

vi ikke har sikkerhed for også virker efter hensigten.

Derfor afventer vi på lige nøjagtig det felt, at vi får resultater af de forsøg, der er i gang, og får tilstrækkelig klarhed, og så må vi på det tidspunkt tage en diskussion om, hvordan vi håndterer det.

Hvis hr. Kim Behnke har læst det supplerende regeringsgrundlag, vil han have bemærket, at der også er nævnt en lille hensigtserklæring i den sammenhæng.

Endelig er det sidste, jeg skal sige, at når der er visse ordførere, der altid lader, som om alle skatteforslag er nogle, der skal tage en masse penge fra folk, så er der, hvis man kigger ned over striben af de skatteforslag, der er i dag, et forslag, der forventes at give en provenugevinst på 30 mio. kr., og et andet forslag, der forventes at give et provenutab på 30 mio. kr.

Det vil sige, at resultatet af dagen i dag set fra en skatteministers synsvinkel, hvis vel at mærke alle forslag vedtages, er et stort, rundt nul. Jeg synes, at de borgerlige partiers ordførere måske skulle gøre sig selv den tjeneste at prøve at se lidt på indholdet af forslagene i stedet for bare at tælle numre. Så vil de måske også med en større glæde kunne støtte væsentligt mere af det, der kommer her i salen som forslag.

(Kort bemærkning).

Sonja Albrink (CD):

Jeg synes ikke, at skatteministeren skal blive så vred. Det, jeg i hvert fald for mit eget vedkommende sagde, var: Kære minister, vi står ved aftalen, men der er nogle ting, vi gerne vil prøve at kigge på, bl.a. afgiftsstrukturen.

Det, vi også taler om, når vi snakker biler generelt, er, om vi f.eks. kan forhøje afgiften for de lastbiler, der sviner mere, og bruge det provener til at sætte afgiften ned for dem, der er mere miljøvenlige.

Det var faktisk det, der var mit signal, så jeg håber, at ministeren er kommet i godt humør.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Ministeren skal i første omgang have tak for den detaljerede gennemgang af, at vognmands erhvervet er ualmindelig gunstigt stillet. Det er jo kun en understregning af vores pointe om, at vi har lavet en forskydning, hvor det er for billigt at bruge lastbiltransport i forhold til det, der er meget mere miljøvenligt og rigtigt, nemlig skib og tog.

Derfor forstår jeg slet ikke, at ministeren ikke kommenterede det, jeg var oppe at sige om, at vi er utilfredse med, at afgiften her bare får lov til at blive undermineret af inflationen, og at der faktisk burde ske en genopretning i forhold til det fald, afgiften har været udsat for, siden den blev etableret første gang på 15 pct.

Man burde sætte den op. Man burde sørge for, at den også fremover blev reguleret med inflationen. Det vil jeg gerne høre ministerens svar på.

Skatteministeren (Ole Stavad):

Først vil jeg sige til fru Sonja Albrink, at det vil ligge mig meget fjernt at være vred, specielt på fru Sonja Albrink, men derfor kan der jo godt være ting, man mener meget, og så kan det godt være, man kommer til at lyde sådan.

Jeg vil sige, at det, jeg hørte, var en venligt sagt foreløbig melding fra CD om, at man nærmest var imod, og hvis det er forkert hørt, så vil jeg bare sige, at det er jeg taknemmelig for, for så er det en langt klogere melding end den, jeg forstod i første omgang.

Så er problemet, når vi taler lastbiler, at det der med at sætte afgifter ned et andet sted, altså på miljøvenlige biler, kan vi sådan set ikke rigtig, da der ingen afgift er. Hvis vi skulle noget der, så skulle vi lægge en ekstra afgift på dem, der griser mest miljømæssigt, for der er ingen afgift på lastbilerne.

Til hr. Frank Aaen: Jeg er sådan set enig i, at hvis vi kigger på, hvordan transportsiden har udviklet sig, så er der flyttet stadig mere fra tog og skib over på gummihjul, men problemet er, at det jo ikke er et spørgsmål, som vi kan løse, for hvis der er noget, der er konkurrenceudsat, så er det sådan noget som lastbiltransport, og hvis vi derfor valgte at have nogle højere afgifter end dem, som danske vognmænd skal konkurrere med, så ville det eneste, vi fik ud af det, være, at vi i stedet for ville se transporter af nogle, der havde nummerplader, der ikke var danske.

Jeg mener så i øvrigt også, at det, vi i fællesskab har gjort, nemlig i takt med, at vi har kunnet gøre det, uden at det gav en lang række andre skadevirkninger, at lade de danske dieselaftgifter følge de forhøjede dieselaftgifter, der har været ude over Europa, er den rigtige måde, og det er stadig væk efter min opfattelse, den måde, man stille og roligt måske kan få en mere hensigtsmæssig fordeling af transporterne på