omfang Folketinget har tænkt sig at følge de EF-direktiver og aftaler, der bliver indgået i EU, så har vi her et af de lovforslag, der må betragtes som en ren ekspeditionssag. Det er en protokol, der er artikler i den protokol, og det er oplyst i artikel 5. Og medmindre ministeren har ramt forkert på lommeregneren, når han har skullet omregne euroen til danske kroner, er der jo ikke så meget at handle om. Det er tabeloplysninger, der bare er oversat til et dansk lovforslag.

Er det så en god idé det her? Ja, det er det jo, for vi har alle sammen et ønske om, at de lastbiler, der kører på vejene, forurenere og belaster miljøet så lidt som overhovedet muligt.

Men det er jo ikke nok, at disse seks lande indgår en sådan aftale. De lastbiler på danske landeveje, som i øjeblikket udgør den allerstørste miljøbelastning, er lastbiler fra Østeuropa. De kører på meget dårlig dieselolie, og chaufførerne køber ikke den ultralette eller miljøgrønne, eller hvad man nu kalder den danske dieselolie, mens de er her i landet. De har ofte en tank med, sådan at de kan klare sig, mens de er ude af Polen eller Ungarn, eller hvor de nu kommer fra. De har lastbiler, som er meget gamle, som har en meget dårlig vedligeholdelsesstandard, tit med nedslidte dæk, som betyder, at de ofte er involveret i problematiske trafikuheld osv.