

ger til det her forslag, hvori jeg ikke tror, vi overhovedet har hørt ordet miljø.

Vi har en klimadagsorden, en CO<sub>2</sub>-dagsorden, som virkelig trænger sig på i dagens Danmark, i dagens Europa, i dagens verden, og den bliver vi nødt til at tage alvorligt. Det område, der er mest ustyrligt, er transportområdet. Det er trafikområdet. Det er det mest ustyrlige, det er det område, vi ikke har fået styr på, og som vi simpelt hen bliver nødt til at gøre noget ved.

Vi har nogle nye, store lande, Kina som det fremmeste, som også vil få en eksplosion på det her område. Vi bliver nødt til at gå foran og vise dem nogle eksempler på, hvad der skal gøres. Det her er en af måderne. Det bliver meget svært at få styr på transportområdet uden at begynde at tænke i vejafgifter, roadpricing, altså afgifter, der drejer sig mere om, hvor meget man kører. Vi bliver nødt til at gå den vej.

Det her forslag drejer sig så kun om lastvognstrafik, og så er der et provenu, der føres over til de almindelige personbiler. Jeg regner med, at det så også vil være en idé at oprette en model for roadpricing der, det ved jeg ikke, men det ville være SF's forslag at kigge på det.

Når vi skal have styr på godstransporten, bliver vi da nødt til at lave konkurrencevilkårene sådan, at det er mere attraktivt at benytte de mest miljøvenlige transportformer. Vi slipper ikke uden om det. Vi har en stigende godstransport, og vi kan være ret sikre på, at den fortsætter med at stige. Den globalisering, der er på området, gør, at den vil blive stærkt stigende.

Der er det vigtigt, at vi selvfølgelig på de internationale linjer får mere godstransport, men også indenlands, også selv om vi ikke er et stort land. Vi bliver nødt til at tage hånd om vores egne CO<sub>2</sub>-udledninger.

Kl. 18.40

I SF's regi er roadpricing en fremtidig nødvendighed. Vi vil godt have lavet en principbeslutning om at få det som grundlaget og få det fremadrettet i persontrafikken. Der er andre lande, Tjekkiet, Holland, som har lavet principbeslutninger om at indføre roadpricing. Det vil vi meget gerne også have i Danmark, og det her er så en start, hvor vi kopierer nogle af de lande omkring os, som er mere fremme i skoene, end vi er, og indfører det på lastvognsområdet.

Det ville altså være torskedumt, og det ville – nu skal jeg ikke sige noget grimt, men sige det på den pæne måde – være overhovedet ikke at tage miljøet alvorligt at negligere det her. Det bliver I altså nødt til at gøre, venner. Tag miljøet

alvorligt, gå positivt ind i det her. Det vil vi gøre i SF.

Vi vil godt diskutere modellen for, hvordan provenuet anvendes. Vi er ikke bundet af et skattestop. Vi forstår, at Socialdemokraterne gør rigtig meget for at tage det meget alvorligt. Det er ikke vores dagsorden, men vi vil gøre noget ved miljøet. Derfor går vi ind for det her forslag.

**Den fg. formand** (Birthe Skaarup):

Tak til ordføreren. Så er den næste ordfører hr. Rune Lund.

**Rune Lund** (EL):

Med den forventede vækst i lastbiltrafikken er det jo på høje tid, at der bliver grebet ind, at der kommer noget politisk styring, sådan at vejene ikke klumper til med lastbiler og personbiler, sådan at vi kan få en ordentlig trafik på vores veje. Derfor er det sådan, at vi i Enhedslisten hilser det her forslag velkommen, og vi påskønner intentionerne om, at vognmændene skal dække en større del af det slid, de påfører vejene.

Det er kun rimeligt, specielt i betragtning af, at en lastbil, som ikke er overlæst, jo faktisk slider for, hvad der svarer til 25.000 almindelige personbiler. Det vil sige, at når man ser en lastbil, der kører på vejen, kan man sige, at der kører ca. 25.000 personbiler, og alene det faktum siger jo noget om, at det er klart, at vi bliver nødt til at regulere området mere, end vi gør i dag, fordi det jo faktisk er lastbilerne, der i meget, meget høj grad slider på vejnettet.

Bliver afgiften tilstrækkelig høj, vil en vejbenyttelsesafgift kunne få en positiv effekt på miljøforholdene og på omladning af gods fra vej til bane og skib. Når det så er sagt, skal det også nævnes, at vi fra Enhedslistens side synes, der er nogle skønhedsfejl i forslaget, og dem medvirker vi gerne til at få fjernet.

Det er bl.a. forslaget om, at afgiften kun skal gælde for lastbiler over 12 t, svarende til den vægtgrænse, der er gældende i Tyskland. I Enhedslisten kan vi godt se nytten af ensartede, europæiske normer, men hvem siger, at den tyske vægtgrænse på 12 t er den rette? Hvorfor ikke lade forslaget omfatte alle vare- og lastbiler over 3½ t, sådan som det er tilfældet i Østrig og Schweiz? Da 3½ t alligevel skal gælde fra 2012, er der jo ingen grund til at opholde sig ved de 12 t. Det er jo ikke kun de store lastbiler, der slider på vejene, det er også de mindre.

Heller ikke, når det gælder afgiftens størrelse, har tyskerne haft en heldig hånd, kan man sige,