

ske kommer i bagtroppen. Det synes jeg ikke vil være rigtigt.

Der er projekter i Norge, hvor de har satset mange flere penge, end vi snakker om her. De har satset over 200 mio. kr. i en enkelt by i Norge, i Trondheim. Der er en region i Belgien på størrelse med Danmark og med 6 millioner indbyggere, hvor de, og jeg var ved at falde ned af stolen, da jeg hørte det, over en 3-årig periode bruger 600 mio. kr. alene til fremme af cyklisme. Så der er altså i landene omkring os nogle, der har fået øje på, at der er et potentiale i det her.

Igen, ud fra Odensemодellen og ud fra de beregningsmodeller, som Transport- og Energiministeriet har til at lave cost-benefit-analyser, kan det betale sig for samfundet at gøre denne her øvelse. Der er lavet nogle beregninger. Jeg kom under et spørgsmål til sige et forkert tal, men hvis vi her i landet satser 150 mio. kr. over 12 år, så får vi en cost-benefit på 23 mia. kr. Det gøres ikke bedre. Jeg vil godt vædde en flaske vin af den gode slags med transportministeren på, at han ikke kan finde en bedre forretning. Og det er vel ikke borgerlig politik at sige nej til gode forretninger, når de også har et sigte, som gavner den almindelige befolkning!

Derfor kan jeg ikke forstå, at afvisningerne er så massive. Der siges pæne ord fra ministeren, fra Venstres ordfører, fra De Konservative, fra Dansk Folkeparti, meget positive ord, men der er ingen vilje til at gøre noget for at få det her fremmet. Det synes jeg er skidt.

Jeg takker for de meget positive ord fra Socialdemokratiet, De Radikale og Enhedslisten. Det er jo måske sådan, at vi skal indstille os på et andet flertal, før vi får det her, som er en samfundsopgave, igennem. Det må vi så håbe på.

Jeg gentager lige til allersidst: Odenseforsøget, 20 pct. flere cyklister, 33 mio. kr. sparet i sundhedsudgifter på de gode områder som hjerte-kar-sygdomme, diabetes 2, knogleskørhed osv.

Kl. 12.00

Vi kommer nok ikke længere. Jeg takker for, at partierne har forholdt sig til det, og så kommer vi nok igen med det her også.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen): Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 59:

Forslag til folketingsbeslutning om indførelse af kørselsafgifter på tunge køretøjer.

Af Martin Lidegaard (RV) m.fl.
(FremSAT 5/4 2005).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

I Danmark har vi en tidsafhængig kørselsafgift, som hedder eurovignetten. I Danmark kan vognmænd betale kørselsafgiften på dag-, uge-, måneds- eller på årsbasis. Det er et enkelt system, som også benyttes i Beneluxlandene og i Sverige.

I beslutningsforslag nr. B 59 foreslås, at man ændrer afgiften til en kilometerafhængig afgift, ligesom man kender det fra den tyske Maut.

Jeg synes ikke, det vil være hensigtsmæssigt at ændre kørselsafgifterne på nuværende tidspunkt.

For det første er det for tidligt at drage konkrete erfaringer fra Tyskland, hvor Maut'en kun har været gældende fra den 1. januar 2005. Det er altså meget nyt.

For det andet er EU-direktivet om kørselsafgifter lige ændret, og det vil være nødvendigt at forholde sig til, hvad det konkret betyder for de danske forhold, herunder for transportsektoren og erhvervslivet som helhed. Det er vedtaget i Rådet, men det har ikke været igennem Europa-Parlamentet endnu.

I beslutningsforslaget foreslås endvidere, at vægtafgiften afskaffes for tunge køretøjer. Jeg må gøre opmærksom på, at det ikke vil være muligt at nedsætte eller afskaffe vægtafgiften