

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg har desværre ikke haft lejlighed til at se det gamle forslag, men det skal jeg meget gerne kigge på og se, hvad vi kan gøre ved det. Men jeg spurgte rent faktisk hr. Kaj Ikast om de byer, som allerede har indført det. De har indført det, og dermed har de også løst problemet.

Og så er spørgsmålet igen: Hvor mange byer skal der til, før hr. Kaj Ikast føler, det er legitimt også at give muligheden til nogle byer i Danmark, som har de samme problemer?

I Wien, London, Zürich og Oslo har man jo taget fat i problemet og forsøgt at løse det med roadpricing, fordi der var et reelt problem.

Skal vi helt overmandes af det, før vi tager fat på det her, eller er det ikke en meget legitim måde at gå ind i det på at sige: Der er simpelt hen nogle andre, der er gået foran, de har set problemet, og de har løst det – hvorfor ikke give muligheden i København, som også har problemet?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu må jeg beklage og sige det, som det er: Jeg har været rundt at se dem alle sammen, og hvis der er ringebetalingsystemer i Wien, ved jeg ikke, hvor de ligger henne. Man kører ind og parkerer, og parkeringsafgiften betaler man i form af en betalingsbillet, sådan at man kan køre gratis i metroen, i letbanen, i sporvognene eller i S-togene. Det er jo ikke nogen betalingsring. Det er en parkeringsafgift, man betaler, som åbner til den kollektive trafik – en særdeles god idé, vil jeg gerne have lov at sige, uden at være roadpricing. SF's ordfører skulle tage ned og studere Wien, der ikke har betalingsring, og han ville blive meget beriget.

London har en betalingsring, men der var det hele gået i stå, og da vi var ovre at se på det med Trafikudvalget, var det ikke bare lyse sider alt sammen med hensyn til betalingsringen.

I Oslo er der en begrænset betalingsring, for de opdagede ligesom København, at de ikke kunne lave det hele vejen, og derfor lavede de det kun oppe i området, hvor de kunne beherske det. Man skal passe på med at tage munden for fuld og ikke kunne gennemføre det.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg går ud fra, at hr. Kaj Ikast er bekendt med, at det, der ligger på bordet i EU, ikke er et færdigt

system med prisniveau og ting og sager, men udelukkende nogle retningslinjer, man skal holde sig inden for, hvis man i øvrigt ønsker at indføre et system. Der er mange årtier til, at EU vil indføre et fælles system, en fælles takst osv., så det er selvfølgelig politisk behageligt at henholde sig til, at det skal komme på et tidspunkt, for det vil vare meget, meget lang tid. Det bliver, tror jeg, ikke i min tid i Folketinget, som jeg håber bliver rigtig lang.

Det, jeg ikke forstår, er: Hvis hr. Kaj Ikast er så optaget af konkurrenceevnen, gør det så slet ikke indtryk på ham, når vognmændene fra Danmark spørger, hvorfor de skal betale roadpricing i Tyskland, i Sverige, alle de steder, hvor de kører mest, hvorimod deres konkurrenter fra Tyskland og Sverige ikke skal betale roadpricing i Danmark?

Det synes jeg da er et argument, der er til at forstå, hvis man i øvrigt forudsætter, hvad jeg ligesom hr. Kaj Ikast gør, at det skal være provenuneutralt, og det vil sige, at vi fjerner vignetten og vi fjerner vægtafgiften på de tunge køretøjer, for det er da helt urimeligt konkurrencemæssigt.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg vil gerne sige, at vores trafikminister har kæmpet imod den tyske afgift.

Hvad angår Sverige, er det ikke rigtigt, hvad hr. Lidegaard siger. I Sverige betaler lastbilerne, der kommer fra udlandet, nøjagtig det samme, som de betaler i Danmark.

Kl. 20.15

Vignetordningen blev gennemført i de seks lande, således at vi kan køre på hinandens veje, når vi betaler vignetten, og hvis man kommer som udenlandsvogn og man skal ind i et af de seks lande, der er med, skal man betale enten en endagspris, en månedspris eller en årspris uden apparatur eller noget. Man skal bare have vignetten og betale for den henne i vindueskarmen. Ikke noget med store apparaturer, der sender op til Vorherre og ned igen, man skal bare have vignetten, når man bliver kontrolleret.

Så enkelt er det, sådan betaler lastbilerne i dag, og det har de gjort længe. Det har de gjort siden 1992.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er jo fint at få en stor beskrivelse af, hvordan systemet fungerer i dag, det tror jeg de fleste er klar over. Men Sverige har jo lige besluttet sig