

Europa er på vej til. Kan vi komme det lidt nærmere, om vi snakker et halvt, et helt, 2 år, 10 år?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Selv om hr. Martin Lidegaard lovede mig ikke at hænge mig op på noget, så har jeg den erfaring, at hvis man rækker hr. Martin Lidegaard en lillefinger, så tager han hele hånden. Så jeg vil bare sige, at for os er det her forslag ikke aktuelt nu. Så kan vi vende tilbage og drøfte det på et senere tidspunkt.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Jeg vil give ordet til næste ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Sidste gang var jeg heroppe efter hr. Rune Lund, nu er det efter fru Henriette Kjær.

Jeg takker på SF's vegne De Radikale for at have fremsat det her forslag. Det er vi meget glade for. I lighed med de to forslag, vi har behandlet tidligere i dag om mulighed for roadpricing i de større byer og om en satsning på cykeltrafik, indeholder det her forslag noget, som vi alle sammen godt ved kommer på et eller andet tidspunkt. Vi oplever altså en stædig modstand fra de borgerlige partiers side, og vi ved, at det er et spørgsmål om tid.

Kl. 12.30

Det er godt, at det her er kommet, og det er godt, at vi har en intention om ikke at være sidste led i kæden, men at være forud. Hvis vi følger den tyske model og får omlagt afgifterne på transport sådan, at det er brugen frem for en fast afgift, der er afgørende, får vi nogle miljøfordele. Det er fremtiden. Når vi så også ser, at landene omkring os gør det, er det klart, at det er vejen at gå.

Jeg kan have en lille bekymring med hensyn til forslaget, men det er jo også en bekymring, der er med hensyn til det tyske forslag, og den går på: Hvor meget vil vi eventuelt komme til at flytte trafik fra de store veje – for det her omfatter de store veje – ud på små veje, som i virkeligheden vil blive belastet?

Jeg kunne forestille mig, at den danske model af forslaget f.eks. omfattede alle veje, hvis det kunne lade sig gøre. Men hvordan det vil se ud, er jo en ting, vi kan komme ind på under udvalgsbehandlingen. Jeg ved ikke, om det kan lade sig gøre, men jeg vil i hvert fald stille spørgsmålet og prøve at komme tættere på, om

vi kan lukke de huller. For man kunne forestille sig noget sivetrafik, hvor folk lige ville spare nogle penge og så kørte ud på de små veje, og det skal vi prøve at få et eller andet styr på.

Men vi er meget positive over for forslaget og er klar over, at det er et spørgsmål om tid, at det kommer, og vi vil medvirke til at få det behandlet positivt.

**Fjerde næstformand (Niels Helveg Petersen):**

Tak til ordføreren. Jeg giver ordet til hr. Rune Lund som den næste ordfører.

**Rune Lund (EL):**

Det er jo grundlæggende fornuftigt, at folk betaler i forhold til, hvor langt de kører, og ikke kun et engangsbetøb, sådan at de bilister, der kører meget langt, belaster vejene meget og forurenar meget, betaler mere end dem, som kun kører en lillebitte smule. Så der ligger mange fornuftige ting i, at den her tyske Maut, som forslaget her foreslår, også bliver indført her i landet, og det er vi positive over for. Det skal bestemt siges.

Vi vil meget gerne gå positivt ind i diskussionen, men vi vil gerne have en nærmere diskussion af, hvordan miljøbelastningen kommer til at være, hvis man indfører sådan en Maut her. For der står i bemærkningerne til beslutningsforslaget, at de her 89 øre pr. kilometer kan afhænge af lastbilens miljøbelastning. Der vil vi sige, at det faktisk er vigtigt, at den skal afhænge af lastbilens miljøbelastning. Der vil vi gerne gå lidt længere ned i, hvordan man kan kigge nærmere på det.

Der er et provenu fra det her på anslået 350 mio. kr. Det har vi ingen problemer med. Vi har heller ingen problemer med, at man ligesom i Tyskland både har en Maut og en vægtafgift. Det kan vi også sagtens leve med at man indfører i Danmark.

De penge, der kommer fra det her, kan bruges til mange forskellige ting. Der er f.eks. foreslået den kollektive trafik i bemærkningerne til forslaget. Det synes vi ville være en utrolig god idé. Men vi har også nogle andre forslag til, hvad pengene kunne bruges til, f.eks. til at fremme transport af gods på skinner, sådan at man kunne få mere væk fra de store svinende lastbiler, som kører rundt i hele landet, og som giver en overordentlig belastning af vejnettet i Danmark.

Vi plejer at sige, at en lastbil, som ikke har overvægt, svarer til minimum 20.000 almindelige personbiler. Personbiler nærmest svæver over asfalten, mens det er lastbilerne, der virke-