

for at indføre en egentlig kørselsafgift af alle de gode grunde, som hr. Kaj Ikast selv nævnte, nemlig at det er en betydelig smartere måde at gøre det på, fordi de, der kører mest, betaler mest, og de, der kører mindst, betaler mindst. Jeg forstod på hr. Kaj Ikast, at det princip kunne hr. Kaj Ikast egentlig godt lide.

Mit spørgsmål er: Når nu Tyskland og Sverige har indført det, er det så ikke urimeligt ikke at indføre det samme system i Danmark, så længe provenuet er neutralt, alene fordi man har et rigtigt skattestop, som jeg forstår på hr. Kaj Ikast – og jeg vil ligesom hr. Albrechtsen gerne kvitte for det – at hr. Kaj Ikast også synes er helt tabeligt. At provenuet er neutralt, forudsætter vi selvfølgelig.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Hvis man tænker sig rigtigt om med hensyn til det forslag, ser man, at det rammer dansk industri hårdere end noget andet. Jo længere man bor ude i periferien af det centrale Europa, og jo længere man skal købe med sine varer, desto mere skal man så betale i afgift. Det er jo det, hr. Martin Lidegaard siger.

Dermed nedsætter vi konkurrenceevnen. Vignetordningen var derfor en helt anden og meget bedre ordning, fordi man der betalte lige meget, og hvis der var biler, der kom ind og kørte på dansk område, betalte de 10.000 kr. om året.

Der er bare ingen, der rigtig har forstået, at vi i mange år har haft en betaling for lastbiler, der kører i Danmark. Alt det gennemfører man nu med roadpricing i Sverige og Tyskland, blot kommer det til at ramme Sverige mere end Tyskland, fordi Sverige ligger ude i periferien. Tyskland ligger i centrum, og dermed kan de regulere det, der kan køres ind til de store befolkningscentre, hvor hovedparten af trafikken fører til.

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Tak til hr. Kaj Ikast, og så er det hr. Martin Lidegaard som ordfører.

Martin Lidegaard (RV):

Jeg vil gerne starte med at takke SF for at have bragt det her forslag op, for jeg synes, det bibringer Folketinget en meget vigtig diskussion.

Jeg har tidligere stået her på talerstolen og skoset dele af venstrefløjen for at være blevet helt fundamentalistiske i deres holdning til motorveje, for vi har den holdning i Det Radikale

Venstre, at hvis motorveje nytter noget og der er brug for dem og de alligevel ikke smadrer naturen, så kan vi godt være med til at bygge dem. Omvendt vil vi, hvis de ikke nytter noget, og hvis de i øvrigt smadrer dansk natur, ikke være med til det.

Den her gang må jeg sige, at jeg synes, det er de borgerlige partier, der er blevet fuldstændig fundamentalistiske. Jeg troede, vi havde overstået den skyttegravskrig mellem privatbilisme og kollektiv trafik. Som om det er i bilisternes interesse, at vi om 5 år ifølge COWI's undersøgelse ikke skal sidde en halv time til tre kvarter i kø ude på Køgebugtmotorvejen, Røskildemotorvejen eller Helsingørmotorvejen, men at vi skal sidde en time til halvanden. Siden hvornår har det være bilvenligt?

Det, der vil være målet, hvis man ønsker, at folk skal have en frihed – og det er jeg helt enig i – til selv at vælge, hvilken transportform de vil bruge, er, at de, der har behovet for bilen, ikke skal sidde i halvanden time, inden de kan hente deres børn og købe deres varer. Det er helt misforstået, at det er venligt over for bilisterne at lade hele vejnettet sande til.

Derfor må jeg sige, at jeg stiller mig helt uforstående over for, at man ikke engang er parat til at diskutere nye afgiftsformer. Jeg vil gerne sige, at det i Det Radikale Venstre er en præmis, at det her ikke skal give noget ekstra provenu til staten. Det er ikke det, der er formålet, formålet er at lave en bedre regulering af trafikken.

Så kan jeg heller ikke lade være med at sige i parentes, at denne enorme nidkærhed, som jeg sådan set deler, over for, at bilisterne ikke skal betale mere, kunne det være fantastisk, hvis regeringen havde over for den million husstande i Danmark, der ikke har en bil, men skal bruge den kollektive trafik, hvor taksterne er steget inden for de sidste 5 år i Københavnsområdet med 45 pct. Det er da en stigning, der virkelig forslår noget for de mennesker.

Men det er ikke helt den samme bekymring, man har her. Jeg kan oven i købet forstå, at man måske overvejer at tørre regningen for de første etaper af metroen af på resten af den kollektive trafik i hovedstadsområdet, det er 90 mio. kr. om året. Men den diskussion skal vi ikke tage her, og jeg håber ikke, at den ender med den konklusion. Jeg kan forstå, at man stadig diskuterer det.

Kl. 20.20

Men der må altså være en sammenhæng. Vi trænger i den grad til en samlet diskussion om, hvordan vi får trafikformerne i Københavnsom-