

bil og kører – hvis jeg forstår road pricing, som det bliver gennemført om 5-10 år, og vi har det rigtige system – så betaler man for antal kørte kilometer i bysektoren, i yderområdet, i landområdet og på motorvejene, således der er en differentieret betaling for det, man kører.

Så kan det da ikke passe, at bilisterne først skal betale 35 mia. kr. i faste afgifter og derefter betale pr. antal kørte kilometer differentieret efter, hvor det er, man kører. Og denne road pricing kan oven i købet afpasses efter, hvilken type bil man kører, hvor langt den kører pr. kilometer, og hvor meget den forurener. Det vil sige, at man her får et totalt kontrolinstrument, så man kan give brugeren en nøjagtig regning. Men det er fuldstændig ligegyldigt. Det skal bare være en ekstraafgift. Har jeg forstået det rigtigt?

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Hvis man først skulle opfylde alt det, som hr. Kaj Ikast foreslår, så fik vi en hel paryk af hår til at putte i suppen for at være sikker på, man ikke kom videre.

Jeg vil lige sige fru Vibeke Peschardt – det er jo hende jeg kan få ordet til og ikke hr. Kaj Ikast – at det, vi beder om, bare er at skabe en hjemmel til, at det her kan gå i gang, sådan så vi kan inspirere kommunernes fantasi på det punkt. Jeg synes måske, det er lidt nedslående, at man ikke engang vil gå så langt, at man siger: Nu åbner vi op for, at det her kan lade sig gøre.

Vi har jo tidligere sagt, at vi har haft modeller for, hvordan det kunne gøres. Mange af dem var gode. Så døde man af skræk over det. Så siger vi: Kan vi så ikke prøve at se, om vi nu kan få den kommunale vitalitet i gang på noget, som alle – jeg tror næsten også De Konservative og Venstre – siger er vigtigt, så kommunerne kunne komme til at foreslå noget her. Vi beder ikke om andet, så jeg kan ikke forstå, hvorfor Det Radikale Venstre ikke kan stemme for det her forslag, som man jo i den grad har villet tage æren for. Jeg vil ikke sige, De Radikale har gjort det, men andre har sagt, at det er De Radikales stjerneidé. Kør dog kommunevalget på det rundt omkring ved, at vi kan sige: Det må I gerne.

(Kort bemærkning).

Vibeke Peschardt (RV):

Først til hr. Kaj Ikast, der ikke troede sine egne ører med hensyn til det, han hørte mig sige i mit

indlæg lige før. Har jeg forstået det rigtigt, sagde hr. Kaj Ikast. Her vil jeg først sige, at Det Radikale Venstre ikke har lagt sig fast på nogen bestemt model. Vi afventer Transportrådets undersøgelse og måske anbefalinger af, hvad det er for modeller, der kan vælges.

Dernæst vil jeg så godt slå fast, at hr. Kaj Ikast faktisk har hørt rigtigt. Vi kunne godt tænke os at gå ud og hæve afgiften på benzinen. Vi har ikke til hensigt at sætte registreringsafgiften ned. Vi mener, at en del af samfundets husholdning i højere grad, end det er tilfældet nu, skal finansieres af grønne afgifter. CO₂-afgiften, som jeg også ved hr. Kaj Ikasts parti ikke har været alt for begejstret for, er et eksempel på det, jeg siger her. Det var et svar til hr. Kaj Ikast.

Og en del af det kan også bruges til at svare fru Margrete Auken. Vi vil gerne vente og se, hvad det er, Transportrådet kommer frem med. Jeg har lige været i Singapore, hvor man faktisk har den her road pricing, og den findes også andre steder i verden. Og det kan godt være, at det er den rigtige model; det kan også godt være, at det ikke er det. Og endelig vil jeg sige, at hvis man ville og der var flertal for det, så kunne man jo, hvis teknologien var i orden, indføre denne road pricing f.eks. på statens veje. Det kunne man så skaffe sig en hjemmel til, kan jeg høre her i dag.

Det, der ville være interessant for kommunerne, som også ligger i fru Margrete Aukens forslag, var jo, at kommunerne fik en hjemmel til det, så de kunne bruge provenuet til forbedring af den kollektive trafik.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Nu er der nok ingen, der vil beskyldte mig for at have gået i den radikale skole, så derfor må man vel nok spørge. Jeg har altid forstået, at Det Radikale Venstre ville komme med afgifter, som var adfærdsregulerende. CO₂-afgifterne var også adfærdsregulerende.

Men nu kan det slet ikke gå op i en højere enhed længere. Bilisterne skal betale benzinafgifterne, registreringsafgifterne og alle de 35 mia. kr., som med djævelens vold og magt skal ned i den store, sorte kasse. Nu vil man gennemføre road pricing ved siden af, og så er der ikke hævnning i bolledejen mere, for så er det kun en ekstra afgift og ikke nogen adfærdsregulerende virksomhed, vi er i gang med.