

Beslutningsforslag nr. B 127. Fremsat den 23. april 1996 af Bent Hindrup Andersen (EL) og Jette Gottlieb (EL)

Forslag til folketingsbeslutning

om udviklingsprojekter på trafikområdet finansieret ved en 10-øres CO₂-afgift på benzin og diesel

Folketinget opfordrer regeringen til senest den 15. oktober 1996 at fremsætte forslag til en trafikpakke bestående af følgende 4 elementer finansieret ved en 10-øres CO₂-afgift pr. liter benzin og diesel:

1. Coasterprogram (årligt beløb 100 mio. kr.)

Med henblik på at styrke den mindre skibsfart skal gennemføres en række initiativer, som har til formål at overflytte godstransport fra lastbiler til mindre coastere. Der sigtes især på den indenlandske godstransport, men også samhandelen med de nærmeste lande indgår.

2. Landdistriktsprogram (årligt beløb 100 mio. kr.)

Indførsel af et kollektivt transportsystem for de tyndtbefolkede egne og en gratis færgeordning for beboerne på de danske småøer. Dette skal ske ved et landdistriktsprogram, som via

tilskud sikrer etableringen af bl.a. landtaxi i rutefart som alternativ til privatbilisme i de tyndtbefolkede egne.

3. Bydistriktsprogram (årligt beløb 50 mio. kr.)

Der igangsættes et bydistriktsprogram, hvis formål er at øge cyklismen i byerne. Der skal etableres en tilskudsordning, som giver en række bykommuner mulighed for hvert år at tilbyde eksisterende bilister et bybuskort og en cykel mod ikke at anvende bilen til befordring mellem hjem og arbejde i 1 år.

4. Brintprogram (årligt beløb 50 mio. kr.)

Med henblik på at fremme anvendelsen af det forureningsfrie brændsel brint i transportsektoren gennemføres et udviklingsprogram for fuldskalaforsøg med anvendelse af brint produceret via vindkraft, f.eks. mindre brintbusser til kollektiv bytransport.

Bemærkninger til forslaget

Almindelige bemærkninger

De skitserede udviklingsprojekter vil bidrage til en nødvendig nyudvikling, som har miljømæssige, beskæftigelsesmæssige og sundhedsmæssige aspekter som resultat.

I 1920'erne finansierede man bygningen af den gamle Lillebæltsbro ved at lægge 1 øre på benzinprisen. I dag kan vi konstatere et stigende energiforbrug i trafiksektoren, hvilket medfører behov for at udvikle en CO₂-reducerende trafiksektor. Der er her brug for en række udviklingsprojekter, som kan udgøre startskuddet til en sådan omlægning. Gennem dette forslag vil Enhedslisten foreslå den gamle »Lillebæltsmodel« genoplivet i en ny version.

Benzinafgifter fremføres ofte som løsningen på den stigende bilisme. En øget benzinpris forventes at få bilisterne til at stille bilen og i stedet vælge cyklen, bussen eller toget. Så enkelt er det imidlertid ikke. Hvis bilister ikke har et attraktivt alternativ til bilen, vil selv en betragteligt øget benzinpris ikke ændre transportmønstret nævneværdigt. Befolkningen om ikke accepterer, så dog tilvæner sig afgifter, uden at den i øvrigt væsentligt ændrer adfærd.

Vi skal derfor ind og vende den udvikling, hvor flere og flere desværre fravælger den kollektive transport, fordi den er for dyr og for dårlig. Den er ikke tilstrækkelig finmasket til at opfylde befolkningens transportbehov.

Enhedslisten ønsker med dette forslag at skabe forståelse for, at selv en lille benzinafgift kan have stor virkning, hvis afgiften anvendes målrettet til at udvikle de alternative løsninger.

En afgift på 10 øre pr. liter benzin og diesel vil give et provenu på ca. 400 mio. kr., som anvendt fornuftigt kan have betydelig større langsigtet effekt for reduktionen af transportsektorens CO₂-udslip end afgiftens adfærdregulerende effekt. Der er i nærværende forslag alene regnet med en udgift på 300 mio. kr., da der forventes gennemført en række trafikpolitiske tiltag, som vil reducere omsætningen af benzin og diesel.

Det skal understreges, at Enhedslisten ikke med dette forslag finder, at en CO₂-afgift på 10 øre er et tilstrækkeligt trafikpolitisk indgreb – tværtimod.

Enhedslisten ser helst regeringen stå bag en lang række udspil, hvor der foretages en gennemgribende omdisponering af Trafikministeriets, amternes og kommunernes ressourcer til vejområdet til fordel for den kollektive trafik samt for en skinnébåren og havbåren godstransport.

Nærværende forslag skal derfor primært ses som et ønske om at få sat gang i enkelte af de alternative trafikløsninger, som Enhedslisten anser for essentielle, hvis den hidtidige udvikling i trafikens CO₂-bidrag skal vendes.

Bemærkninger til forslagens enkelte punkter

Ad 1

Coasterprogrammet – et program for styrkelse af den mindre skibsfart.

Formålet er at overflytte godstransport fra lastbiler til mindre coastere – fra asfalten til havet. Forslaget sigter især på den indenlandske godstransport, men favner også samhandelen med de nærmeste lande. Baggrunden for forslaget er, at miljøbelastningen ved at transportere f.eks. 1.000 t gods fra Aalborg til København med skib kun udgør fra 1/8 til 1/4 af andre transportformer. Forskellen er størst i forhold til lastbiltransporten. I 1991 udsendte Industriministeriet en rapport fra Coasterudvalget »En fremtid for Coasteren«. Der er i denne rapport angivet en række handlingsforslag, som kan bringe den nære skibstrafik i front igen, til gavn for miljøet og for en oplomstring af havnemiljøerne i Danmark. Rapporten indeholder mange forslag, som Enhedslisten ikke kan støtte, men indeholder også en række fornuftige forslag, som har været med til at danne grundlag for dette forslag.

Hovedelementerne i programmet er:

1. Øget konkurrence med landtransporten via tilskud til dækning af havnepenge. Etablering af en fragttordning for til- og frakørsel af fragt mellem

- havnen og virksomhederne, dette delprojekt foreslås gennemført i samarbejde med DSB. Endelig skal brændsel til coastere fritages for afgift ved sejladslads mellem danske havne.
2. Nedsættelse af fragttiden ved i samarbejde med havnearbejderne at udvikle et koncept, som sikrer en hurtigere losning af gods.
 3. Udvikling af et dør til dør-koncept, som sikrer en enkel procedure fra leverandøren til coaster og videre til kunden. Konceptet skal sigte på såvel bulkvarer som færdigvarer. Det skal være baseret på en fleksibel containerløsning med små containere, der kan transporteres på landjorden via en elektrisk eller hydrogendrevet minilastvogn. Dette delprojekt foreslås gennemført i samarbejde med DSB.
 4. Der etableres et netværksprogram samt en konsulentordning til styrkelse af markedsføring, indkøb, videnhjemtagning og erfaringsudveksling for de mange små rederier, som kan have svært ved at optimere driften.
 5. For at afprøve yderligere tiltag til fremme af coastertransporten udpeges 3 havne som forsøgshavne. I disse havne gennemføres forsøg med ovennævnte forslag med henblik på at vurdere effekten af forslagene. Ud over ovennævnte skal der også være forsøg med afskaffelse af vareafgiften.
 6. Der etableres en fast godsroute mellem København og Aalborg med mulighed for på forsøgsbasis at modtage et begrænset antal passagerer.
 7. Coastertransport er allerede i dag en væsentlig mere miljøvenlig end landtransport, bør der foretages udvikling af en ny energirigtig, effektiv og fleksibel coastertype, som kan danne grundstammen i en kommende dansk coasterflåde bygget på danske værfter. Der foreslås afsat midler til – i et samarbejde mellem DSB, rederne og interesserede skibsværfter – at udvikle konceptet herfor.
 8. Der gennemføres et udviklingsarbejde med henblik på at optimere coastermotorerne miljømæssigt, herunder iværksættelse af forsøg på en række coastere med alternative brændsler som naturgas og hydrogen som brændsel. Endvidere skal coastermotorerne underlægges krav om montering af katalysatorer med henblik på nedbrydning af kvælstofilter, og coastere skal underlægges en kontrol, hvor der tilsættes sporstoffer i diesel, så eventuelle udslip kan spores.
 9. Enhedslisten foreslår endelig, at regeringen udarbejder en favorabel finansieringsordning for bygning af nye coastere, der opfylder kravene til et miljøjagtigt koncept.

Ad 2

Landdistriktsprogram – offentlig transport i de tyndt befolkede områder.

De tyndtbefolkede områder fremhæves ofte som særlig sårbare over for tiltag over for den stigende privatbilisme. Argumentation er: Jo flere indgreb der gennemføres over for privatbilen, jo større bliver udtyndingen i landområderne og jo større koncentrationen i byerne. Enhedslisten er enig i denne analyse, men løsningen er ikke at frede privatbilismen, men i stedet at give landdistrikterne et alternativ til privatbilen.

Den bedste model hertil er udvikling af et taxabus-system, som kendes fra udlandet – og som faktisk også eksisterer i særlige modeller herhjemme – f.eks. i form af lufthavnstaxier. En model kunne være, at private taxivognmænd får koncession af amtets trafikselskab på en bestemt rute mellem en landsby og en større by eller større arbejdsplads. Afhængigt af behov fastsættes en fast køreplan med enkelte faste stop undervejs og med mulighed for yderligere at samle passagerer op på bestilling – altså en udvidet lufthavnstaxiordning. Med henblik på at etablere en ordning oprettes en pulje, som de amtslige trafikselskaber kan modtage tilskud fra.

Som et særligt initiativ over for beboere på de danske småøer foreslås indført en gratis færgeordning for disse beboere. Staten betaler via en ø-færgepulje billetprisen for øens faste beboere. Ifølge besvarelsen af spørgsmål, økontaktdvalget, alm. del. - bilag 8, folketingsåret 1994-95, er udgiften hertil oplyst til at være 4,5 mio. kr. årligt.

Ad 3

Bydistriktsprogram – skift bilen ud med bussen og cyklen.

Med henblik på at øge cyklismen i byerne skal der etableres en tilskudsordning, som giver en række bykommuner mulighed for hvert år at tilbyde bilister et bybuskort og en cykel mod ikke at anvende bilen til befordring mellem hjem og arbejde i 1 år. Det er hensigten på den måde at skabe en »vanedannende« ordning, der har til formål at få bilister til at benytte cyklen og kollektiv trafik, efter at det økonomiske tilskud falder bort efter et år. Med det tidsafgrænsede tilskud vil ordningen hele tiden kunne tilbydes nye bilister, som fristes til at prøve.

En sådan ordning er med succes blevet afprøvet i Århus. Med forslaget her ønsker Enhedslisten forslaget udbredt og permanentgjort for en lang række af landets byer.

Erfaringerne fra Århus viser, at der eksisterer et stort potentiale af bilister, som reelt er villige til at skifte transportmiddel for en i den sammenhæng beskeden økonomisk motivation. Der har således været et samlet fald af bilture for personerne fra 2.700 til 1.000. Cykelturene er steget fra 300 til 1.500. Som sideeffekt er sundheden blevet forbedret. Det har man altså fået igennem ved denne her lille finte, hvor man tilbyder folk en forsøgsperiode.

Det vil ikke koste ret meget at udbygge ordningen som et generelt tilbud til andre byer, som er interesserede, og derigennem få folk vænnet til at tage cyklen i stedet for.

Samtidig vil ordningen betyde flere ressourcer til den kollektive trafik, og på den måde vil de øvrige brugere af den kollektive trafik også mærke en fordel ved ordningen.

Ad 4

Brintprogram – omstilling til miljørigtig energi.

Med henblik på at fremme anvendelsen af det forureningsfrie brændsel brint i transportsektoren gennemføres et udviklingsprogram for fuldskalaforsøg med anvendelse af brint produceret via vindkraft.

Der er her tale om et område, hvor Danmark ikke behøver at afvente tekniske landvindinger i de bil-

producerende lande. Tværtimod er brintteknologiens indførelse i transportsektoren primært et spørgsmål om at få afprøvet teknologierne i praksis. Produktion af brint via vindkraft eksisterer allerede i Danmark, hvilket kan udbygges til en alternativ udnyttelse af eloverløb.

Anvendelsen af brint kan ske dels som direkte brændsel i motorer på linje med naturgas, dels i blanding med naturgas og dels i form af elproduktion i brændselsceller. Enhedslisten ønsker med dette forslag primært, at der sættes skub i den konkrete afprøvning med blanding af brint og naturgas til transportformål. Det skal omfatte biler, lastbiler, tog og coastere, idet de tekniske problemstillinger er forskellige for de forskellige befordringsmidler.

Enhedslisten ser dog også gerne, at der afsættes ressourcer til en øget indsats i brændselscelleteknologien specielt med henblik på transportformål.

Som et særligt perspektiv vil en omstilling af busser og taxaer, der lettere vil kunne tilpasses til et ændret drivmiddel med hensyn til problemerne vedrørende løbende optankning. Det kunne danne grobund for en egentlig dansk produktion og eksport af motortilbehør og konvertering til naturgas/brint som drivmiddel.