

med hensyn til trængsel på vejene. Så jeg vil stadig væk fastholde, at det ville være en fordel, hvis det eventuelle merprovenu kunne komme godstransport med jernbane til gode.

Kl. 13:36

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Der er ikke flere bemærkninger. Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

Kl. 13:36

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Det her er jo et eksempel på, at man kan blive godt inspireret fra udlandet. Det blev man også i Det Radikale Venstre i sidste samling.

I denne samling foreslår Socialdemokraterne så, at vi skal indføre et nyt afgiftssystem, der svarer til det tyske Maut, som jo går ud på, at lastbilerne skal have en brobizz-agtig ting i forruden og registreres, når de kører på vejene, alt efter hvor meget de kører. Der kan jo være meget fornuft i, at man betaler efter, hvor meget man bruger vejene. Men vi Konservative mener, det er en større sag, hvis man skal indføre noget sådant. Det kræver nogle analyser af, hvad det vil betyde for hele erhvervet, og hvad det vil betyde for hele vores afgiftssystem, og vi skal også have undersøgt, hvad det vil medføre af udgifter til administration. Nu er det jo sådan, at Danmark er en del mindre end Tyskland, og det kræver store investeringer, hvis man skal have et sådant system op at stå. Vi ved det fra de bomordninger, man har lavet i Stockholm, hvor halvdelen af indtægterne bliver brugt til administration af hele anlægget, så jeg synes, der er mange udestående ting i forslaget.

Det bliver nævnt i beslutningsforslaget, og det er selvfølgelig også meget interessant, at der alt i alt flyttes 7 pct. mere gods fra vej til bane i Tyskland. Jeg synes dog, det er et tal, vi måske ikke kan bruge til så meget i den danske debat. Det ville være dejligt, hvis det ville være konsekvensen af en sådan omlægning, en sådan indførelse af Maut i Danmark, men igen: Danmark er et mindre land end Tyskland, derfor er der længere strækninger at køre på i Tyskland, og derfor kan det også bedre betale sig. Her i Danmark skal man inden for en rimelig kort afstand omlade fra lastbil til tog og omvendt.

Vi hæfter os ved, at skatteministeren har sagt, at forslaget her vil indgå i regeringens skattekommissions arbejde. Så må vi få nogle vurderinger af, hvordan det vil virke i Danmark, om

der er en farbar vej for det, og så vil vi tage debatten efterfølgende.

Kl. 13:38

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Der er en enkelt kort bemærkning fra hr. Klaus Hækkerup.

Kl. 13:38

**Klaus Hækkerup (S):**

Det er angående spørgsmålet om administrationsomkostningerne. Så vidt jeg kunne høre, er de lidt høje i Sverige – jeg erkender, at de er meget store i Sverige.

Jeg har her fået en opgørelse. Den hedder fakta om vejbenyttelsesafgifter i Tyskland og Danmark, og det er ikke en, der er skabt i et socialdemokratisk sekretariat, kan jeg sige. Der står:

En direkte kopi af Mauten overført til danske forhold vil derfor kunne give en bruttoindtægt på 1 mia. kr. De administrative omkostninger i Tyskland var ca. 17 pct., men da Danmark ikke vil have samme produktudvikling og – i gåseøjne – blot skal indføre et kendt system, vil de administrative omkostninger formentlig være mindre i Danmark, men baseret på erfaringerne fra andre lande vil et bud være 10 pct. til administration og afbetaling på etablering af systemet.

Det er jo, hvad vi generelt kender fra etablering af den slags systemer. Og det synes jeg ikke er afskrækkende, og vi kunne jo eventuelt undersøge, hvordan det ser ud i Tjekkiet, og høre, hvilke overvejelser man gør sig i Holland.

Kl. 13:39

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:39

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg fik ikke fat i, hvem der har skrevet notatet, men det lyder jo interessant. Vi ved også, at sådan går det bare ikke altid, for tingene skal tilpasses, og her er min pointe, at Danmark og Tyskland er meget forskellige, hvad det angår. I Tyskland må de også have nogle stordriftsfordele, fordi landet er større, hvorimod vi er et mindre land, der skal købe et mindre system, så der er forskellige ting, der skal tages hensyn til.

Som jeg siger: Vi er pragmatiske og parate til at diskutere det. Men jeg har nævnt nogle ulemper ved systemet, som vi skal være opmærksomme på, og derfor afviser vi forslaget her.

Kl. 13:40

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Hr. Klaus Hækkerup.