

Afstemning

Anden næstformand (Poul Nødgaard):

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Kl. 19.10

Den sidste sag på dagsordenen var:

11) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 2:

Forslag til folketingsbeslutning om kommunal adgang til at indføre trafikbetalingsystemer.

Af Aage Frandsen (SF) m.fl.
(Fremsat 7/10 2004).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Forslagsstillerne fra SF foreslår, at kommunerne skal have mulighed for at indføre trafikbetalingsystemer med det formål at regulere trafikken og fremme miljøhensyn.

Et vejafgiftssystem som det foreslåede, hvor provenuet anvendes til finansiering af lokal udbygning af den kollektive trafik, forøger det samlede afgiftstryk på bilisterne. Det er ikke regeringens politik. De danske bilister betaler allerede i dag meget store beløb i skatter og afgifter, og det vil derfor være urimeligt at påføre dem yderligere byrder.

Hvis vi tager København som eksempel, passerer over 200.000 biler, personbiler endda, på en hverdag kommunegrænsen i retning mod byen mellem kl. 6 og kl. 18. Hurtig hovedregning viser, at hvis alle personbiler, der passerer Københavns kommunegrænse ind mod byen på en hverdag i førnævnte tidspunkt, betaler 45 kr. for at passere, så vil det på årsplan betyde en øget afgiftsbelastning på bilister i størrelsesordenen 2,3 mia. kr.

Vi ved selvfølgelig ikke på nuværende tidspunkt, hvor mange bilister der vil vælge at betale og blive ved med at køre, og hvor mange der f.eks. vil finde andre transportmidler eller andre mål, men alligevel.

SF's forslag med en ukoordineret indførelse af betalingsystemer i forskellige byer vil gøre

det meget vanskeligt for den enkelte borger, der bevæger sig rundt i bil, at gennemskue og tage højde for forskellige betalingsystemer og tekniske løsninger.

Yderligere vil muligheden for at opkræve afgifter i byerne sætte borgerne i en usikker situation. De kan frygte, at kommunerne indfører en skatteskrue, der kan drejes på, når kommunen ønsker at øge udgifterne til anlæg eller drift.

En øremærkning af offentlige midler, som forslaget lægger op til, begrænser muligheden for at prioritere de offentlige midler på tværs af sektorerne. Forslaget bryder med det sunde danske princip om ikke at øremærke offentlige midler, men tværtimod at bruge dem der, hvor de gør mest muligt gavn.

Der er med den politiske trafikaftale fra november 2003 truffet en række konkrete beslutninger, der vil være med til at styrke trafikafviklingen i og omkring de store byer, ikke mindst i hovedstaden. Samtidig har regeringen netop lagt op til, at den kollektive trafik i hovedstaden udbygges med en metroring, der vil give et yderligere væsentligt løft til den kollektive trafik i hovedstadsområdet, hvor den kollektive trafik således i stadig stigende grad vil blive et godt alternativ til bilen.

Endelig kan forslaget placere en række trafikale nøglekommuner i en slags monopolsituation. Disse kommuner får mulighed for selvstændigt at bestemme pris og omfang af betalingsystemet, uafhængigt af om de betalende trafikanter er borgere i kommunen eller i en anden kommune.

Derudover er det et problem, at kommunen jo ikke nødvendigvis finansierer trafikanlæg og kollektiv trafik alene. Ofte vil der jo indgå andre myndigheder i finansieringen, f.eks. staten. Betalingsystemet medfører derved, at opkrævningskommunerne reelt vil påføre andre kommuners borgere en ekstraskat.

Af alle de gode grunde afviser vi SF's forslag.

(Kort bemærkning).

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Kan man ministeren ikke anerkende, at der f.eks. i København rent faktisk er trængselsproblemer med privatbiler? Hvis vi skal gøre noget ved det og gøre det attraktivt at få folk til at sætte bilen og komme ordentligt frem med det kollektive trafiksystem, så skal der, når man begrænser indgangen af biler for at klare det problem, samtidig være midler til at forbedre infrastrukturen.