

Så ud fra ønsket om at gavne trafikmiljøet så har regeringen stadig væk en stor opgave set i relation til at få gjort de lastbiler fra især Østeuropa, som kører på danske veje, mindre forurende.

Tilbage er så de danske lastbiler, og dér er der altså indgået denne aftale, og den må jo effektiviseres. Men er det det her, som for alvor giver bedre danske lastbiler? Nok har vi en lastbilpark i Danmark, som for en dels vedkommende er af lidt ældre dato, men det er ikke mit indtryk, at det er dem, der kører de fleste kilometer. De chauffører, der kører for de større vognmænd, har nemlig lastbiler af nyere dato af den simple grund, at det er de nødt til for at kunne leve op til de konkurrencekrav, der er.

Næh, det, der for alvor kan gøre en forskel i Danmark, er, at vi får monteret partikelfiltre på lastbilerne. Og i de forhandlinger, som ministeren har med lastvognserhvervet, vil det være nyttigt, hvis man får en aftale med erhvervet om, hvordan vi kan få partikelfiltre monteret, ikke kun på nye lastbiler, men også på mange af de gamle. Det er jo klart en økonomisk belastning for vognmændene at skulle montere disse partikelfiltre, og når ministeren nu i det her tilfælde måske næsten modstræbende skal tage imod et provenu på 30 mio. kr., så er der jo altså en mulighed for at lave en aftale med erhvervet om udbredelse af partikelfiltre.

Jeg er så til gengæld enig med de ordførere, der har gjort sig nogle betragtninger om erhvervets nuværende konkurrencesituation. Den er skrap, den er hård, og derfor håber jeg også, at de forhandlinger, der er mellem ministeren og erhvervet, resulterer i en løsning, som betyder, at vi kan genskabe konkurrenceevnen, så vi ikke skal se en udflagning af danske lastbiler, og så vi ikke skal se en konkurrence, som er så absurd, så det ofte også går ud over chaufførerne.

Så hvor nogle har kritiseret selve lovforslaget, så har jeg sådan set ikke noget at kritisere selve lovforslaget for. Det er en ædruelig oversættelse af den aftale, der er indgået. Men der er jo ministerens fremsættelsestale. Det er jo dér, ministeren har mulighed for at give Folketinget et politisk budskab om, hvad der så i øvrigt skal gøres for at sikre en fornuftig konkurrenceevne i vognmandserhvervet. Nu har ministeren ikke benyttet den skriftlige anledning til at komme med det budskab, men jeg håber, at ministeren vil benytte den mundtlige anledning til at komme med det.

Frank Aaen (EL):

Der er jo to miljøsyn, som man kan gøre gældende, når der er tale om lastbiltrafikken:

Det ene miljøsyn er at få udskiftet de mest forurenende lastbiler, og det kan vi tro på at det her forslag hjælper til med, og i den forstand er der ingen tvivl om, at vi støtter det.

Det andet miljøsyn er, at vi får flyttet gods fra lastbiler over på tog og skib, og her hjælper det her lovforslag jo ikke rigtigt, for man kan sige, at den tilskyndelse, der var i sin tid, da vi indførte den her vejafgift, er blevet mindre og mindre, fordi den ikke følger inflationen.

Jeg synes faktisk, at det største problem med det lovforslag, der ligger her, er, at mens der oven i købet som baggrund lå en aftale om, at man skulle inflationssikre den her afgift, så har den altså ligget på det samme niveau i flere år og er dermed faldet 15 pct. Og hvis vi vedtager det, der ligger her, så ser det for mig ud, som om vi igen vil vedtage en afgift, der lige så langsomt vil falde med inflationstakten. Det finder vi ikke er tilfredsstillende.

Vi mener faktisk, at man burde reparere på fejlen, der er sket, ved at det ikke har været inflationsreguleret indtil i dag, og man burde selvfølgelig sørge for, at der er en inflationsregulering i den fremadrettede aftale. Det er muligt, at det ikke er aftalt sådan med landene, men sådan var det i hvert fald i det oprindelige direktiv.

Nu er det sjældent, jeg henholder mig til EF-direktiver, men det kan jo ske indimellem, at der dog trods alt er noget godt, og så er det lidt ærgerligt, at vi ikke implementerer det i Danmark.

Derfor vil jeg sige, at vi under udvalgsarbejdet vil arbejde for, at dette lovforslag bliver ændret, sådan at vi ikke får en fortsat udhuling af denne her afgift, men at vi får en genopretning og en fremtidig sikring af afgiftens niveau, sådan at vi også tager nr. 2 miljøsyn, nemlig det, at vi skal prøve at give skib og tog en konkurrencefordel i forhold til lastbilerne.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Jeg vil godt takke det flertal, der har givet tilslutning til forslaget.

Så var der en række ordførere, som vel nærmest meddelte, at de vil stemme imod. Jeg må indrømme, at i hvert fald ved en række af de bemærkninger, hvor man nåede frem til den konklusion, måtte jeg spørge mig selv, om vi havde